

# Promemoria

## Erkännande av yrkeskvalifikationer för sjömän i inlandssjöfart

---

Dnr I2022/00412

### Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian lämnas förslag till de förordningsändringar som är nödvändiga för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2397 om erkännande av yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 91/672/EEG och 96/50. Det föreslås bland annat att unionsbevis för kvalifikationer och tjänstgöringsjournaler ska vara giltiga för tjänstgöring på fartyg som trafikerar svenska inre vattenvägar, att Transportstyrelsen ska få besluta att ett unionsbevis tills vidare inte får användas vid tjänstgöring och att Transportstyrelsen på en sjömans begäran ska registrera sjömannens tjänstgöringstid på inre vattenvägar i sjömannens tjänstgöringsjournal.

Förordningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2022.

## Innehållsförteckning

1	Författningsförslag.....	3
1.1	Förslag till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).....	3
1.2	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal .....	4
2	Direktivet om erkännande av yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart.....	6
2.1	Direktivets innehåll .....	6
2.2	Ett genomförande på miniminivå .....	7
2.3	Inre vattenvägar.....	8
2.3.1	Definition av begreppet inre vattenväg.....	8
2.3.2	Klassificering av de inre vattenvägarna.....	9
2.4	Erkännande av unionsbevis för kvalifikationer .....	10
2.5	Registrering i tjänstgöringsjournal .....	11
2.6	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser .....	12
3	Konsekvenser.....	12

# 1 Författningsförslag

## 1.1 Förslag till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)

Regeringen föreskriver<sup>1</sup> att det i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) ska införas en ny paragraf, 4 kap. 41 §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **4 kap.**

#### *41 §*

*Transportstyrelsen ska registrera en sjömans tjänstgöringstid på en farkost på en inre vattenväg i sjömannens tjänstgöringsjournal, om sjömannen begär det.*

- 
1. Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2022.
  2. Skyldigheten att registrera en sjömans tjänstgöringstid gäller även för tjänstgöring som har skett före ikraftträdandet.

<sup>1</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2397 av den 12 december 2017 om erkännande av yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 91/672/EEG och 96/50/EG.

## 1.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal

Regeringen föreskriver<sup>2</sup> att det i förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal ska införas fyra nya paragrafer, 1 kap. 3 a och 5 a–5 c §§, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 kap.

#### 3 a §

*Med inre vattenväg avses i denna förordning en vattenväg som inte utgörs av hav och som är öppen för sjöfart med fartyg och flytande utrustning.*

*Samtliga svenska inre vattenvägar är av havskaraktär på det sätt som avses i artikel 8.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2397 av den 12 december 2017 om erkännande av yrkeskvalifikationer för inlandsjöfart och om upphävande av rådets direktiv 91/672/EEG och 96/50/EG.*

#### 5 a §

*Följande handlingar är giltiga för tjänstgöring på fartyg som trafikerar svenska inre vattenvägar:*

*1. unionsbevis för kvalifikationer och tjänstgöringsjournaler som har utfärdats av behöriga myndigheter i en EES-stat,*

*2. kvalifikationsbevis och tjänstgöringsjournaler som har utfärdats i enlighet med förordningarna om sjöpersonal på Rhen,*

*3. bevis och tjänstgöringsjournaler som*

<sup>2</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2397 av den 12 december 2017 om erkännande av yrkeskvalifikationer för inlandsjöfart och om upphävande av rådets direktiv 91/672/EEG och 96/50/EG.

*motsvarar de som avses i 1 och 2 och som har utfärdats av tredjeland, under förutsättning att detta följer av genomförandeakter som har antagits av Europeiska kommissionen,*

*4. äldre certifikat och kvalifikationsbevis som fortfarande är giltiga enligt artikel 38 i direktiv (EU) 2017/2397, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/1233.*

#### *5 b §*

*Transportstyrelsen får besluta att ett sådant unionsbevis för kvalifikationer som avses i 5 a § 1 tills vidare inte får användas för tjänstgöring, om det är nödvändigt med hänsyn till sjösäkerheten eller den allmänna ordningen.*

*I beslutet ska det anges när unionsbeviset åter får användas för tjänstgöring. Tiden från beslutet till dess unionsbeviset åter får användas för tjänstgöring får vara högst tre år.*

*Beslutet får förenas med villkor.*

*Om beslutet har förenats med villkor och villkoren inte har uppfyllts, gäller inte tidsgränsen i andra stycket.*

#### *5 c §*

*Transportstyrelsen ska utan onödigt dröjsmål rapportera ett sådant beslut som avses i 5 b § till den databas som avses i artikel 25.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2397 av den 12 december 2017 om erkännande av yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 91/672/EEG och 96/50/EG.*

---

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2022.

## 2 Direktivet om erkännande av yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart

### 2.1 Direktivets innehåll

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2397 av den 12 december 2017 om erkännande av yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 91/672/EEG och 96/50/EG fastställer villkoren och förfarandena för utfärdande av bevis för de kvalifikationer som innehas av personer som arbetar med driften av en farkost som framförs på de inre vattenvägarna i unionen och för erkännande av sådana kvalifikationer i medlemsstaterna (artikel 1). Direktivet är tillämpligt på alla medlemmar i däckspersonalen, experter på kondenserad naturgas och experter på passagerartrafik på farkoster på alla inre vattenvägar i unionen (artikel 2). Med inre vattenväg avses en vattenväg som inte utgörs av hav och som är öppen för sjöfart med fartyg i inlandssjöfart, havsgående fartyg och flytande utrustning (artiklarna 2 och 3).

Direktivet innehåller bestämmelser om t.ex. skyldighet för sjömän att ha unionsbevis för kvalifikationer eller särskilda tillstånd, om utfärdande, erkännande, förnyelse och indragning av dessa unionsbevis, om villkor för att få unionsbevis och om examination och utbildningsprogram.

Eftersom många medlemsstater inte har några inre vattenvägar som är sammankopplade med någon annan medlemsstats inre vattenvägar och det därför inte finns några sjömän i dessa länder som arbetar på farkoster som flyttar sig mellan dessa medlemsstater på några inre vattenvägar, saknar direktivet i många delar relevans för dessa medlemsstater. Det finns därför en möjlighet för en sådan medlemsstat att endast genomföra vissa delar av direktivet. De delar som i så fall måste genomföras handlar om skyldigheten att erkänna andra staters kvalifikationsbevis och tjänstgöringsjournaler, rätten att besluta om tillfällig indragning av unionsbevis, skyldigheten att förhindra bedrägerier och skyldigheten att införa sanktioner och tillämpa vissa övergångsbestämmelser (artiklarna 7 och 39).

Direktivet har kompletterats av bl.a. kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/182 av den 14 januari 2020 om förlagor avseende yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart och kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/473 av den 20 januari 2020 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2397 vad gäller standarderna för databaser för unionsbevis för kvalifikationer, tjänstgöringsjournaler och loggböcker. Direktivet har också ändrats genom kommissionens delegerade direktiv (EU) 2020/12 av den 2 augusti 2019 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2397 vad gäller normer för behörighet och för motsvarande kunskaper och färdigheter, för praktiska examinationer, för godkännande av simulatorer och för medicinsk lämplighet, och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/1233 av den 14 juli 2021 om ändring av direktiv (EU) 2017/2397 vad gäller övergångsbestämmelser för erkännande av bevis från tredjeland.

## 2.2 Ett genomförande på miniminivå

**Förslag:** Sverige ska använda möjligheten att genomföra direktivet endast i fråga om vissa artiklar.

**Skälen för förslaget:** Direktivet innehåller bestämmelser om i stort sett allt som rör sjömäns utbildning, bevis om kvalifikationer och erkännande av dessa bevis inom unionen. Direktivet, och de kompletterande regleringar som direktivet medger att kommissionen kan anta, innebär en komplett utbildningsreglering för sjömän som arbetar på fartyg som trafikerar inre vattenvägar och administrativa ordningar för de nationella myndigheterna att examinera, utfärda kvalifikationsbevis m.m. Sverige har genomfört vissa delar av EU:s regler som rör inlandssjöfart, men några svenska fartyg som är certifierade för att trafikera de svenska inre vattenvägarna finns ännu inte. Såvitt känt har endast ett utländskt fartyg certifierat för inlandssjöfart trafikerat de svenska inre vattenvägarna.

Artiklarna 7 och 39.2 i direktivet ger en möjlighet för en medlemsstat att genomföra endast delar av direktivet. Förutsättningen är att de personer i medlemsstaten som omfattas av direktivet enbart verkar på nationella inre vattenvägar som inte är förbundna med en annan medlemsstats farbara vattenvägnät. En sådan medlemsstat behöver t.ex. inte genomföra direktivets utbildnings- och kvalifikationssystem. De aktuella sjömännen behöver då inte heller ha sådana unionsbevis m.m. som direktivet reglerar när de tjänstgör på fartyg i medlemsstaten. Medlemsstaten får i stället utfärda behörighetsbevis för de aktuella sjömännen på villkor som avviker från direktivet. Medlemsstaten är dock alltid skyldig att erkänna unionsbevis och tjänstgöringsjournaler som har utfärdats i andra medlemsländer och att införa bestämmelser om t.ex. tillfällig indragning av unionsbevis, förhindrande av bedrägerier och sanktioner.

Den inrikes sjöfart som faktiskt sker i Sverige i dag stöder sig på nationella bestämmelser, ofta används havsgående fartyg som omfattas av internationella bestämmelser. Sjömännens utbildning m.m. sker med stöd av antingen rent nationella eller internationella bestämmelser som är framtagna för även sjöfart till havs. Detta är tillåtet enligt EU-rätten. Det finns alltså i dag inget behov av att parallellt med dessa befintliga utbildningsregler införa ett system för utbildning och erkännande av kvalifikationer för sjömän på inlandsfartyg. Detta skulle kräva att nya kurser eller program införs av sjöfartsskolorna och ytterligare en administrativ ordning hos ansvarig myndighet, vilket skulle medföra stora kostnader för såväl rederier och sjömän som ansvariga myndigheter, utan att det i dag finns någon sjöman i Sverige som skulle behöva tillämpa detta. Även om det i framtiden skulle komma att ske inlandstrafik med svenska fartyg och sjömän på svenska inre vattenvägar, torde omfattningen inom en överskådlig framtid vara så begränsad att det inte kan anses berättigat att införa ett sådant nytt utbildnings- och certifieringssystem som direktivet reglerar, så länge det är både rättsligt tillåtet och tillräckligt ur ett säkerhetsperspektiv att reglera sjömännen nationellt på det sätt som Sverige gör.

De möjligheter som artiklarna 7 och 39 i direktivet ger en medlemsstat att endast genomföra vissa artiklar bör därför utnyttjas. Enligt artikel 39.2 ska en medlemsstat som utnyttjar direktivets möjligheter till undantag

endast genomföra artiklarna 7, 8, 10, 14.2, 14.3, 22.1 andra stycket, 22.2, 26.1 d, 26.1 e, 26.1 h, 26.2, 29, 30 och 38. Därutöver kan vissa av direktivets definitioner behöva genomföras.

## 2.3 Inre vattenvägar

### 2.3.1 Definition av begreppet inre vattenväg

**Förslag:** Med inre vattenväg ska avses en vattenväg som inte utgörs av hav och som är öppen för sjöfart med fartyg och flytande utrustning.

**Skälen för förslaget:** Direktivet kräver att alla medlemsstater erkänner kvalifikationsbevis m.m. för sjömän för tjänstgöring på fartyg på landets inre vattenvägar, se avsnitt 2.4. Enligt artikel 3.1 avses med inre vattenväg en vattenväg som inte utgörs av hav och som är öppen för sjöfart med sådana farkoster som avses i artikel 2, dvs. fartyg i inlandssjöfart, havsgående fartyg och flytande utrustning.

Begreppet inre vattenväg används redan i svensk rätt i bland annat fartygssäkerhetslagen (2003:364) och fartygssäkerhetsförordningen (2003:438). Begreppet har införts för att genomföra unionsrättsliga bestämmelser om tekniska föreskrifter för inlandsfartyg, särskilt direktiv (EU) 2016/1629 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart. Begreppet inre vattenväg är i dessa författningar och berörda EU-rättsakter relaterade till den s.k. signifikanta våghöjden. Det nämnda direktivet innebär vidare att varje enskild medlemsstat aktivt beslutar vilka inre vattenvägar som finns i medlemsstaten och att dessa inre vattenvägar därefter införs i en bilaga till det nämnda direktivet. Sverige har beslutat att vissa svenska farvatten ska utgöra inre vattenvägar i det sammanhanget. Det är dock inte alla svenska farvatten som har beslutats utgöra inre vattenvägar.

Det nu aktuella direktivets definition av begreppet inre vattenväg är annorlunda än den som finns i svensk rätt och i de EU-direktiv som genomför den svenska nuvarande definitionen. Begreppet inre vattenväg i direktivet innebär t.ex. inte att en medlemsstat behöver peka ut vilka vattenvägar som avses. Om farvattnet inte utgör hav och är öppet för sjöfart med de nämnda farkosterna är det automatiskt en inre vattenväg. För Sveriges del innebär det att som utgångspunkt allt farvatten som inte utgör hav torde anses som en inre vattenväg i direktivets bemärkelse, utom de vattenområden som är för grunda eller av andra anledningar inte alls lämpar sig för att trafikera med fartyg. Som utgångspunkt tillåts i Sverige fartygstrafik på alla farvatten, såvida inte någon särskild reglering finns som begränsar rätten. Till exempel finns vissa begränsningar för att använda vissa kanaler för viss fartygstrafik. Vidare finns möjligheter att enligt en rad olika författningar hindra fartygstrafik permanent eller tillfälligt inom vissa områden på varierande grunder, se t.ex. sjötrafikförordningen (1986:300). Utgångspunkten är dock att alla svenska farvatten är öppna för sjöfart.

Någon möjlighet att genomföra direktivet på så sätt att det ska gälla endast på de inre vattenvägar som är utpekade som sådana enligt nuvarande svensk reglering (dvs. Vänern, Mälaren, anslutningar till dessa sjöar och vissa skärgårdsområden) finns därför inte. Omfattningen av



dessa svenska inre vattenvägar är inte alls densamma, vare sig till antal eller omfattning ytmässigt, som direktivets nästan heltäckande definition av en medlemsstats vattenområden innanför havet. En sjöman med ett kvalifikationsbevis från en annan medlemsstat har rätt att använda det vid arbete på alla inre vattenvägar i unionen, som de inre vattenvägarna anges i direktivet. Ett svenskt genomförande av denna rätt på endast en del av de vattenområden som direktivet omfattar skulle innebära att sjömannen förvägras sin rätt för det fall det aktuella fartyget trafikerar ett vattenområde som inte är utpekad som inre vattenväg enligt nu gällande svenska bestämmelser.

Direktivets definition av begreppet inre vattenväg bör föras in i det svenska regelverk som innehåller bestämmelser om behörigheter för sjömän, dvs. lämpligen i förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal.

Om det skulle krävas ytterligare förtydliganden av vad som avses med en inre vattenväg, särskilt avgränsningen gentemot havet, och vad som avses med fartyg och flytande utrustning, finns möjligheter för regeringen eller Transportstyrelsen att meddela verkställighetsföreskrifter om detta, se 1 kap. 10 § förordningen om behörigheter för sjöpersonal.

### 2.3.2 Klassificering av de inre vattenvägarna

**Förslag:** Samtliga svenska inre vattenvägar ska anses vara av sådan havskaraktär som avses i direktivet.

**Skälen för förslaget:** Enligt artikel 8.1 ska medlemsstaterna klassificera en sträcka av en inre vattenväg på sitt territorium som en inre vattenväg med havskaraktär bl.a. om konventionen om internationella regler till förhindrande av kollisioner till sjöss (COLREG) är tillämplig eller om bojar och sjömärken används i enlighet med sjöfartssystemet.

I Sverige tillämpas COLREG på samtliga farvatten, såväl utanför kusterna som på inre vatten. Utprickning (bojar och sjömärken m.m.) baseras på alla farvatten i Sverige på den havsgående sjöfartens system. Samtliga svenska inre vattenvägar är därmed enligt direktivet av havskaraktär, och ska alltså enligt direktivet klassificeras som sådana. Detta bör framgå av förordningen om behörigheter för sjöpersonal, där det bör hänvisas till begreppet havskaraktär som det avses i direktivet. Hänvisningen bör vara statisk eftersom hänvisningen ger den svenska bestämmelsen ett materiellt innehåll.

## 2.4 Erkännande av unionsbevis för kvalifikationer

**Förslag:** Unionsbevis för kvalifikationer och tjänstgöringsjournaler ska vara giltiga vid tjänstgöring på fartyg som trafikerar svenska inre vattenvägar. Motsvarande handlingar som har utfärdats i enlighet med förordningarna om sjöpersonal på Rhen eller av tredjeland ska vara giltiga på samma sätt. Äldre certifikat och handlingar som är giltiga enligt övergångsbestämmelser i EU-rätten ska också vara giltiga för tjänstgöring på fartyg som trafikerar svenska inre vattenvägar.

Transportstyrelsen ska få besluta att ett unionsbevis för kvalifikationer tills vidare inte får användas för tjänstgöring om det är nödvändigt med hänsyn till sjösäkerheten eller den allmänna ordningen. Den tid som unionsbeviset inte får användas ska få vara högst tre år förutsatt att i beslutet angivna villkor har uppfyllts.

Transportstyrelsen ska så snart det är möjligt rapportera ett sådant beslut i kommissionens databas för unionsbevis.

### Skälen för förslaget

#### *Erkännande av unionsbevis för kvalifikationer*

Enligt artikel 39.2 ska en medlemsstat som utnyttjar möjligheten att genomföra direktivet på det begränsade sätt som beskrivs i avsnitt 3.1 vara skyldig att genomföra artikel 10 vad gäller erkännande av kvalifikationsbevis och tjänstgöringsjournal. Detta innebär att unionsbevis för kvalifikationer och tjänstgöringsjournaler som har utfärdats av behöriga myndigheter i ett EES-land ska vara automatiskt giltiga vid tjänstgöring på inre vattenvägar i Sverige. Samma rätt ger enligt artikel 10 kvalifikationsbevis och tjänstgöringsjournaler som har utfärdats i enlighet med förordningarna om sjöpersonal på Rhen, och under vissa villkor även motsvarande bevis och tjänstgöringsjournaler som har utfärdats av ett tredjeland. Slutligen ska enligt artikel 38 äldre s.k. båtförarcertifikat etc. som har utfärdats i enlighet med de direktiv som upphävs genom det nu aktuella direktivet vara giltiga på samma sätt.

Dessa handlingar bör vara giltiga vid tjänstgöring på svenska inre vattenvägar. Detta regleras lämpligen i förordningen om behörigheter för sjöpersonal. De hänvisningar som behöver göras i den svenska förordningen till förordningen om sjöpersonal på Rhen bör formuleras så att hänvisningen görs till förordningarna i plural, eftersom detta är en mer korrekt innebörd av direktivet och regelverket om sjöpersonal på Rhen, jfr till exempel de engelska, franska och danska språkversionerna av direktivet.

Hänvisningen i förordningen till direktivet i den del som avser övergångsregleringen bör vara statisk.

#### *Beslut om att unionsbevis tills vidare inte får användas för tjänstgöring*

Ett genomförande av direktivet på miniminivå innebär att Sverige inte behöver behöva utfärda några unionsbevis för kvalifikationer. En medlemsstat som genomför direktivet på miniminivå är emellertid skyldig att genomföra artikel 14.2 som innebär att en medlemsstat tillfälligt får dra in ett unionsbevis för kvalifikationer om medlemsstaten anser att detta är

nödvändigt med hänsyn till säkerhet eller allmän ordning. En medlemsstat som genomför direktivet på miniminivån kommer alltså inte att ha några unionsbevis som medlemsstaten själv har utfärdat att dra in, men artikeln ger en möjlighet att besluta att ett unionsbevis som någon annan medlemsstat har utfärdat tills vidare inte får användas för tjänstgöring. Huruvida beviset sedan ska återkallas ska enligt artikel 14.1 prövas av den medlemsstat som har utfärdat unionsbeviset. Det bör därför införas en möjlighet för Transportstyrelsen att fatta sådana beslut som avses i artikel 14.2. En tillfällig indragning bör begränsas till att gälla högst tre år. Beslutet bör också kunna förenas med villkor som ska uppfyllas för att innehavaren åter ska få använda unionsbeviset för tjänstgöring. Om villkoren inte uppfylls bör någon tidsgräns för indragningen inte gälla.

#### *Registrering av beslutet i kommissionens databas*

Enligt artikel 14.3 ska medlemsstaterna utan onödigt dröjsmål registrera tillfälliga indragningar av unionsbevis i den databas som förvaltas av kommissionen och som innehåller bl.a. uppgifter om utfärdade unionsbevis. Rapporteringsuppgiften bör läggas på Transportstyrelsen och lämpligen regleras i fartygssäkerhetsförordningen. Paragrafen bör hänvisa till den databas som avses i artikel 25.2 i direktivet. Det kan inte uteslutas att den EU-rättsliga regleringen av databasen kan komma att utökas genom framför allt genomförandeförordningar. Rapporteringsuppgiften rör endast myndighet. Några straffrättsliga kopplingar till rapporteringen finns inte. Hänvisningen bör därför vara dynamisk, dvs. avse den nuvarande lydelsen av direktivet.

## 2.5 Registrering i tjänstgöringsjournal

**Förslag:** Transportstyrelsen ska registrera en sjömans tjänstgöringstid på en farkost på en inre vattenväg i sjömannens tjänstgöringsjournal, om sjömannen begär det.

**Skälen för förslaget:** Enligt artikel 22.2 ska medlemsstaterna säkerställa att deras behöriga myndigheter validerar uppgifter om tjänstgöringstid till sjöss m.m. i sjömannens tjänstgöringsjournal. För en medlemsstat som utnyttjar möjligheten att genomföra direktivet på det begränsade sättet gäller denna skyldighet enligt artikel 22.1 andra stycket endast om det är innehavaren själv som begär registrering. Uppgiften att registrera tjänstgöringstiden bör läggas på Transportstyrelsen, lämpligen i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

## 2.6 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Förslag:** Författningsändringarna ska träda i kraft den 1 juli 2022.

Skyldigheten att registrera en sjömans tjänstgöringstid ska gälla även för tjänstgöring som har skett före ikraftträdandet.

**Skälen för förslaget:** De författningsändringar som föreslås för att genomföra direktivet bör träda i kraft så snart det är möjligt, lämpligen den 1 juli 2022.

I avsnitt 2.5 föreslås att Transportstyrelsen ska registrera en sjömans tjänstgöringstid i sjömannens tjänstgöringsjournal. Skyldigheten att registrera tjänstgöringen gäller enligt direktivet oavsett om tjänstgöringen har skett i Sverige eller i någon annan stat som omfattas av direktivet. Tjänstgöringen kan därför mycket väl ha skett före ikraftträdandet. Även sådan tjänstgöringstid bör registreras.

## 3 Konsekvenser

**Bedömning:** Förslagen kan underlätta för sjömän att arbeta på svenska inre vattenvägar, och för rederier att få tag på sjömän för tjänstgöring på fartygen.

Förslagen har inte några konsekvenser för statens budget, miljön, jämställdheten eller den kommunala självstyrelsen.

### Skälen för bedömningen

#### *Allmänna konsekvenser*

Förslagen i denna promemoria har inte några konsekvenser för statens budget, miljön, jämställdheten eller den kommunala självstyrelsen.

#### *Sjömän och rederier*

Förslagen bör underlätta för sjömän i inlandssjöfart att få anställning på fartyg som används för inlandssjöfart i Sverige. Förslagen bör också underlätta för rederier att få tag på personal för fartyg som går i inlandssjöfart.

#### *Myndigheter*

Uppgiften för Transportstyrelsen enligt förslaget i avsnitt 2.4 att besluta att en sjömans unionsbevis för kvalifikationer tills vidare inte får användas för tjänstgöring och uppgiften att rapportera beslutet till kommissionens databas kan antas behöva utföras mycket sällan. Några sjömän som tjänstgör med stöd av motsvarande behörighetshandlingar enligt nuvarande direktiv finns inte i Sverige, och det saknas indikationer på att direktivets genomförande i Sverige kommer att innebära någon nämnvärd ändring i detta avseende. Såvitt kan bedömas krävs det inte heller att myndigheten meddelar några föreskrifter i frågan. I övrigt innebär förslagen i denna promemoria inte att några nya uppgifter läggs på

myndigheten. Eventuella kostnader till följd av förslagen kan därmed täckas av befintliga anslag inom utgiftsområdet.

Transportstyrelsens beslut om tillfällig indragning av unionsbevis är överklagbara. Bedömningen ovan när det gäller effekter på Transportstyrelsen innebär att påverkan även på de allmänna förvaltningsdomstolarna kan antas bli i princip obefintlig.