

Examensarbete, Högskolan på Åland, Utbildningsprogrammet för Sjökapten

UTBILDNING OCH BEHÖRIGHETER I YACHTBRANSCHEN

David Hallingström, Linus Johansson



25:2018

Datum för godkännande: 14.12.2018

Handledare: Johan Hansen

EXAMENSARBETE

Högskolan på Åland

Utbildningsprogram:	Sjökapten
Författare:	David Hallingström, Linus Johansson
Arbetets namn:	Utbildning och behörigheter i yachtbranschen
Handledare:	Johan Hansen
Uppdragsgivare:	

Abstrakt:
<p>I detta arbete har vi försökt att klargöra vad kraven är för utbildning av yachtbefäl begränsade till arbete på yachter och yachtdecksbefälens behörigheter. Syftet med det här examensarbetet är att fördjupa vår kunskap kring utbildning och behörigheter inom yachtindustrin. Vi har begränsat det till att undersöka utbildningen och behörigheterna endast för befäl inom decksavdelningen. Vi undersöker vad eller vem som bestämmer hur utbildningarna ser ut inom yachtingsektorn, vilka behörigheter som krävs för arbete på en yacht och vilken eller vilka myndigheter som sätter regler och standarder för denna bransch. Yachtindustrin är en växande industri som visat sig tillgänglig även för befäl utbildade inom handelssjöfarten. De nya regelverken som gäller för yachter har gjort det möjligt för fartygen att verka med klara krav och tydligare riktlinjer. Trots detta kan man alltid ställa frågan: Vad är det som gäller? Eftersom vi har intresse av yachtmarknaden har vi sökt att ta reda på mer om yachtindustrin, vilka utbildningar som finns tillgängliga och vilka behörigheter som krävs.</p>

Nyckelord (sökord):
Yacht, Yachting, Behörigheter, Yachtbegränsad behörighet, Yachtmaster, Master of yachts, Kodfartyg, REG, MCA, MSN1858, LY3, PYC, RYA, IYT.

Högskolans serienummer:	ISSN:	Språk:	Sidantal:
2018:25	1458-1531	Svenska	68

Inlämningsdatum:	Presentationsdatum:	Datum för godkännande:
28.11.2018	30.11.2018	14.12.2018

DEGREE THESIS

Åland University of Applied Sciences

Study program:	Nautical Science
Author:	David Hallingstrom, Linus Johansson
Title:	Education and Certificate of Competencies in the Yachting Industry
Academic Supervisor:	Johan Hansen
Technical Supervisor:	

Abstract:

In this thesis we have tried to clarify what the requirements are for education of officers limited to work on yachts and their certificate of competencies. The purpose of this thesis is to deepen our knowledge about education and certificate of competencies in the yachting industry. We have limited it to studying the education and certificate of competencies for officers in the deck department. We have made a research about what or who determines how the education is structured in the yachting sector. Which certificate of competencies that is required to work on yachts and which authority sets rules and standards.

The yacht industry is a growing industry, which also has turned out to be available for officers with a certificate of competency from merchant shipping. The new regulations applicable to yachts have enabled the vessels to operate with clear requirements and uncomplicated guidelines. Nevertheless, one can always ask the question what the requirements really are. Since we have an interest in the yacht market, we have researched what education is available and which certificate of competencies that is required.

Key words:

Yacht, Yachting, Certificate of Competency, Yachtmaster, Master of yachts, Code vessel, REG, MCA, MSN1858, LY3, PYC, RYA, IYT.

Serial number:	ISSN:	Language:	Number of pages:
2018:25	1458-1531	Swedish	68

Handed in:	Date of presentation:	Approved on:
28.11.2018	30.11.2018	14.12.2018

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FÖRKORTNINGAR	5
1. INLEDNING	7
1.1. Syfte	8
1.2. Frågeställningar	9
1.3. Begränsningar	9
2. BAKGRUND	11
2.1. Regelverk (Kod)	11
2.2. STCW Standards of Training, Certification and Watch keeping	12
2.2.1. STCW 95	12
2.2.2. STCW Manilla	13
2.2.3. Sjöfartsutbildningar som godkänts av medlemsstaterna	14
2.2.4. STCW-koden	15
2.3. Certifikat	16
2.4. Red Ensign Group (REG)	16
2.5. Passenger Yacht Code (PYC)	18
2.5.1. Behörigheter för yachter inom PYC-koden	19
2.6. Large Commercial Yacht Code (LY3)	20
2.6.1. Behörigheter lydande under LY3-koden	21
2.7. Royal Yachting Association (RYA)	21
2.8. International Yacht Training (IYT)	22
2.9. Marine Guidance Notice (MGN)	22
2.10. Marine Information Notice (MIN)	23
2.11. Merchant Shipping Notice (MSN)	23
2.12. Merchant Shipping Notice 1858 (MSN 1858)	23
2.13. Behörighetsstruktur enligt MSN 1858	24
2.14. Krav för befäl enl. MSN 1858	26
2.14.1. Kapten, II/2, kodfartyg mindre än 200GT, <150 NM från säker hamn	26
2.14.2. Kapten, II/2, kodfartyg mindre än 200GT, obegränsad	27
2.14.3. Styrman, yachts mindre än 3000GT, obegränsad fart, II/1	27
2.14.4. Överstyrman, yachts mindre än 3000GT, obegränsad fart, II/2	28
2.14.5. Kapten, yachts mindre än 500GT, obegränsad fart, II/2	29
2.14.6. Kapten, yachts mindre än 3000GT, obegränsad fart, II/2	29
2.15. Sjödaggar enl. MSN 1858	30
2.16. Tilläggskurser enl. MSN 1858	31
2.16.1. Efficient Deck Hand (EDH)	32

2.16.2.	Human Element and Leadership and Management (HELM)	33
2.16.3.	Övriga utbildningar	33
2.17.	Utbildning godkänd av MCA och STCW	35
2.18.	Bemanningskrav för yachts-däcksbefäl enl. MSN 1858	35
2.19.	Muntliga examinationer utförda av MCA	36
2.19.1.	Kapten, kodfartyg <200 GT och Styrman, yachts <500 GT	37
2.19.2.	Styrman, yachts mindre än 3000 GT	40
2.19.3.	Kapten yachts mindre än 500 GT	44
2.19.4.	Kapten yachts mindre än 3000 GT	47
3.	METOD	52
4.	RESULTAT	53
4.1.	Litteraturstudieresultat	53
4.1.1.	MSN 1858	53
4.1.2.	LY3	53
4.1.3.	PYC	54
4.2.	Respondenter	55
	Respondent 1	55
	Respondent 2	55
4.3.	Svar på enkätfrågorna	56
4.3.1.	Frågeställning 1	56
4.3.2.	Frågeställning 2	59
4.3.3.	Frågeställning 3	61
5.	DISKUSSION	65
5.1.	Slutsatser	65
	REFERENSER	67

FÖRKORTNINGAR

ISM	International Safety Management Code
PYC	Passenger Yacht Code
LY3	The Large Yacht Code 3
LY1	The Large Yacht Code första upplagan
STCW	The International Convention on Standards Of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
IMO	International Maritime Organization
SOLAS	Safety of Life at Sea
MARPOL	The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
ILO	International Labour Organization
ISPS	International Ship and Port Facility Security Code
GT	Gross Tonnage
ECDIS	Electronic Chart Display and Information System
M/V	Motor Vessel
SCV	Small Commercial Vessel
GT	Gross tone
QSS	Quality Standard System
Kw	Kilowatt
DP system	Dynamic Positioning System
REG	Red Ensign Group
RYA	Royal Yachting Association
YRA	Yacht and Racing Association
IYT	International Yacht Training
MCA	Maritime and Coastguard Agency
USCG	United States Coast Guard
PADI	Professional Association of Diving Instructors
MGN	Marine Guidance Notes
MIN	Marine Information Notes
MSN	Merchant Shipping Notices
NM	Nautisk mil
GMDSS	Global Maritime Distress Safety System
EDH	Efficient Deck Hand

ARPA	Automatic Radar and Plotting Aid
IAMI	The International Association of Marine Investigators Mission
EU	Europeiska Unionen
HELM	Human Element and Leadership and Management
YM	Yacht Master
MOY	Master of Yachts
IALA	International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities
ETA	Estimated Time of Arrival
ICS	The International Chamber of Shipping
NAVTEX	Navigational Text Messages
EPIRB	Electronic Positioning information radio beacon
SART	Search And Rescue Transponder
RCDS	Raster Chart Display System
IAMSAR	International Aeronautical and Maritime Search and Rescue
SMCP	Standard Marine Communication Phrases
SOPEP	Ship Oil Pollution Emergency Plan
RDS	Radio Data System
MAIB	Marine Accident Investigation Branch
MEPC	Marine Environment Protection Committee
VTS	Vessel Traffic Service
OPITO	Offshore Petroleum Industry Training Organisation
HLO	Helicopter Landing Officer
HLA	Helicopter Landing Assistant
OWD	Open Water Diver
NAUI	National Association of Underwater Instructors
BSAC	British Sub-Aqua Club
TOC	Tender Operator Course

1. INLEDNING

Efter sjöpraktik och kontakt med anhöriga inom branschen har vi valt att fördjupa oss och se över hur det fungerar med behörigheter inom yachtbranschen. Vad har besättningen på en yacht för utbildning? Följer branschen något/några regelverk överhuvudtaget?

Yachtbranschen expanderar hela tiden och fartygen blir bara större och större. I takt med detta söker ägarna mer kompetent och utbildad besättning. Det initierar också frågan: Hur ser arbetsmarknaden ut?

Under de senaste åren har handelsflottan minskat i Sverige och Finland. Allt fler söker sig utomlands efter jobb och yachtindustrin är en marknad som ständigt växer. Yachtmarknaden känns diffus men det råder också kanske brist på kunskap om vad det är som egentligen gäller om behörigheter för besättningen på en yacht. Brist på information och en ganska sluten marknad har försvårat insynen i yachtindustrin.

Den globala yachtindustrin omsätter idag cirka 24 miljarder euro varje år med nybyggnationer, besättning, yacht service etc. Flottan med fartyg på över 24 meter (yacht) har mer än fördubblats de senaste tio åren och har nu nått till mer än 5000 fartyg samt ombesörjer 148 000 till 163 000 personer med arbete (Warsash Superyacht Academy, 2018).

Medellängden på yachterna som byggs idag är ca 46 meter. Störst är M/V¹ Azzam på 180 meter, med ca 50 man i besättningen som kostade 400 miljoner pund att bygga 2013 på varvet Lursen i Tyskland (Warsash Superyacht Academy, 2018). Se figur 1.

¹ M/V - Motor Vessel, prefix framför namnet som beskriver vad det är för typ av fartyg



Figur 1. M/V Azzam registrerad i UAE som ägs av en sheik (Khalifa bin Zayed Al Mahyan) i Dubai. (Superyachts, n.d.)

Faststream Recruitment Group som är ett stort bemanningsföretag inom både kommersiell shipping och yachting har publicerat en artikel med 10 anställningstrender för 2018 där de skriver att just nu byggs det över 100 stora superyachts vilket tyder på att det är en ny marknad som öppnas. Kanske mer kompetens och utbildning efterfrågas på dessa fartyg? (Charman, 2018)

1.1. Syfte

Yachtingmarknaden är en växande sjöfartsindustri och vi har som avsikt att söka svar på vilka regler som gäller yachter samt vad besättningen har för utbildning, krav och behörigheter.

Arbetet går ut på att fördjupa sig i yachtingbranschens regelverk angående utbildning och behörigheter för besättningen. Det finns olika regelverk som branschen följer.

Vilka myndigheter är det som styr dessa? och vilka regelverk förhåller de sig till?

Syftet med detta arbete är således att:

- Undersöka vad som styr utbildningen av besättningen för yachtindustrin.

- Undersöka vilka krav och behörigheter som gäller för besättningen på en yacht.
- Undersöka vilka myndigheter och regelverk som styr den privata och kommersiella yachtindustrin.

1.2. Frågeställningar

Intresset för yachtmarknaden ger upphov till funderingar och hur ser dessa regelverk och behörigheter ut och fungerar. Det ger oss frågeställningarna enligt följande;

- Finns det “yachtbegränsad” utbildning och hur ser den iså fall ut?
- Vilka regelverk följer en “yachtbegränsad” utbildning?
- Är det någon skillnad i behörigheter för däcksbefäl på en yacht och behörighet inom handelssjöfartssektorn?

1.3. Begränsningar

Undersökningen begränsas till idag operativa yachter och utesluter således byggnadsskedet för yachter där andra regelverk och konventioner kanske gäller.

De regelverk som arbetet har behandlat är IMO² utgivna STCW³, Load Line 1966⁴, SOLAS⁵, MARPOL⁶, ILO⁷, ISM⁸ och ISPS⁹. Ytterligare behandlas regelverken PYC¹⁰ och LY3¹¹ som är specifika regelverk tillämpade för yachter.

² IMO - International Maritime Organisation är alla världens sjöfartsländer som bildat en organisation för att styra upp sjöfarten genom olika regelverk

³ STCW - The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

⁴ 1966 års lastlinje konvention antogs av IMO, den beskriver fribord för fartyg genom indelning och beräkningar av stabilitets skador

⁵ SOLAS - The International Convention for the Safety of Life at Sea är regelverket för säkerheten för sjömän till sjöss.

⁶ MARPOL - The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships är regelverket som skyddar den marina miljön.

⁷ ILO - The International Labour Convention

⁸ ISM - International Safety Management Code är regelverket som styr upp ett rederi och fartygs säkerhetsorganisation.

⁹ ISPS - International Ship and Port facility Security Code är regelverket som skall skydda fartyget både vid kaj och till sjöss mot yttre hotbilder.

¹⁰ PYC - Passenger Yacht Code är det regelverk som speciellt tagits fram för den privata yachtindustrin med 13-36 passagerare ombord..

¹¹ LY3 - The Large commercial Yacht Code är regelverket för privata yachter med upp till 12 passagerare.

Small Commercial Vessel Code (SCV) beaktas inte då de gäller endast mindre fritidsbåtar, arbetsbåtar samt lotsbåtar. Denna storlek på båtar är inte av intresse i detta arbete.

2. BAKGRUND

Antalet yachts i världen är idag över 5000. Industrin omsätter otroligt stora summor pengar. Ungefär 24 miljarder euro spenderas på service, nybyggen och besättning årligen. Det skapar många jobb och idag arbetar mellan 148000 och 163000 inom branschen. Yachterna används på olika sätt, vissa enbart för privat bruk. Andra yachter används delvis privat och delvis chartrade samt vissa chartrade året om. Många är idag så stora att de är över 3000 GT¹² vilket gör att det krävs behörigheter för obegränsade farvatten från handelsflottan för både däck- och maskinbefäl. (Charman, 2018)

Inom handelsflottan har de internationella regelverken varit gångbara under många år redan. Men hur ser det ut för den privata yachtindustrin med sina stora nya fartyg?

2.1. Regelverk (Kod)

Ett regelverk eller reglemente är en samling föreskrifter och bestämmelser. Alla fartyg måste förhålla sig till godkända regelverk. Beroende på vilken sjöfart man bedriver finns det olika regelverk (Koder) som man förhåller sig till. Vilket regelverk man kommer följa bestäms redan på ritbordet av ett fartyg. Om man bedriver t.ex. handel med bulkfartyg¹³ så har man bl.a. en bulkkod att rätta sig efter, regler som är speciella för just bulkfartyg och bulktransporter. Inom handelssjöfarten är det den internationella organisationen IMO som stiftar regelverken och lagarna.

Yachtbranschen är speciell när det kommer till regelverk. Branschen har ett par olika koder som fartygen förhåller sig till: LY3 (large yacht code) och PYC (passenger yacht code). Dessa används beroende på hur många passagerare man ska ha ombord.

¹² GT - Gross Ton, ett fartygs inre volym

¹³ Bulkfartyg - Fartyg vars last transporteras opaketerad direkt i skrovet. T.ex. malm och spannmål.

2.2. STCW Standards of Training, Certification and Watch keeping

STCW är en konvention som ligger under IMO. Konventionen togs fram i syfte att standardisera utbildningen och kunskapen hos sjömännen inom sjöfarten. Genom att ta fram gemensamma internationella standarder för utbildning, certifiering och vakthållning till sjöss påbörjade man en kvalitetssäkring. Konventionen antogs 1978 men var i kraft först 1984. 1978 års STCW konvention var den första som fastställde minimikrav för sjöfolk internationellt. Tidigare hade man blivit certifierade av besättningsmän i rank eller enskilda regeringar (Transportstyrelsen/Sjöfartsverket) vanligtvis helt utan något samarbete med andra länder om vad som skall ingå i utbildningen. Följden av detta blev att resultaten kunde variera väldigt mycket i kompetens från en sjöman till annan i olika länder och skolor (IMO, 2018). Konventionen föreskriver minimikraven för utbildning, certifiering och vakthållning. Den behandlar inte "safe manning" nivåer utan det görs i SOLAS kapitel 5.

De stora svårigheter som kan uppstå för fartyg som är flaggade i länder som inte accepterat konventionen gör att många länder har valt att acceptera den. 2014 hade STCW konventionen godkänts av 158 av 161 länder vilket motsvarar 98,8 procent av världens frakt tonnage¹⁴ (IMO, 2018).

2.2.1. STCW 95

1995 gjorde IMO den första stora översynen med revidering av STCW. Bland annat ville man göra en ny STCW-kod som skulle vara mer detaljerad och innehålla mer tekniska detaljer i samband med reglerna i konventionen. Ändringar gjordes och de trädde i kraft 1997. Detta berörde även sjömän som hade utbildat sig innan i enlighet med STCW 1978. Sjömän som hade utbildat sig före 1997 hade fram till 2002 på sig att konvertera om sina certifikat och behörigheter till den nya STCW 1995.

Några exempel på ändringar och vad de berörde (IMO, 2018):

- Övervakning av utbildningen, bedömningen och certifieringen.

¹⁴ Tonnage är ett mått på lastvolym eller ett fartygs lastbärande kapacitet inom sjöfarten.

- Kvalitetssystem (QSS), Tillsyn över utbildningar, bedömning och certifiering.
- Ändringarna sätter krav på att sjömännen ska genomgå en så kallad “Basic Safety”¹⁵ - utbildning, i denna ingår 4 stycken utbildningar, “grundläggande brandbekämpning”, “grundläggande första hjälp”, “personlig överlevnadsteknik” och “personlig säkerhets och socialt ansvar”. Meningen med basic safety är att sjömännen ska vara införstådd med riskerna som finns på ett fartyg och vara förberedd på en eventuell nödsituation samt kunna handla korrekt i den.
- Förbättrade hamnstatskontroller “Port State Control”¹⁶.
- Kommunikation till IMO, för att göra en så bra bedömning som möjligt för eventuella nya standarder.

1995 antogs även STCW-F (IMO, 2018). Den är STCW:s principer med tillämpning på fiskefartyg som är längre än 24 meter och har motorstyrka mer än 750 kW¹⁷.

2.2.2. STCW Manilla

2010 utvecklades STCW ytterligare. IMO gjorde ett stort antal ändringar i konventionen som fick namnet STCW Manilla. Ändringarna var nödvändiga för att upprätthålla utbildningsstandarderna för de nya kompetenserna som behövdes för sjömän, tekniska och operativa. Manillaändringen trädde i kraft 2012 och man hade denna gång fram till 2017 på sig att konvertera sina certifikat och behörigheter. Idag utbildas alla efter STCW Manilla.

Några exempel på ändringar och vad de berörde (IMO, 2018):

- Ny och uppdaterad utbildning och uppdateringskrav på vissa behörigheter.
- Obligatorisk säkerhetsutbildning.
- Ytterligare strängare läkarintygskrav.
- Förebyggande av missbruk av alkohol och droger, en strängare specifik max alkoholmängd i blod och utandning för ombordanställda.
- Nya bestämmelser för kompetenskrav för sjömän på däckavdelning och maskinavdelning.
- Nya klarare riktlinjer för arbets- och vilotider för sjömän.

¹⁵ Basic Safety - Utbildningen är obligatorisk för folk som söker arbete inom sjöfartssektorn.

¹⁶ Port State Control - Ett lands kontroll av utländska fartyg som anlöper dess hamnar.

¹⁷ kW - KiloWatt är en SI enhet för Effekt.

- Nya krav på utbildning inom modern teknik, ECDIS¹⁸ och informationssystem ombord.
- Nya krav på utbildning inom marin miljömedvetenhet.
- Nya krav på utbildning inom ledarskap och lagarbete.
- Ny träningsvägledning för sjömän vars fartyg verkar i polarområden¹⁹.
- Ny träningsvägledning för sjömän vars fartyg använder DP-system (dynamic positioning system).
- Uppdaterade kompetenskrav för personal på alla sorters tankfartyg och på gastankfartyg.
- Bestämmelser om utbildning för besättningsmän så att de blir rätt utbildade för att klara av situationer där fartyget blir attackerat av t.ex. pirater.
- Flertalet lagstadgade kurser måste uppdateras vart femte år.

2.2.3. Sjöfartsutbildningar som godkänts av medlemsstaterna

IMO godkänner inte några enskilda kurser eller institut, utan det är ett ansvar som ligger på flaggstaten som antagit STCW-konventionen. Godkännande ges oftast av “Maritime Administration” i Sveriges fall Transportstyrelsen och i Finland Trafi. Godkännande ges i enlighet med STCW-konventionens krav. STCW-konventionen kräver att utbildning som leder till utfärdande av certifikat är godkänd (IMO, 2018).

Utbildningarna av sjömän ska övervakas och dokumenteras i enlighet med STCW-koden. De som ansvarar för utbildning och bedömning av sjömännens kompetens skall vara lämpligt kvalificerade med vad som står i koden. För att få godkännande från i Sveriges fall transportstyrelsen bedömer man vissa områden för att säkerställa att utbildningssamordnaren eller utbildningsprogrammet uppfyller kraven som STCW-konventionens kräver (IMO, 2018).

Några områden man lägger tyngd på är (IMO, 2018):

¹⁸ ECDIS - Electronic Chart Display and Information System

¹⁹ Polarområden - Område norr om norra polcirkeln 66 grader 33,38 minuter och söder om södra polcirkeln 66 grader 33,38 minuter.

- Omfattning och mål för träningen/utbildningen – t.ex. för att uppfylla kraven i STCW regel 2/1.
- Minimikraven för antagning till träningen/utbildningen - ålder, sjöerfarenhet, annan relevant utbildning, medicinsk hälsa för att nämna några.
- Antagnings begränsningar - antal elever per lärare.
- Lärare kvalifikationer - erfarenhet av ämnet, Undervisnings färdighet och bedömnings förmåga.
- Faciliteter och utrustning som behövs inom utbildningen.
- Utbildningsmetoder - föreläsningar, praktik och tillgång till videos etc.
- Bedömning och metoder - examination, praktisk bedömning och kontinuerlig uppföljning.
- Certifiering som utfärdas för att möta STCW kraven.
- Säkerhet angående intern- och externinformation
- Godkänt kvalitetsledningssystem

2.2.4. STCW-koden

STCW-koden kom till under revideringen 1995 där konventionen lade fram ett förslag om att utveckla en ny STCW-kod. Den skulle innehålla de nya tekniska detaljerna som konventionen kommit fram till. Missförstånd och olika tolkningar kring vissa fraser var en av anledningarna till att så många ville se en uppdatering i konventionen. “Till administrationens belåtenhet” var en av fraserna som kunde tolkas på många olika sätt i olika länder. En annan faktor var att konventionen inte var skriven på ett enhetligt sätt och satte inte strikta skyldigheter på medlemsländerna. STCW-koden blev ett regelverk i mer detaljerat utförande än konventionen (IMO, 2018).

Koden består av 2 delar, en A-del och en B-del. A-delen är obligatorisk och behandlar bland annat minimikraven för kompetens i detalj som berör sjömän. B-delen är rekommendationer.

2.3. Certifikat

Vid en tillsyn ombord på fartyget är ett certifikat ett bevis på att fartyget har uppfyllt gällande krav för fartyget vid certifikatets utfärdande. Tillsynerna/besiktningarna utfärdas inom bestämda tidsperioder. Olika periodiska besiktningar förekommer också. Ett certifikat är ett viktigt dokument som alltid ska finnas ombord och skall kunna uppvisas vid hamnanlöp på begäran. Detta kan ske under hamnstatskontroller "Port State Control" och andra inspektioner med mera. Det finns en mängd olika certifikat som man är skyldig att ha ombord och det är fartyget och rederiets uppgift att hålla koll på vilka certifikat man är skyldig att ha. Vilka/vilket certifikat som ska finnas ombord beror på fartygstyp och trafikområde (Transportstyrelsen, 2018).

2.4. Red Ensign Group (REG)

The Red Ensign Group är ett samarbete mellan alla Storbritanniens rederier samt utomeuropeiska kolonier med territorialvatten²⁰ som tillhör Storbritannien. Gruppen kombinerar resurser för att upprätthålla sitt rykte för säkerhet och kvalitet inom den brittiska flottan. Red Ensign Group har hämtat sitt namn från "The Red Duster" se figur 2, en flagga som briterna använde första gången 1707 på sina passagerarfartyg (Red Ensign Group, 2018)

²⁰ Territorialvatten är ett lands kustnära havsvatten som är en del av en stats territorium. Vanligtvis beräknas den sträcka sig till 12 nautiska mil från land.



Figur 2: "The Red Duster" Brittisk flagga som används till sjöss.

Det finns två kategorier fartygsindelningar inom REG.

Kategori 1 är för fartyg med inga begränsningar i varken längd eller tonnage. Till kategori 1 tillhör fartyg registrerade i följande kolonier (Red Ensign Group, 2018):

- Bermuda
- British Virgin Island
- Cayman Island
- Gibraltar
- Isle Of Man
- United Kingdom

Kategori 2 är för handelsfartyg och yacht upp till 150 GT. Fartyg som inte är handelsfartyg och yachter upp till 400 GT kan få dispens inom denna kategori. Till kategori 2 hör fartyg som är registrerade i följande kolonier (Red Ensign Group, 2018):

- Anguilla

- Falkland Island
- Guernsey
- Jersey
- Montserrat
- St Helena
- Turks & Caicos Island

2.5. Passenger Yacht Code (PYC)

PYCKoden är framtagen för nöjesfartyg utan begränsningar i storlek såsom längd och bredd där fartyget används i privat bruk. Fartyget skall inte bära någon last och mer än 13 men max 36 personer. PYC är en kod som gäller för fartyg flaggade inom Red Ensign Group, vilket innebär att fartyget måste lyda under brittisk flagg och dess lagstiftning (Red Ensign Group, 2018).

2017 fanns det runt 7-8 fartyg som var konstruerade enligt koden men minst 20 stycken nybyggen är leveransklara inom de närmaste 5 åren. koden är utformad av Cayman Island Shipping Registry (Red Ensign Group) och togs fram först 2010 men har uppdaterats i sex upplagor efter det där den senaste versionen är från 2016. (Smith, 2018)

Syftet med koden är att tillhandahålla designkriterier, byggnadsstandarder och säkerhetsåtgärder för fartyg som tar 13 till 36 passagerare utan att utsätta fartyget, besättningen och miljön för någon risk eller fara (Cayman Registry, 2018).

Säkerhet och drift i koden är inom ramen för SOLAS 1974, Load Line 66 och STCW 78. Det är främst dessa konventioner man valt att utforma och bygga upp koden efter. Dock uppdaterar man och ändrar regelverket efter hand när det anses vara lämpligt (Cayman Registry, 2018).

Vad skiljer sig koden konstruktionsmässigt jämfört med de andra koderna?

The Red Ensign Group har arbetat fram koden så att man ska kunna möta säkerhetskraven från SOLAS. Detta görs med hjälp av en rad nya tekniska, drift- och säkerhetsstandarder för

privata fartyg som används i nöjes skull. Man har valt att lägga fokus på de tekniska detaljerna istället för att eventuellt behöva göra alltför stora ingrepp i konstruktionen av fartyget (Cayman Registry, 2018).

2.5.1. Behörigheter för yachter inom PYC-koden

I kodens kapitel 12.5 punkt 1 kan man läsa om certifikat för besättning i befälspositioner. Generellt sett ska befälhavaren och befälen som tjänstgör på en passagerarbåt som omfattas av PYC-koden vara certifierade i enlighet med de relevanta bestämmelserna i STCW-konventionen.

“In general terms the master and officers serving on a passenger yacht to which this Code applies shall be certificated in accordance with the relevant provisions of the STCW Convention provided that for private passenger yachts appropriate Yacht qualifications may be accepted.” (Cayman Registry, 2018)

I tabell 1 kan man se ett exempel på minimikraven för *safe manning* i koden när det gäller trafik i obegränsat avstånd från land och ingen begränsning i brutto ton.

Tabell 1. Tabellen visar minst antal besättning och behörigheter fartyget måste ha mönstrade ombord. Den gäller för fartyg från 24 meter och uppåt som förhåller sig till PYC koden. Exemplet gäller ingen begränsning i avstånd till land eller fartområde (Cayman Registry, 2018).

COMMERCIAL PLEASURE YACHT – UNLIMITED (PY-U)

RANGE	GROSS TONNAGE	MANNING LEVELS FOR KEY SAFETY PERSONNEL								REMARKS
		MASTER	CHIEF OFFICER	OOW (DECK)	CHIEF ENGINEER	2 ND ENGINEER	OOW (ENGINEER)	RATINGS (DECK DEPT.)	RATINGS (ENGINE DEPT.)	
Unlimited	Any Tonnage	1	1	2	1	1	2	3	3	Any pleasure yacht engaged in trade and operating over an unlimited geographical range is in effect a SOLAS Convention passenger ship and subject to all the applicable requirements of the STCW Convention.

2.6. Large Commercial Yacht Code (LY3)

Large Commercial Yacht Code är en kod framtagen av Storbritannien som kan tillämpas för fartyg som är längre än 12 meter i vattenlinje längd, kör i kommersiellt bruk för sport eller nöje, bär ingen last och som inte bär fler än 12 passagerare. Koden är gjord för att möta kraven från SOLAS, STCW och Load line 1966. Den implementerades 1997 och hette då LY1²¹. Koden har gjorts om efter åren för att passa in bättre i yacht industrin. Flera upplagor har utkommit och koden har allt efter som uppdaterats. Eftersom yachtindustrin har vuxit så fort och båtarna har blivit större de senaste åren, har man tagit med bestämmelser från ILO 2006. Detta gjordes 2012 och idag heter koden LY3 (MCA, 2018).

LY3 är alltså inte bunden till REG. Det innebär att fartyget som lyder under denna kod kan segla under den flagga som passar dem bäst. Den är således en internationell gångbar kod. Det finns heller inga begränsningar i storlek på yachten, vilket innebär att bemanningen av fartyget beror helt på fartygsstorleken (*brutto ton*). Inte heller effekten på motorerna (kW) eller vart fartyget tänkt segla (*hur långt från land*) och under vilken flagg (*nationalitet*) man lyder under påverkar (MCA, 2018).

Koden sätter standarder för säkerhet och utsläpp av föroreningar som är tillämpbara för fartygets storlek. Den är framtagen för att följa de olika internationella konventionerna. Om detta inte är rimligt har man tagit fram motsvarande krav.

Under rubriken Manning and Personal Certification, kapitel 26, kan man läsa om säker bemanning och personliga certifikat i LY3. Här behandlar koden för att nämna några bland annat (MCA, 2018):

- Arbetstimmar
- Principer för säker bemanning
- Ansvar, vem som är ansvarig för att besättningen är utvilad
- Vilotid (Behandlar minimum vilotimmar ombord, minst 10 timmar per dygn och 77 timmar per 7 dygn.)

²¹ LY1 är den första upplagan av Large Commercial Yacht-koden

- Arbetschema (Det är upp till kapten att se till att de upprättas)

Dock finner man ingen specifik information angående certifiering och utbildning av besättningen.

2.6.1. Behörigheter lydande under LY3-koden

Man skriver inte ut vilka behörigheter som krävs i LY3-koden, vilket beror på att koden är internationell och därmed ligger ansvaret på bemanningen och besättningsbehörigheter under vilken flagga som bestämmer vilken bemanning och besättningsbehörigheter besättningen på fartyget måste ha. Storlek på fartyget får då istället sin betydelse angående bemanningen (MCA, 2018).

I LY3-kodens introduktion till Safe manning kapitel 26.2 finns följande text:

“An Administration should ensure that all vessels are safely and sufficiently manned in relation to the nature of their operation with the responsibilities placed on companies owning or operating seagoing vessels, to ensure that their vessels are manned with personnel of appropriate grades who have been properly trained and certificated (MCA, 2018).”

2.7. Royal Yachting Association (RYA)

The Royal Yachting Association är den största organisationen i Storbritannien som har att göra med all typ av båtliv och vattensport. RYA grundades redan 1875 och hette då Yacht racing association (YRA). YRA:s syfte var att standardisera mätregler för racerbåtar så att de kunde delas in i klasser och konkurrera mot varandra rättvist. År 1952 bytte YRA namn till Royal Yachting Association (RYA) (RYA, 2018).

RYA är den primära myndigheten som administrerar utbildning och undervisning för fritidsbåtanvändare i Storbritannien. Organisationens kvalifikationer regleras i samarbete med Maritime Coastguard Agency (MCA) och har ett väl utbrett gott internationellt rykte (RYA, 2018).

Idag utbildar sig ca 250 000 personer på någon av dem 2500 erkända utbildningarna som finns i 58 olika länder. Några av utbildningarna för arbete på yachts är *yachtmaster coastal* samt *yachtmaster offshore* (Pawson, 2018).

2.8. International Yacht Training (IYT)

IYT grundades av Mark Fry 1998 som ett alternativ till RYA. Meningen var att skapa utbildningar och kurser för besättning på yachter utanför Storbritannien. De blev godkända av MCA 1999 och är nu en av de största utbildare som finns inom yachting (Wikipedia, 2018).

IYT certifierar och håller kurser och utbildning inom fritidsbåtliv, segling, snabbgående båtar och yachter. De är godkända av MCA, USCG²², The Marshall Islands och PADI²³. Det finns över 250 skolor i 56 länder som använder sig av IYT:s standard.

Några av utbildningarna för arbete på yachts är Master of Yachts Coastal, Master of Yachts Limited och Master of Yachts Unlimited. De håller även kurser för besättning i servicedelen och Basic Safety (Wikipedia, 2018).

2.9. Marine Guidance Notice (MGN)

Det finns tre olika typer av informationspublikationer som brittiska fartyg måste följa. Merchant shipping notice (MSN), Marine guidance notice (MGN) och Marine information notice (MIN). Dessa tre publikationer publicerar viktig information om säkerhet, förhindrande av miljöutsläpp och annan relevant information till sjöfartsnäringen.

Marine Guidance Notice ger rekommendationer och guidning som har att göra med säkerheten till sjöss och förhindrande eller minimerande av miljöutsläpp från fartyg. De finns listade på Maritime and Coastguard Agency's²⁴ hemsida (MCA, 2018).

²² USA's kustbevakning

²³ Utbildningsorganisation för sportdykare

²⁴ Maritime and Coastguard Agency's - Brittisk myndighet som arbetar med lagstiftning och vägledning inom sjöfarten. Tillhandahåller även certifiering för sjömän

2.10. Marine Information Notice (MIN)

Marine Information Notices är dokument som ger information som oftast är giltiga under en kortare tid. De publiceras av Maritime and Coastguard Agency och kan hittas listade på deras hemsida. De är relevanta för mindre grupper av människor, t.ex. utbildningssamordnare och tillverkare av utrustning. De har oftast en viss giltighetstid som inte är mer än 12 månader. (MCA, 2018)

2.11. Merchant Shipping Notice (MSN)

Merchant Shipping Notice används för att ge ut obligatorisk information som måste följas enligt brittisk lag. De innehåller de tekniska detaljerna i olika regelverk. T.ex. MSN 1781 som innehåller de internationella sjövägsreglerna (MCA, 2018).

2.12. Merchant Shipping Notice 1858 (MSN 1858)

I Merchant Shipping Notice (MSN) 1858 finns det beskrivet vad för certifikat som krävs, hur man får dem och vad kraven är för däcksbefäl på yachter över 24 meter samt under 3000 GT (MCA, 2018).

Artikel IX i STCW-koden tillåter ett land att använda alternativa metoder för utbildning och träning för speciella typer av fartyg. Maritime and Coastguard Agency (MCA) har utnyttjat det alternativet och gjort en struktur på de begränsade behörighetsbevis för befäl som arbetar på yachter.

Alla skeppare och styrmän som arbetar på brittiska yachter över 24 meter i lastlinje längd och under 3000 grossston måste vara certifierade enligt MSN 1858 eller MSN 1856 (behörigheter för kapten och styrmän i handelsflottan). Behörigheterna gäller för både kommersiella och privata yachter som ej får ta fler än 12 passagerare (MCA, 2018).

För att få ett brittiskt STCW behörighetsbevis krävs det att man (MCA, 2018):

- Möter åldersgränsen

- Seglar in antalet dagar som krävs för det behörighetsbevis som söks
- Genomför nödvändig teknisk- och säkerhetsutbildning
- Fullbordar utbildning som uppfyller minsta akademiska standarden
- Innehar ett godkänt läkarintyg för sjömän
- Om tillämpligt klara ett muntligt prov utfört av en MCA-examinator

Det finns två olika organisationer som godkänner utbildningscenter, sätter standarden för utbildningarna och utfärdar behörighetsbevisen. Dessa två är the Royal Yachting Association (RYA) och International Yacht Training Worldwide (IYT).

Alla referenser till behörighetsbevis i MSN 1858 avser de som utfärdats av Maritime & Coastguard Agency (MCA) och kan användas i obegränsad fart, om inte annat nämns (MCA, 2018).

2.13. Behörighetsstruktur enligt MSN 1858

RYA och IYT "yachtmaster" behörigheter som motsvarar varandra och är erkända av MCA (MCA, 2018):

- RYA *Yacht Master Coastal* och IYT *Master of Yachts Coastal*
- RYA *Yachtmaster Offshore* och IYT *Master of Yachts Limited*
- RYA *Yachtmaster Ocean* och IYT *Master of Yachts Unlimited*

Även fast MCA erkänner dessa behörigheter för arbete ombord på yachts mindre än 200GT i områden som behörigheten gäller så kan MCA inte garantera att de erkänns internationellt. Om man har dessa behörigheter bör man undersöka behörighetskraven hos den lokala hamnstatskontroll-administrationen innan man seglar in på deras vatten.

Kapten (kodfartyg mindre än 200GT) och styrman (yachts mindre än 500GT) behörigheterna är inte obligatoriska. Sjömän som arbetar ombord på brittiska kodfartyg som använder MCA-erkända RYA/IYTutbildningar har varit med om att vissa andra länder inte accepterat de utbildningarna. Därför har folk med en RYA Yachtmaster offshore, RYA Yachtmaster Ocean, IYT Master of Yachts Limited eller IYT Master of Yachts Unlimited möjlighet att frivilligt

uppgradera till en Kapten (kodfartyg mindre än 200GT) och styrman (yachts mindre än 500GT) behörighet (MCA, 2018).

Med kodfartyg menas kommersiella fartyg under 24 meters lastlinjelängd som följer MCAs säkerhetsstandarder och Small Commercial Vessel Code (SCV). De hittas i Merchant Guidance Note 280 (MCA, 2018).

Behörigheterna som utfärdas enl. MSN 1858 är enligt tabell 2 (MCA, 2018):

Tabell 2. Olika behörigheter enligt MSN 1858 (MCA, 2018).

Behörighet	STCW Reg.	Fartygsbegränsning	Fartområde
Kapten styrman	II/2	Kodfartyg mindre än 200GT Yachts mindre än 500GT	150 mil från säker hamn obegränsat
Kapten styrman	II/2	Kodfartyg mindre än 200GT Yachts mindre än 500GT	obegränsat obegränsat
Styrman	II/1	Yachts mindre än 3000GT	obegränsat
Överstyrman	II/2	Yachts mindre än 3000GT	obegränsat
Kapten	II/2	Yachts mindre än 500GT	obegränsat
Kapten	II/2	Yachts mindre än 3000GT	obegränsat

RYA Yachtmaster behörigheterna behöver godkännas till kommersiella behörigheter för att få arbeta ombord på brittiskt flaggade fartyg som omfattas av MCA:s regler för små kommersiella fartyg. IYTbehörigheterna behöver däremot inte bli godkända för den kommersiella sektorn (MCA, 2018).

2.14. Krav för befäl enl. MSN 1858

Följande punkter beskriver de olika kraven och utbildningar som måste uppfyllas för varje behörighet enligt MSN 1858 (MCA, 2018).

2.14.1. Kapten, II/2, kodfartyg mindre än 200GT, <150 NM²⁵ från säker hamn

Kapten, II/2, kodfartyg mindre än 200GT, ej längre än 150 NM²⁶ från säker hamn, och Styrman, yachts mindre än 500GT. För att kvalificera sig för denna behörighet behöver man uppfylla följande krav:

- Minst 18 år fyllda
- Minst 6 månaders sjötid med RYA *Yachtmaster Offshore* eller IYT *Master of Yachts Limited*
- Inneha behörigheten:
 - RYA *Yachtmaster Offshore* och ett intyg om framgångsrikt slutförande av en landbaserad *Yachtmaster Offshore* kurs, eller
 - IYT *Master of Yachts Limited*
- Inneha alla tilläggskurser som är listade i sektion 2.16. Tilläggskurser
- Inneha ett godkänt läkarintyg för sjömän och
- Klara MCA:s kapten (kodfartyg över 200GT) muntliga examination (se sektion 2.19.1.)

Begränsningen på 150 NM från säker hamn kan tas bort från en behörighet vid uppvisande av:

- Ett giltigt GMDSS²⁷ certifikat utfärdat av Storbritannien eller annan av MCA godkänd administration, och
- Antingen
 - En RYA landbaserad *Yachtmaster Ocean* kurs och *Yachtmaster Ocean* certifikat, eller

²⁵ NM En nautisk sjömil som är 1852 meter.

²⁶ NM En nautisk sjömil som är 1852 meter.

²⁷ The Global Maritime Distress and Safety System är en internationell bestämmelse för utrustning, säkerhetsprocedurer och kommunikation som förenklar arbetet med räddning av fartyg och flygplan i nöd

- En IYT *Master of Yachts Unlimited* kurs

2.14.2. Kapten, II/2, kodfartyg mindre än 200GT, obegränsad

Kapten, II/2, kodfartyg mindre än 200GT, obegränsad och Styrman, yachts mindre än 500GT, obegränsad. För att kvalificera sig för denna behörighet behöver man uppfylla dessa krav:

- Minst 18 år fyllda
- Minst 6 månaders sjötid med RYA *Yachtmaster Ocean* eller IYT *Master of Yachts Unlimited*
- Inneha behörigheten:
 - En RYA *Yachtmaster Ocean* och ett intyg om framgångsrikt slutförande av en landbaserad *Yachtmaster Ocean* kurs, eller
 - En IYT *Master of Yachts Unlimited*
- Inneha alla tilläggskurser som är listade i sektion 2.16. Tilläggskurser
- Inneha ett godkänt läkarintyg för sjömän och
- Klara MCA:s kapten (kodfartyg över 200GT) muntliga examination (se sektion 2.19.1.)

2.14.3. Styrman, yachts mindre än 3000GT, obegränsad fart, II/1

För att kvalificera sig för denna behörighet behöver man uppfylla dessa krav:

- Minst 19 års ålder.
- Inneha behörigheten:
 - En RYA *Yachtmaster Offshore* och ett intyg om framgångsrikt slutförande av en landbaserad *Yachtmaster Offshore* kurs, eller
 - En IYT *Master of Yachts Limited*
- Efter 16 års ålder ha 36 månaders sjötid ombord en yacht, där 365 av de dagarna måste vara "sea going service" på yachts längre än 15 meter i lastlinjen där:
 - Minst 250 dagar av "actual sea going service" och
 - 115 dagar i vilken kombination som helst av:
 - "Actual sea service"

- “Standby service” där max 14 dagar i sträck kan räknas åt gången och i inga fall får en period av “standby service” överstiga dagarna på den senaste resan
- “Yard service” där det får vara max 90 dagar i sträck eller i olika perioder
- Inneha ett MCA-godkänt “Efficient Deck Hand” (EDH) certifikat
- Inneha alla tilläggskurser som är listade i sektion 2.16. Tilläggskurser
- Framgångsrikt genomförande av följande godkända utbildningar, som uppfyller standarder för kompetens erkänt av MCA från STCW avsnitt A-II/1 som gäller för yachtbegränsade behörigheter:
 - MCA-godkänd Navigation och Radar kurs
 - MCA-godkänd General Ship Knowledge kurs och;
 - Genomförd “Yacht Training Record Book”, dock behövs denna ej om man kan visa 36 månaders “actual sea service” ombord yachts med en minsta längd på 24 meter
- Inneha ett godkänt läkarintyg för sjömän
- Klara styrmans (yachts mindre än 3000GT) muntliga examination (se sektion 2.19.2.)

2.14.4. Överstyrman, yachts mindre än 3000GT, obegränsad fart, II/2

För att kvalificera sig för denna behörighet behöver man uppfylla dessa krav:

- Inneha en styrman, yachts mindre än 3000GT, II/1, behörighet eller uppfylla alla krav för den behörigheten
- Inneha antingen:
 - En RYA *Yachtmaster Ocean* och ett intyg om framgångsrikt slutförande av en landbaserad *Yachtmaster Ocean* kurs, eller
 - En IYT *Master of Yachts Unlimited*
- Inneha alla tilläggskurser som är listade i sektion 2.16. Tilläggskurser
- Inneha ett godkänt läkarintyg för sjömän

Denna behörighet kan man söka ut samtidigt som behörigheten Styrman, yachts mindre än 3000GT, obegränsad fart, II/1, om man uppfyller alla krav i sektion 2.14.3 utöver kraven för behörigheten Överstyrman, yachts mindre än 3000GT, obegränsad fart, II/2, nämnda ovan.

2.14.5. Kapten, yachts mindre än 500GT, obegränsad fart, II/2

För att kvalificera sig för denna behörighet behöver man uppfylla dessa krav:

- Inneha behörigheten Styrman, yachts mindre än 3000GT, obegränsad fart, II/1
- Arbetat ombord en yacht minst 12 månader där minst 120 dagar var vaktgående på yachts med en längd av minst 15 meter i last linjen, med behörigheten Styrman, yachts mindre än 3000GT, obegränsad fart, II/1
- Inneha alla tilläggskurser som är listade i sektion 2.16. Tilläggskurser
- Framgångsrikt genomförande av följande godkända utbildningar, som uppfyller standarder för kompetens erkänt av MCA från STCW avsnitt A-II/2 som gäller för yachtbegränsade behörigheter:
 - MCA-godkänd Sjömanskap and Meteorologi kurs
 - MCA-godkänd Stabilitets kurs
 - MCA-godkänd *Business and Law* kurs
 - MCA-godkänd Navigation, Radar och ARPA-simulator kurs
 - IAMI Celestial Navigation skriftlig examination
- Inneha ett godkänt läkarintyg för sjömän
- Klara Kapten (yachts mindre än 500GT) muntlig examination (se sektion 2.19.3.)

2.14.6. Kapten, yachts mindre än 3000GT, obegränsad fart, II/2

För att kvalificera sig för denna behörighet behöver man uppfylla dessa krav:

- Ha gjort minst 24 månader “onboard yacht service” som däcksbefäl, där minst 240 dagar är vaktgående med behörigheten Styrman, yachts mindre än 3000GT, obegränsad fart, II/1. All den tiden måste vara på en yacht med en längd av minst 15 meter eller mer i lastlinje längd och inkludera; 12 månader på yachts över 24 meter, eller 6 månader på yachts över 500GT
- Inneha alla tilläggskurser som är listade i sektion 2.16. Tilläggskurser
- Inneha antingen:

- Behörigheten Kapten, yachts mindre än 500GT, obegränsad fart, II/2 och certifikat för Celestial Navigation, eller
- Alla MCA-godkända certifikat som krävs för behörigheten Kapten, yachts mindre än 500GT, obegränsad fart, II/2 (Celestial Navigation måste vara max 1 år gammalt sen det utfärdades och de andra certifikaten måste vara max 3 år).
- Klara Kapten (yachts mindre än 3000GT) muntlig examination (se sektion 2.19.4.)

2.15. Sjödaggar enl. MSN 1858

Innan man kan ansöka om en behörighet och göra dess muntliga MCA examination måste man bevisa sina sjödaggar som behövs för det önskade behörighetsbeviset (MCA, 2018).

Sjödagarna bör vara på däckssidan ombord på yachts och räknas från den dag man mönstrar på till den dag man mönstrar av. Varje dygn ska bestå av minst 4 timmars arbete. Minst 6 månader av sjödagarna måste vara gjorda inom de 5 senaste åren då ansökan skickas in.

Sjödagarna kan göras på yachter med vilken flagg som helst. Personer som arbetar i en position i både maskin och på däck får räkna hälften av dagarna.

De olika typerna av sjödaggar på yachter räknas enligt följande kategorier:

- On board yacht service
 - Dagar ombord en yacht, oavsett yachtsens syssla
- Actual sea service
 - Dagar när yachten är till sjöss, inkluderar även tid till ankars och passager i floder och kanaler
- Stand-by service
 - Dagar direkt efter en resa när yachten förbereder sig för nästa resa. Dessa får räknas max 14 dagar i följd men i inga fall får de vara fler än den senaste resan. Därför kan ens totala antal dagar stand-by service dagar vara fler än ens actual sea service dagar
- Yard service
 - Dagar under en varvsperiod vid ett nybygge eller annat arbete vid ett varv.

- Sea service
 - En kombination av actual sea service, stand-by service och/eller yard service
- Watchkeeping service
 - Dagar under actual sea service där man har varit i positionen vakthavande befäl med fullt ansvar under en vakt om minst 4 timmar per dygn när yachten är under resa

Watchkeeping-service dagarna kan också räknas på ett växande vis. Det betyder att var 4 timme under vakt kan bli räknad som 1 dag *watchkeeping-service* och behöver inte slutföras under en 24 timmars period. Tid som spenderas till ankars under en resa, när vakthavande befäl har bryggvakt och den tiden är under samma 24 timmar, kan också accepteras. Mer än 4 timmars vakt per 24 timmars period kan inte räknas som mer än 1 dag.

En månad beräknas per kalendermånad eller 30 dagar om den består av perioder kortare än 1 månad.

2.16. Tilläggskurser enl. MSN 1858

Tilläggskurserna som krävs för de olika behörigheterna listat nedan. Varje kurs ger ett STCWklassat certifikat. De är listade i tabell 3 nedan:

Tabell 3. Tilläggskurser för besättning enligt MSN 1858 (MCA, 2018).

Ancillary Course Certificate	Master Code Vessel <200GT II/2 *	Master Code Vessel <200GT II/2	OOW Yacht <3000GT	Chief Mate Yacht <3000GT	Master Yacht <500GT <3000GT	STCW Reference	Updating required
Personal Survival Techniques ^a	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	A-V1/1-1	•
Fire Prevention and Fire Fighting ^a	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	A-VI/1-2	•
Elementary First Aid ^a	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	A-V1/1-3	
Personal Safety and Social Responsibility ^a	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	A-V1/1-4	
Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats ^b			Yes	Yes	Yes	A-V1/2	•
Advanced Fire Fighting ^b				Yes	Yes	A-VI/3	•
Medical First Aid ^b				Yes	Yes	A-V1/4-1	
Medical Care ^b					Yes	A-VI/4-2	see 5.9
ECDIS ^c	Optional	Optional	Yes	Yes	Yes	A-II/1 and A-II/2	
Efficient Deck Hand (EDH) ^c			Yes			Based on A-II/5	
GMDSS (GOC) ^d		Yes	Yes	Yes	Yes	A-IV/2	
GMDSS (ROC) ^d	Yes			Yes	Yes	A-IV/2	
HELM (operational) ^c	Yes	Yes	Yes	See 5.7		A-II/1	
HELM (management) ^c				Yes	Yes	A-II/2	

*not more than 150 miles from safe haven

För utfärdandet av certifikaten gäller ytterligare (MCA, 2018):

- MCA accepterar certifikat som utfärdats i ett IMO “white list”²⁸ land
- MCA accepterar certifikat som utfärdats i alla EU-länder, samt Kanada, Nya Zeeland och Sydafrika
- Dessa certifikat måste vara MCA-godkända
- MCA accepterar certifikat som utfärdats i alla EU-länder och dem som blivit godkända av UK.

2.16.1. Efficient Deck Hand (EDH)

²⁸ White list - En lista över de nationerna som har visat att de följer och överensstämmer med IMO konventionen STCW-95.

EDH kursen är en del av utbildningen för att få en brittisk yachtbehörighet. Kursen ger en förståelse för säkert arbete i samband med sjömanskap, lasthantering, ankring, tagning av lots, organisationer ombord och liknande. Mer info om kursen kan man hitta i MSN 1862 (MCA, 2018).

2.16.2. Human Element and Leadership and Management (HELM)

HELMkursen är en del av utbildningen för att få en brittisk yachtbehörighet. Kursen ska utbilda en om ledarskap- och administrations kunskaper som krävs enligt STCW.

2.16.3. Övriga utbildningar

Ombordanställda kan fortlöpande gå olika tilläggsutbildningar som ibland kan hållas ombord på yachten. Exempel på övriga specialutbildningar som kan vara meriterande vid arbete ombord på yachter är (MCA, 2018):

Helicopter landing officer (HLA)

Befäl på yachts som är ansvariga för helikopter operationer ombord måste ha en utbildning som heter Helicopter Landing Officer. Den utfärdas av Offshore Petroleum Industry Training Organisation (OPITO). Besättningsmedlemmar som assisterar befälet vid helikopter operationer måste även de ha en utbildning som heter Helicopter Landing Assistant (HLA). All annan besättning ombord som är med i "arbetslaget" vid helikopter operationer behöver en Helideck Team Member utbildning. Utbildningen går ut på att lära sig standard procedurer vid helikopter operationer och snabba åtgärder vid olyckor. Den fokuserar på att hålla en så hög säkerhetsnivå på yachten som möjligt (MCA, 2018).

PADI open water diver

PADI är världens största utbildningsorgan när det gäller scuba diving²⁹. Organisationen grundades 1966 av två vänner vid namn John Cronin samt Ralph Erickson. Idag jobbar ca 450

²⁹ Scuba diving är dykning med andningsapparat i vatten

personer på PADI centers runt om i världen. Open Water Diver (OWD) är första steget i att få börja dyka för nöjes bruk. Certifikatet innebär att du får dyka på öppet vatten till ett begränsat djup. PADI's OWD är ett internationellt certifikat som har ett väl renome världen över. Olika utbildningsorgan har olika namn på sina certifikat. Dock följer alla samma regelverk när det kommer till vad utbildningen ska innehålla. Andra utbildningsorgan som utbildar är t.ex. National Association of Underwater Instructors (NAUI) och British Sub-Aqua Club (BSAC). National Association of Underwater Instructors (NAUI) motsvarighet till OWD heter Scuba diver, samt British Sub-Aqua Club (BSAC) motsvarighet till OWD heter Ocean Diver. OWD utbildningen är uppbyggd i tre faser. Teoretisk kunskap om grunderna för dykning, en lättare genomgång med utrustning på grunt vatten (pool) samt ett dyk på öppet vatten. Kurserna varierar i längd beroende på vart och hur du vill utbilda dig. Efter godkänd utbildning får du ett PADI certifikat (PADI, 2018).

Tender Operator Course

Tender Operator Course (TOC) är en kurs för besättningsmedlemmar som har uppgiften att köra passagerare eller besättningsmedlemmar mellan yacht och hamn. Kursen är tillgänglig för vem som helst. Dock rekommenderas det att du innehar ett VHF/SRC certifikat samt är över 17 år.

Kursen är på 2 dagar och behandlar kunskaper inom följande områden (RYA, 2018):

- Passagerarsäkerhet och komfort
- Körning och navigering dagtid
- Körning och navigering nattetid
- Nödsituationer
- Relevant teori

Utbildningsorganet som anordnar denna kurs är RYA. Efter godkänd utbildning får man ett certifikat för genomförd kurs (RYA, 2018).

2.17. Utbildning godkänd av MCA och STCW

Nautiska skolor och utbildare måste vara godkända av MCA för att få utfärda certifikat och behörigheter. MCA ser till att de följer reglerna för hur utbildningarna ska se ut enligt STCW:s krav.

MCA övervakar och auditerar alla nautiska skolor och utbildare i Storbritannien. Examinationer kan bara göras på godkända utbildningscenter. Skriftliga tentamina utförs endast av International Association of Maritime Institutionss (IAMI) centrala kontor. För att säkerställa att målen uppnås på kurserna krävs 90 % närvaro på föreläsningarna (MCA, 2018).

Misslyckas man på en tentamen får man skriva om den en gång inom 12 månader, efter det måste man gå om hela kursen.

Om man ska göra en muntlig examination för Styrman (yachts mindre än 3000GT) rekommenderas det att man gör klar all utbildning innan den muntliga då den kunskapen behövs för att klara den. Misslyckas man på den muntliga examinationen får den göras om med följande intervall:

- Andra försöket: minst 2 veckor efter första försöket
- Tredje försöket: minst 2 veckor efter andra försöket
- Följande försök: minst 3 månader efter föregående försök

Behörigheten utfärdas med en giltighetstid på 5 år (MCA, 2018).

2.18. Bemanningskrav för yachts-däcksbefäl enl. MSN 1858

Bemanningskraven för yachts enligt MSN 1858 är endast minimikrav och det rekommenderas att ha flera i besättningen, speciellt vid intensiva perioder, för att förhindra utmattning. Yachts över 500GT är tvungna att ha ett Safe Manning-dokument.

Bemanningskrav för motor och segel-yachts över 24 meter enligt tabell 4 från MSN 1858:

Tabell 4. Minimi bemanningskrav för motor och segel-yachts över 24 meter enligt MSN 1858 (MCA, 2018).

AREA	Rank	VESSEL		
		>24m <200GT	200-<500GT	500-<3000GT
Miles From Safe Haven				
Up to 60nm	Master Chief Mate OOW	YM Offshore or MOY limited YM Coastal ¹ or MOY Coastal ² -	Master (Y) <500gt YM Coastal ² or MOY Coastal ² -	Master (Y) OOW (Y) <3000GT ²
Up to 150nm	Master Chief Mate OOW	YM Offshore or MOY limited YM Coastal or MOY Coastal -	Master (Y) <500gt YM Offshore ² or MOY Limited -	Master (Y) Chief Mate (Y) -
Over 150nm	Master Chief Mate OOW	YM Ocean or MOY unlimited YM Offshore ² or MOY limited -	Master (Y) <500GT OOW (Y) <3000GT ² YM Offshore or MOY limited	Master (Y) Chief Mate (Y) OOW (Y) <3000GT

Note ¹ Where appropriate dual deck and engineer roles may be considered, provided that the officer is suitably qualified in both disciplines and that the person holding the dual role is not the Master.

Note ² Where appropriate dual deck and assistant engineer roles may be considered provided that the officer is suitably qualified in both disciplines and that the person holding the dual role is not the Master.

Förkortningar använda i tabellen:

- YM: *Yacht Master* (RYA)
- MOY: *Master of Yachts*(IYT)

Ytterligare motsvarar följande MCA-behörigheter- YM-*Yacht Master* (RYA) och MOY-*Master of Yachts* (IYT) (MCA, 2018):

- En MCA-utfärdad Kapten, II/2, kodfartyg mindre än 200GT, inte mer än 150 nm från säker hamn, kan användas istället för en YM Offshore eller MOY limited behörighet.
- En MCA-utfärdad Kapten, II/2, kodfartyg mindre än 200GT, obegränsad, kan användas istället för en YM Ocean eller MOY unlimited behörighet.

2.19. Muntliga examinationer utförda av MCA

Följande punkter visar hur de muntliga examinationerna utförda av MCA ser ut. De innehåller olika kategorier och detaljer från dem (MCA, 2018):

2.19.1. Kapten, kodefartyg <200 GT och Styrman, yachts <500 GT

Det som ingår i ett muntligt prov för ovanstående behörigheter är enligt MSN 1858 (MCA, 2018):

Navigation:

- Ruttplanering och navigering:
 - Ruttplanering med hjälp av nautiska publikationer
 - IALA³⁰ bojsystem
 - Begränsningar och felkällor i elektroniska sjökort och navigationssystem
 - Användning av Radar och ARPA³¹ samt dess begränsningar och felkällor
 - Förstå viktighetsgraden av att plotta fartygets position och åtgärder när det är i fel position
 - Rätta magnetkompassen med variation och deviation
 - Plotting i sjökort med hjälp av magnetkompass bäringar och/eller bäring och avstånd med radarn
 - Ta ut magnetkompasskurs och ETA³² till en position med en viss fart
 - Kunna läsa sjökort och dess symboler för att kunna planera en säker ankomst till hamn eller ankringsplats
 - Få tag på och använda *notice to mariners* för att rätta sjökort
 - Räkna på tidvatten och strömmar

- Meteorologi:
 - Kunna hitta källor för meteorologisk information
 - Första väderprognoser och kunskap om olika vädersystem
 - Kunna använda och förstå väderinformation från instrument ombord

- Hålla en säker vakt:

³⁰ IALA bojsystem - International Association of Marine Aids and Lighthouse Authorities

³¹ Automatic Radar and Plotting aid är en funktion i en radar som automatiskt plottar andra fartyg och föremål.

³² Estimated time of arrival är den förväntade ankomsttiden till t.ex. en hamn.

- Ha en grundlig kunskap om vakthållning till sjöss och till ankars enligt STCW A-VIII och ICS Bridge Procedures Guide
 - Förståelse för användning av instrument på bryggan, inklusive ekolod och navtex
 - Kunskap om styrningssystem, inklusive autopilot och hur man ändrar över från auto till handstyrning och tvärtom
 - Föra loggbok
 - Känna till situationer när kaptenen ska kallas till bryggan
 - Kunna lämna och ta över en vakt på rätt sätt
- Sjövägsregler:
- Ha genomgående koll på sjövägsreglerna inkluderande:
 - Säker fart och utkik
 - Navigationsljus och signalfigurer samt ljudsignaler för alla typer av fartyg
 - Manövrerings ljudsignaler
 - Ljussignaler
 - Kunna se en kollisionsrisk med hjälp av kompass, radar eller visuell referens
 - Åtgärder vid risk för kollision dag och natt
 - Säkerhetsåtgärder vid navigation i nedsatt sikt och bedöma om risk för kollision finns med hjälp av enbart radarn och vilka åtgärder som behövs göras
 - Navigering i trafikseparationer
 - Navigering i trånga farleder

Nödsituationer, säkerhet och miljö

- Nödsignaler och kommunikation:
 - Veta under vilka omständigheter nödsignaler och meddelanden kan användas och kunna tolka dem samt skyldigheten att ge andra i nöd assistans

- Förstå och veta när pyroteknik, EPIRB³³er och SART³⁴ ska användas
- Korrekta procedurer vid GMDSS nödkommunikation med fraserna mayday, PanPan och Securité

- Manövrering:
 - Förberedelser för att lämna kaj, angöra kaj, dockning, förtöja långsides andra fartyg eller kaj och göra fast vid en boj
 - Förtöjning med trossar samt tillhörande utrustning
 - Manövrering av fartyget inkluderande styrorder, propellerns effekt på styrningen, effekt av vind och ström, stopp, back och gircirklar
 - Åtgärder vid fel på bryggsystem, telegrafan eller styrsystem och användning av nödstyrningssystem
 - Ankarhantering
 - Säkerhet vid användning av vinschar
 - Säkerhet vid hantering av trossar

- Åtgärder vid nödsituationer:
 - Åtgärder vid man överbord, kollision, grundstötning, läcka eller mekanisk skada, skadekontroll, miljöutsläpp
 - Kunskap om brandsläckningsutrustning, nödutgångar och brand planer
 - Användning och underhåll av livräddningsutrustning såsom överlevnadsdräkter och pyrotekniska nödsignaler
 - Sjösättning av livflottar och livbåtar, korrekt montering av hydrostatiska utlösare till livflottar
 - Grunder i överlevnad

- Miljöutsläpp:
 - Förebyggande åtgärder för att förhindra utsläpp vid bunkring
 - Åtgärder vid olyckor som orsakar utsläpp till sjöss och i hamnar
 - Förståelse för sophantering och hur man gör sig av med sopor och oljerester

³³ EPIRB - Emergency Positioning Indicating Radio Beacon,

³⁴ SART - Search and Rescue transponder

- Sjövärdighet:
 - Förstå varför det är viktigt med vattentäta sektioner och stängning av luckor och vattentäta dörrar
 - Förstå skillnaden mellan bra och dålig stabilitet och kunna se varningstecken för den senare
 - Förklara effekten på stabiliteten när:
 - vikter flyttas upp och ned vertikalt
 - fartyget har lågt fribord
 - scuppers och liknande blockeras
 - tankar ej släckas
 - Förberedelser för hårt väder, se till att fartyget är vattentätt

- Regler och lagar:
 - Förstå innehållet och tillämpandet av de koder som gäller, det vill säga “Small Vessels Commercial Code” och “Large Commercial Yacht Code” LY3
 - Kunskap om innehållet och tillämpningen av “Code of Safe Working Practices for Merchant Seamen”
 - Kunskap om krav för övningar såsom brand och överge fartyget
 - Förstå det juridiska bakom ett sjövärdigt fartyg
 - En grundläggande förståelse för lagen om räddning
 - Kunna kraven för minimibemanning, arbetstimmar och vakthållning
 - Förstå omständigheterna när ett fartyg kräver ett besättningsavtal

2.19.2. Styrman, yachts mindre än 3000 GT

Det som ingår i ett muntligt prov för ovanstående behörighet är enligt MSN 1858 (MCA, 2018):

Navigation

- Ruttplanering och positionsbestämning:

- Ruttplanering med hjälp av nautiska publikationer och sjökort och ECDIS
 - IALA bojsystem A och B
 - Elektroniska navigationssystem, dess begränsningar, felkällor och rättningar
 - Begränsningar hos elektroniska sjökortssystem som ECDIS och RCDS³⁵
 - Radar och ARPA, dess användning, begränsningar och felkällor
 - Användning av en sextant och rättning av felvisning
 - Användning av instrument för att ta bäringar
 - Källor för väderinformation, kunna tolka info från väderinstrument ombord och kunskap om olika vädersystem
 - Förstå vikten av att regelbundet plotta sin position och åtgärder när fartyget är ur position
 - Rätta kompasskursen med variation och deviation och förståelse för hur de uppkommer
 - Plotta position med hjälp av antingen bäringar med magnetkompassen eller med radarn och visar dem i latitud och longitud
 - Ta ut den magnetiska kursen att styra och räkna ut ETA till en given destination med startposition och fart
 - Vet hur man får tag på och använder notice to mariners för att rätta sjökort
 - Räkna på tidvatten och strömmar
-
- Hålla en säker vakt:
 - Ha en genomgående kunskap i principerna för att hålla en vakt på bryggan till sjöss, med lots, till ankars och i hamn
 - Ha en genomgående kunskap i innehållet och tillämpning av de internationella sjövägsreglerna (Colreg)
 - Användning av instrument på bryggan, bland annat rate of turn indikatorn, ekolod och NAVTEX

³⁵ RCDS - Raster Chart Display System

- Kunskap om styrsystem som autopiloter, hur de funkar och hur man ändrar över från autopilot till handstyrning och inställningar
- Kunskap om ICS Bridge Procedures Guide och STCW-koden A-VIII
- Föra loggbok
- Korrekt vaktavlösning

- Manövrering:
 - Förberedelser för att lämna kaj, ankomst till hamn och förtöjning
 - Underhåll av trossar och dess tillhörande utrustning
 - Styr orders, effekt från propellrar, effekt av vind och ström, stop, back, bank och squat effekten³⁶ och tagning och avlämning av lots
 - Åtgärder vid fel på bryggkontroller såsom telegrafan och styrning samt användning av nödstyrning
 - Ankringsprocedurer

Åtgärder vid nödfall

- Sjönöd:
 - Åtgärder vid man överbord, kollision, grundstötning, läcka eller maskinproblem, skaderapport och kontroll och miljöskada
 - Användning av IAMSAR³⁷ manualen, nödsignaler och *search and rescue*

- Åtgärder vid andra nödfall:
 - Organisationer vid nödfall och övningar
 - Kunskap om brandbekämpning, användning av släckningsutrustning och brandplaner
 - Kunskap om olika typer av bränder
 - Användning och underhåll av livräddningsutrustning bland annat handhållna radioapparater, SART, EPIRB, överlevnadsdräkter och pyroteknik

³⁶ Squat effekt - Ett fysiskt fenomen där fartyg på grunt vatten i hög fart har en tendens att tryckas ner mot botten, djupgåendet ökar.

³⁷ IAMSAR - En internationell manual i search and rescue för luft och sjöfart

- Vad olika markeringar på livbåtar/flottar betyder och korrekt användning av nödsignaler
- Sjösättning och framförande av livbåtar/flottar och torrsättning av räddningsbåtar
- Förebyggande åtgärder för säkerheten hos passagerare vid nödsituationer
- Grunder i överlevnad
- Hitta källor för medicinsk utrustning

- Kommunikation:
 - Användning av nödsignaler, internationella koden för signaler och IMO's SMCP³⁸
 - Nödkommunikation med GMDSS regler

Ombord

- Miljöutsläpp:
 - Förebyggande åtgärder enligt MARPOLkonventionen
 - Förståelse för SOPEPmanualen, sophantering och utrustning för förhindrande av miljöutsläpp

- Sjövärdighet:
 - Förståelse för vattentäta dörrar, skott och luckor
 - Förberedelser för hårt väder
 - Förklara effekten på stabiliteten när:
 - vikter flyttas upp och ned vertikalt
 - fartyget har lågt fribord
 - scuppers och liknande blockeras
 - tankar ej slackas

- Koder och regler:
 - Innehåll och användning av MSNs, MGNs och MINs

³⁸ SMCP - IMO Standard Marine Communication and Phrases

- Kunskap och tillämpning av Merchant Shipping Health and Safety legislation och koden för Safe Working Practices for Merchant Seamen
- Grundlig kunskap om IMOs SOLAS och skydd av den marina miljön
- Syfte och användning av ISM
- Syfte med flagg och port state control
- Syfte och användning av ISPS

- Lagstiftning:
 - Förstå innehållet och tillämpandet av de koder som gäller, det vill säga “Small Vessels Commercial Code” och “Large Commercial Yacht Code” LY3
 - Kunskap om krav för övningar såsom brand och överge fartyget
 - Förstå det juridiska bakom ett sjövärdigt fartyg
 - En grundläggande förståelse för lagen om räddning
 - Kunna kraven för minimibemanning, arbetstimmar och vakthållning
 - Förstå omständigheterna när ett fartyg kräver ett besättningsavtal

2.19.3. Kapten yachts mindre än 500 GT

Det som ingår i ett muntligt prov för ovanstående behörighet är enligt MSN 1858 (MCA, 2018):

Navigation

- Ruttplanering:
 - Visa att man kan göra en ruttplan med följande punkter i åtanke:
 - begränsade vatten
 - meteorologiska förhållanden från väderkartor, förutspå lokalt väder och typiska tecken för olika vädersystem
 - nedsatt sikt
 - Rapportering enligt rapporteringssystem
 - Begränsningar hos ECDIS och RDS³⁹

³⁹ RDS - Radio Data System

- Radio informationstjänster, vilka som finns tillgängliga såsom VTS system
- IALA bojsystem A och B
- Planera ett säkert vakthållningssystem:
 - En genomgående kunskap om säker vakthållning till sjöss, med lots, till ankars och i hamn
 - En genomgående kunskap om de internationella sjövägsreglerna
 - Kunskap om säker vakthållning i maskin till sjöss, till ankars och i hamn
- Kompasser:
 - Vanliga kompasser ombord, variation och deviation dess orsaker och effekter, placering av annan utrustning med hänsyn till magnetkompasser
 - Kunskap om syftet med kompassjusterare
- Manövrering och drift av små fartygs generatorer:
 - Ankring och hantering av ankare under alla omständigheter
 - Procedurer vid förtöjning
 - Kunskap om betydande orsaker som påverkar säker manövrering
 - Kunskap om driften av små fartygs generatorer

Åtgärder vid nödfall

- Sjönöd:
 - Åtgärder när fartyget är i nöd, överge fartyget, överlevnadsprocedurer och användning av pyroteknik
 - Åtgärder vid kollision, grundstötning, hårt väder och läckor
 - Bogsering och att bli bogserad
 - Nödstyrningssystem
 - Kunskap om search and rescue, hjälpa ett fartyg eller en flygfarkost i nöd och att rädda passagerare och besättning från ett annat fartyg eller flygfarkost
 - Användning av IAMSAR och nödsignaler

- Nödkommunikation enligt GMDSS regler
- Åtgärder vid andra nödfall:
 - Brandbekämpning ombord, både till sjöss och i hamn
 - Användning och underhåll av brandbekämpningsutrustning såsom brandspjäll, branddörrar och detektorer
 - Sammansättning av brandövningar
 - Sjösättning, torrsättning och framförande av räddningsbåtar
 - Sammansättning av övningar med livbåtar och livflottar
 - Åtgärder vid delvis förlorad stabilitet
 - Förebyggande åtgärder för säkerheten hos passagerare
 - Åtgärder vid nödfall i hamn
 - Källor för medicinsk information

Ombord

- Förebyggande miljöutsläpp:
 - Åtgärder för att förhindra utsläpp i den marina miljön enligt MARPOL
 - Åtgärder vid utsläppsolyckor ombord eller utsläpp hittade till sjöss
 - Kunskap i innehållet i SOPEP, sophantering och utrustning för bekämpa utsläpp
 - Kaptenens skyldigheter och uppgifter samt att föra loggböcker
- Sjövärdighet:
 - Förebyggande åtgärder för hårt väder, hantering av små fartyg i hårt väder och hantering av skadade fartyg
 - Förståelse för vattentätheten ombord
 - Förberedelse för docking
 - Kunskap om stabilitet och trim

Lagar och regler

- Kunskap om följande lagar och regler:
 - MSNs, MGNs och MINs

- Merchant shipping Health and Safety legislation
- IMO konventioner som SOLAS och MEPC⁴⁰
- Arbetsavtal, loggbok, inspektioner av hytter och andra utrymmen och klagomålssystem
- Rapporter krävda av MAIB⁴¹
- Lastlinjemärken
- Krav och regler gällande livräddningsutrustning och brandsläckningsutrustning
- Vilotidsjournaler
- Rapportering av navigerings faror
- Ansvar med lots ombord
- ISM koden
- Flaggstater och Port State Control
- ISPS koden

2.19.4. Kapten yachts mindre än 3000 GT

Det som ingår i ett muntligt prov för ovanstående behörighet är enligt MSN 1858 (MCA, 2018):

Navigation

- Ruttplanering:
 - Ruttplanering med nautiska publikationer och sjökort inklusive elektroniska sjökort
 - Krav på ruttplaner och rapporteringssystem
 - IALA bojsystem
 - Elektroniska navigationssystem och dess begränsningar, felkällor och rättningar
 - Radar och ARPA, användning av dem och begränsningar, felkällor och användning av parallell index

⁴⁰ MEPC - Marine Environment Protection Committee

⁴¹ MAIB - Marine Accident Investigation Branch

- Källor för väderinformation, kunna tolka och använda information från väderinstrument ombord, kunskap om olika vädersystem och rapportering
- Hålla en säker vakt:
 - En genomgående kunskap om säker vakthållning till sjöss, med lots, till ankars och i hamn
 - En genomgående kunskap om de internationella sjövägsreglerna
 - Vakthållning i trafikseparationszoner och VTS⁴² zoner
 - Förståelse för instrumenten på bryggan, inklusive course recorder, ekolod och NAVTEX
 - Kunskap om styrsystemen, inklusive autopilot och hur man ändrar mellan autopilot och handstyrning och inställningar hos autopiloten
 - Kunskap om ICS Bridge Procedures Guide
 - Kunskap om säker vakthållning i maskin till sjöss, till ankars och i hamn
- Kompasser:
 - Användning, underhåll och begränsningar hos magnet och gyrokompasser
- Manövrering:
 - Handhavande av fartyget med effekter från vind, ström, squat och bankeffekt
 - Förtöjning vid bryggor, kajer och förtöjningsbojar med/utan bogserbåtar, med/utan tidvattenström och med/utan vind
 - Manövrering i trånga och öppna vatten
 - Ombordstigning och avstigning av lots
 - Begränsningar med fjärrstyrning av generatorer och hjälpkärror
 - Ankare, olika typer och dess fördelar och nackdelar, förberedelser inför ankring, ankring i tidvatten, ankring med ett och två ankare
 - Navigering i närheten av is och åtgärder vid nedisning
 - Manöver vid sjösättning och torrsättning av räddnings och livbåtar

⁴² VTS - Vessel Traffic Service

Åtgärder vid nödfall

- Åtgärder vid sjönöd:
 - Åtgärder vid kollision, grundstötning, läcka och maskinskada, möjligheten att köra upp fartyget på grund och förhindra miljöutsläpp
 - Kunskap om effekten av trim och stabilitet och åtgärder vid skada och vattenfyllda sektioner
 - Förberedelser för att bli bogserad eller bogsera
 - Användning av IAMSAR, nödsignaler och SAR
 - Kunskap om nödstyrningssystem

- Åtgärder vid andra nödfall:
 - Organiseringen av brandbekämpning och övergivande av fartyget
 - Brandsläckningsmetoder och förebyggande åtgärder
 - Åtgärder för att begränsa spridning av brand
 - Användning, underhåll och test av brandbekämpningsutrustning, branddörrar, brandspjäll och rök&värme-detektorer
 - Användning, underhåll och test av vattentäta dörrar och spygatt
 - Sjösättning av livbåtar, överlevnad i livbåtar, torrsätta till sjöss och köra i land
 - Användning, underhåll och test av livräddningsutrustning
 - Kunskap i innehållet i SOLAS
 - Åtgärder när fartyget är i nöd
 - Hjälpa annat fartyg eller flygfarkost som är i nöd och rädda deras passagerare och besättning
 - Säkerhet vid helikopteroperationer

Ombord

- Efterföljande av utsläppskrav:
 - Åtgärder för att förebygga utsläpp till sjöss och i hamn
 - Lämpliga åtgärder vid utsläppolyckor ombord och utsläpp hittade till sjöss

- Kunskap i SOPEP-manualen, sophantering och utrustning för förhindrande av miljöutsläpp
- Kunskap i kraven enligt MARPOL
- Skyldigheter, krav och regler gällande utsläpp

- Sjövärdighet:
 - Förberedelser för att lämna kaj och vid väntat hårt väder
 - Kunskap om lastlinje och hur den påverkar stabiliteten
 - Åtgärder vid läckor
 - Förberedelse för dockning
 - Användning och underhåll av maskiner på däck

- Besättning:
 - Ledning av besättning, organisering och utbildning
 - Vilojournaler

- Säkerhet för besättning och passagerare:
 - Kaptenens skyldigheter att förhindra smuggling och fripassagerare
 - Förebyggande åtgärder mot terrorism, pirater och rån

- Lagar och regler:
 - Kunskap och användande av Merchant Shipping Health and Safety legislation och Koden för Safe Working Practices for Merchant Seamen och riskbedömning
 - Minimibemanning, arbetsavtal och lagar
 - Förståelse för lastlinjen, fribord och djupgående
 - Rutin inspektioner av hytter och andra utrymmen och klagomåls procedurer
 - Krav på info i Oil Record Book
 - Krav på övningar
 - Krav och regler för brandbekämpningsutrustning
 - Kunskap i regler och krav för livräddningsutrustning
 - Kunskap i relevanta konventioner och koder som rör fartyg och andra certifikat och dokument som måste finnas ombord

- Krav på klassningar
- Rapporter enligt MAIB
- Ansvar med lots ombord
- Bogsering och räddnings avtal
- Syftet med flaggstat och *port state control*
- Syftet med ISM koden
- Syftet med ISPS koden
- Dokument som behövs på fartyg under 3000GT

3. METOD

Vi har använt oss av en trianguleringsliknande metod. Det innebär att fakta och information är hämtat från flera olika källor genom olika vedertagna metoder, dels med faktasökning genom Internet, litteraturgenomgång av gällande regelverk och analyser av enkät som besvarats av verksamma personer inom yachtindustrin. För att få svar på våra frågeställningar har vi valt att först göra en litteraturstudie involverade de regelverk som vi sett gäller yachter runt om i världen. I regelverken har vi genom litteraturstudien sökt att ta fram en kartläggning på vilka behörigheter och dess krav samt innehåll som behövs för att jobba i befälspositioner inom yacht industrin.

Vi har valt att ta fram ytterligare fakta genom deskriptiv⁴³ enkät med professionella och yrkeskunniga personer verksamma inom sjöfartsbranschen. Genom analyser av enkätsvaren har sedan frågeställningarna ytterligare besvarats och bekräftats.

På detta sätt anser vi att vi får ihop en kvalitativ undersökning som tydligt skall ge svar på våra initierade frågeställningar. Kvantitativa deskriptiva studier har genomförts genom enkätstudier som sedan bearbetas. Enkätstudien har besvarats och skett med ett färre antal människor än vid kvantitativa studier. Vi har analyserat insamlad enkätdata genom enkla kvalitativa undersökningar.

⁴³ En deskriptiv studie är beskrivande.

4. RESULTAT

I resultatet redovisar vi först vår litteraturstudie och sedan redovisar vi för enkätsvaren.

4.1. Litteraturstudieresultat

Vi har valt att redovisa för tre regelverk. MSN 1858, LY3 och PYC. Dessa regelverk gäller för yachter.

4.1.1. MSN 1858

För att arbeta på en yacht finns det olika behörigheter begränsade till yachter under 3000GT med över 24 m lastlinjelängd och högst 12 passagerare. Över 3000GT krävs det kommersiella behörigheter oberoende om det är en yacht eller fartyg i kommersiell handelsjöfart. För att få yachtbegränsade behörigheter krävs det att man först skaffar en RYA Yachtmaster eller IYT Master of Yachts. Sedan efter tillräckligt med sjötid gå en MCA godkänd utbildning samt klara en muntlig examination för den behörighet man söker. De finns listade i MSN 1858. T.ex. Styrman yachts, upp till 3000GT obegränsad fart. Dessa behörigheter är även STCW klassade.

4.1.2. LY3

Ur texten i introduktionen för Safe manning kapitel 26.2 i LY3-koden finner vi:

“An Administration should ensure that all vessels are safely and sufficiently manned in relation to the nature of their operation with the responsibilities placed on companies owning or operating seagoing vessels, to ensure that their vessels are manned with personnel of appropriate grades who have been properly trained and certificated (MCA, 2018).”

Det är flaggstaten som ser till att företagen eller ägarna till fartygen bemannar yachterna säkert för den verksamhet som bedrivs. Det är även flaggstatsmyndigheten som ser till att besättningen har den utbildning och certifiering som behövs för verksamheten.

Dock hittar vi inte något direkt konkret när det kommer till utbildning och behörigheter i LY3-koden. Man nämner längre ner i koden under kapitel 26.2.3 *Establishing safe manning requirements* punkt 8. Detta innefattar bl.a.

- kunskaper i navigering enligt STCW95,
- allmän planering och genomförande av säker navigering,
- hålla säker bryggvakt,
- Kunna hantera sitt fartyg i alla tänkbara förhållanden.
- Man skall ytterligare kunna förtöja fartyget och kasta loss samt
- Hålla hög säkerhet när man ligger vid kaj.

4.1.3. PYC

PYC-koden ger dock större frihet när det gäller antalet passagerare på yachten.

I Kodens kapitel 12.5 punkt 1 kan man läsa om certifikat för besättning i befäls positioner.

Generellt sett ska befälhavaren och befälen som tjänstgör på en passagerarbåt som omfattas av PYC-koden vara certifierade i enlighet med de relevanta bestämmelserna i STCW-konventionen.

“In general terms the master and officers serving on a passenger yacht to which this Code applies shall be certificated in accordance with the relevant provisions of the STCW Convention provided that for private passenger yachts appropriate Yacht qualifications may be accepted (Cayman Registry, 2018).”

På detta sätt är det valet av regelverk som man följer som begränsar antalet passagerare ombord. LY3 tillåter endast upp till 12 passagerare men PYC-koden 13-36 passagerare ombord.

Båda koder är således framtagen efter yachtindustrins behov enligt hur många passagerare man får ta. Ytterligare är behörigheterna i de olika regelverken jämförbara och kan tillämpas på varandras fartyg, oberoende vilket regelverk man följer enligt manner *“may be accepted”*.

Således blir detta slutligen en tolkningsfråga där flaggstaten har fritt att tolka behovet av behörigheterna för fartygen.

4.2. Respondenter

Enkäten har distribuerats till 12 verksamma yachtbefäl och yachtrederipersonal. Två befäl har lämnat in svar på enkäten.

Respondent 1

Ålder: 33

Kön: Man

Vad har du för befattning idag? Överstyrman

Vilken utbildning har du? Sjökapstensutbildning

Vilken behörighet har du? Master Unlimited

Hur många olika yachter har du jobbat på? Fyra olika yachter

Hur lång erfarenhet till sjöss totalt? Jobbat på båtar i 19 år, Inklusivt Amfibiekåren. Började som 14 åring i Sjövärnskåren som är en ungdomsverksamhet tillhörande Marinen. Fick då behörigheter att vara skeppare på mindre båtar. Så jobbade för KSSS och svenska Charterbolag som skeppare på 50-60 ft båtar. Sen värnplikt i Amfibiekåren. Efter det Kapten för Marina Marbella i Spanien en säsong på båtar upp till 70 ft. Sen skeppare på sightseeingbåtar i Stockholm. Gjorde klart utbildningen på Åland. Sen styrman på Finnlines en sommar och sen första jobbet på en yacht som heter Tatoosh.

Hur lång erfarenhet i anställd position på yachter? 3 styrman – 2 år, 2 styrman – 3 år och Överstyrman – 2 år

Respondent 2

Ålder: 32

Kön: Man

Vad har du för befattning idag? Skeppare

Vilken utbildning har du? Sjökapitensexamen

Vilken behörighet har du? Svensk klass I

Hur många olika yachter har du jobbat på? 3st yachter

Hur lång erfarenhet till sjöss totalt? 15 år

Hur lång erfarenhet i anställd position på yachter? 3år

4.3. Svar på enkätfrågorna

Vi redogör för frågeställningarna som vardera hade cirka 5 olika formulerade frågor.

4.3.1. Frågeställning 1

Finns det "yachtbegränsad" utbildning och hur ser den i så fall ut?

1. Vilken specialbehörighet behövs för att få arbeta på en yacht i befälsposition?

Respondent 1 svarade:

"-Har bara jobbat på båtar över 3000 GT så kommersiella certifikat."

Respondent 2 svarade:

"-På en yacht var det meriterande med en utbildning så att du skulle kunna vara ansvarig ombord när en helikopter skall landa. Kommer inte ihåg vad utbildningen heter."

Många befäl på yachter har behörigheter från handelssjöfarten och en del specialbehörigheter kompletteras efter behov för respektive yacht.

2. Vilka förkunskaper behövs för att få gå en yachtbegränsad utbildning?

Respondent 1 svarade:

"-Vet ej så mycket om det. Engelska MCA har flera kurser där man kan få ut maximalt ett certifikat som är Kapten upp till 3000 GT men bara på yacht."

Respondent 2 svarade:

“-Många hade den sån där Engelsk Yachtmaster och så finns det olika nivåer i det där. När jag pluggade till styrman använde jag en klass VIII behörighet.”

Lägre behörigheter från handelssjöfarten kan vara en ingång till anställning inom yachtindustrin.

3. Hur lång är en yachtbegränsad utbildning?

Respondent 1 svarade:

“-Vet ej riktigt, men har för mig att den är mycket kortare.”

Respondent 2 svarade:

“-Minimum 4 mån, då fick man utbildning upp till 20 m om jag minns rätt.”

Yachtmaster behörigheterna kan man erhålla efter en kort teoretisk utbildning kompletterad med varierande sjötid beroende på behörighet.

4. Vilka behörigheter kan man få genom yachtbegränsad utbildning?

Respondent 1 svarade:

“-Flera olika som: Styrman upp till 3000 GT och Skeppare upp till typ 500 GT samt Maximalt 3000 GT.”

Respondent 2 svarade:

“-Det finns vanliga skeppar utbildningar för att köra yachter, men också zodiac-, jetski-, tenderbåtsutbildning m.m”

Förutom befälsbehörigheterna finns det ett antal specialutbildningar. Utrustningen ombord på fartygen styr vilken typ av specialbehörigheter man behöver på respektive yacht.

5. Hur går en examination till för en yachtbegränsad examen?

Respondent 1 svarade:

“-Man kan läsa moduler på skolor i England. Sen i slutlängden så är det ett verbalt test också.”

Respondent 2 svarade:

“-Skriftligt men också ett praktiskt prov vilket man ju inte har när man läser sjökaptensutbildningen.”

Yachtbegränsade utbildningen är uppdelad i olika delmoment. Den studerande testas både teoretiskt, verbalt och med praktiskt prov.

6. Vad krävs det för praktik för erhållande av yachtbegränsad utbildning?

Respondent 2 svarade:

“-De räknade loggade sjömil, vilket vi i den kommersiella sjöfarten inte gör.”

Praktiken räknas på ett annat sätt än i handelsjöfarten. I yachtindustrin räknas praktiktiden i loggade sjömil i kombination med antalet dagar ombord i olika kategorier.

7. Hur stora fartyg får man behörighet för efter yachtbegränsad utbildning?

Respondent 1 svarade:

“-Upp till 2999 GT”

Respondent 2 svarade:

“-Tror den var upp till 200 GT men med mer utbildning kan vara upp till 3000 GT ungefär.”

Det finns olika yachtbegränsade behörigheter för befäl på yachts upp till 3000 GT.

Det finns utbildningar och behörigheter som är begränsade till yachter. Men det går även ypperligt att arbeta på yachts med en behörighet från handelssjöfarten. De yachtbegränsade utbildningarna och behörigheterna finns för olika storlekar på yachts, men det största fartyget man får köra är yachts upp till 3000 GT. Ombord på yachterna finns det också olika typer av

utrustning som kan kräva specialbehörigheter. Några exempel kan vara Helicopter Landing Officer, tenderbåtsutbildning med mera. Det är även vanligt med dykutrustning ombord som kräver dykcertifikat. Utbildningar inom dykning kan ibland ges ombord av behörig besättning.

Behörigheter begränsade för yachts kräver kort teoretisk utbildning men kräver likväl sjödagar och loggade sjömil. För examination så används både praktiska-, teoretiska- samt muntliga prov.

4.3.2. Frågeställning 2

Vilka regelverk följer en "yachtbegränsad" utbildning?

1. Vilka regelverk behöver du med yachtbegränsad utbildning förhålla dig till?

Respondent 1 svarade:

"-Kommersiella regler. Samma sjövägsregler och säkerhetsregler osv. Men det är en svår fråga vad ni exakt menar. Alla större nya yachter med mer än 12 PAX går på Passenger Yacht Code. Som är samma regler som ett passagerarfartyg i princip. Mindre yachter går oftast enligt äldre regelverk som heter Large Yacht Code 3 till exempel."

Respondent 2 svarade:

"-MCA och har för mig att något hette RYA, men RYA är nog utbildnings standarden"

Samma sjövägsregler och säkerhetsregler som tillämpas i handelssjöfarten gäller även för yachtindustrin. De större fartygen för många passagerare följer regelverk som motsvarar liknande fartyg i handelssjöfarten.

2. Vilken typ av utbildning kan göras ombord?

Respondent 1 svarade:

“-Vi får oftast kurser som Helideck Landing Officer samt specifika kurser som RYA Watersport instructor eller olika dykcert. Om fartyget har en kompressions kammare för dykare kan man även få utbildning för det.”

Respondent 2 svarade:

“-Inte mycket utbildning ombord vad jag minns.”

Behovet och utrustningen på yachten bestämmer oftast vilken specialutbildning man kan få ombord.

3. Vilka krav krävs att ni uppfyller för att få hålla utbildningar?

Respondent 1 svarade:

“-Besättningen håller generellt inga utbildningar själv. Men t.ex. på Tatoosh så hade vi två heltidsanställda dykinstruktörer/deckhands. De kunde hålla kurser ombord och ge besättning utbildning. Jag fick Padi Basic, Advanced och Nitrox t.ex.”

Finns det någon ombord i den anställda besättningen som kan hålla utbildningar så används den resursen.

4. Under vilka fartygsflagg är yachtbegränsade utbildningarna giltiga?

Respondent 2 svarade:

“-Ofta Guernsey, Hamilton med flera.”

REG kategorierna I och II har olika kolonistater där utbildningarna är giltiga inom respektive yachtkategori.

5. Hur kontrolleras det att ni uppfyller utbildningskraven?

Respondent 1 svarade:

“-Vi är helt kommersiella, är flaggad Cayman Island. Varje år görs vanlig inspektion ombord där de går igenom bland annat alla besättningsmedlemmars certifikat. Vi måste minimum följa Safe Manning Document.”

Yachterna har motsvarande årliga inspektioner liknande handelssjöfarten. Fartygscertifikaten bestämmer vilka regelverk och krav som gäller besättningen.

6. Finns det någon mall över hur utbildningarna ska se ut?

Inget svar gavs på denna fråga.

7. Är det fritt att lägga upp utbildningen som man vill?

Inte heller denna fråga besvarades.

8. Vilka regelverk är en yachtbegränsad utbildning undantagen?

Även här belystes tomma rader från respondenterna.

En yachtbegränsad utbildning följer samma internationella riktlinjer som handelssjöfarten. Dock har man två olika koder att förhålla sig till. Dessa koder är helt yachtanpassade och kompatibla med yachtindustrins behov. En aspekt som kan väga tungt är t.ex. om en yacht vill ta mer än 12 passagerare, då är PYC en kod anpassad för dessa omständigheter. För besättning ombord på ett PYCklassat fartyg behövs det vanliga kommersiella behörigheter då fartygen oftast är större än 3000GT. För mindre yachts används oftast koden LY3 där en till tolv passagerare tillåts. Dessa fartyg är oftast mindre än 3000GT och där är yachtbegränsade utbildningar tillräckliga och kompatibla. Standarderna för dessa regelverk och utbildningar sätts av brittiska MCA.

RYA är en organisation som utbildar styrmän och kaptener med yachtbegränsning. De yachtbegränsade behörigheterna är godkända under fartyg flaggade inom Red Ensign Group (REG).

4.3.3. Frågeställning 3

Är det någon skillnad i behörigheter för däcksbefäl på en yacht och behörighet inom handelssjöfartssektorn?

1. Hur skulle du säga att yacht branschen ser på en person med obegränsad sjökaptensutbildning kontra en person med yachtbegränsad utbildning när det kommer till kompetens och anställning?

Respondent 1 svarade:

“-Det är stora förändringar i branschen sista 5 åren där yachterna blir större och större. Allt över ca 90 meter är större än 3000GT. Så det är väldigt positivt med en kommersiell riktig sjökaptensutbildning men om man har tidigare erfarenhet med mindre yachter på hemmaplan så är möjligheterna större att komma in i branschen. På de mindre båtarna som är mer privata yachter så är det oftast lite mer oseriöst när det kommer till regler och säkerhetstänk. Men oftast lite mer kul och avslappnat där också. De mindre båtarna tycker ibland att vi som är på de större är allt för seriösa så det kan hindra oss med kommersiell utbildning att få ett jobb på de mindre ibland. En Kapten med en yacht utbildning tycker kanske inte det är jättekul med en ny färsk 2a styrman som har högre utbildning än honom t.ex.....”

Respondent 2 svarade:

“-Jag förstår det som att försäkringsbolagen nästan krävde sjökaptener för de större yachterna. De större yachterna är godkända och klassade som vilket kommersiellt fartyg som helst.”

När fartygen blivit så stora så har det i praktiken blivit ett krav med kommersiell kaptensbehörighet. Dock finns det en positiv syn på personal med lång erfarenhet men endast yachtbegränsad behörighet. Det kan förekomma befattningsgrader som en befälhavare med yachtbegränsad behörighet och en styrman med sjökaptensbehörighet. Då spelar förstås erfarenheten en stor roll.

2. Vad finns det för fördelar med en “yachtbegränsad” utbildning jämfört mot en obegränsad sjökaptensutbildning för handelsflottan?

Respondent 1 svarade:

“-Ingen, du får inte jobba i handelsflottan med en yachtbegränsad utbildning.”

Respondent 2 svarade:

“-De mindre yachterna förstår inte hur man kan konvertera våra papper till deras system. Deras utbildning är också mycket mer praktiskt inriktad med manövrering och hur man skall ta hand om en yacht.”

Den yachtbegränsade utbildningen är mer anpassad till yachtindustrins behov.

3. Vad finns det för nackdelar med en “yacht begränsad” utbildning jämfört mot en obegränsad sjökaptensutbildning för handelsflottan?

Respondent 1 svarade:

“-Samma svar som ovan.”

Respondent 2 svarade:

“-Kan inte få jobb på de större yachterna.”

De större yachterna över 3000 GT kräver de internationella handelsjöfartsbehörigheterna.

4. Kräver yachtbegränsad behörighet komplettering med andra kurser?

Respondent 1 svarade:

“-Vet ej. Får du ut ett yachtbegränsat OOW-certifikat så kan du jobba på mindre yachter utan att behöva ta några kompletterande utbildningar.”

En yachtbegränsad utbildning räcker för arbete på mindre yachter. Däremot krävs specialutbildning för hantering av viss specialutrustning ombord.

5. Vad krävs för att du skall kunna förnya en yachtbegränsad behörighet?

Inget svar gavs på denna fråga.

6. Om du har yachtbegränsad behörighet har du någon gång upplevt att du har blivit särbehandlad?

Respondent 1 svarade:

“-Nja, jag har t.ex. anställt en 3e styrman ombord ganska nyligen. Han var Överstyrman på 65 meters yacht innan med en yachtbegränsad utbildning. Men gick tillbaka till skolan för att få en kommersiell OOW. Jag är riktigt nöjd med den här killen för han har stor erfarenhet som passar just för den här industrin.”

Huruvida särbehandling förekommer är svårt att säga med endast detta svar på frågan.

7. Om du har en sjökaptensbehörighet för handelsflottan, vilka utbildningskompletteringar krävs för arbete på yachter?

Respondent 1 svarade:

“-Inga kompletteringar. Men vissa båtar och ägare vill att man ska vara bra på vattensport, fiske eller dykning t.ex. Då är det bra att ha gått lite RYA kurser eller dykkurser innan. Men det är inget som krävs för att få framföra yachten.”

Respondent 2 svarade:

“-Kan vara sådana där zodiac-, tender-, dykutbildningar, segling eller arbetat praktiskt med mindre båtar är meriterande. Den yachten jag jobbade på var 110m, men det var många av besättningen som egentligen inte visste hur man seglade eller manövrerade tender båtar med mera.”

Inget krav på kompletteringar finns men kompletteringar går att göra beroende på behovet och utrustningen ombord.

Yachterna blir bara större och större, när en yacht är över 3000GT så krävs en kommersiell sjökaptensutbildning. En yachtbegränsad utbildning ger dig befogenheten att segla i befattning på yachter upp till 3000GT men inte större. En kommersiell sjökaptensutbildning har ingen begränsning, du får segla i befattning oavsett storlek på yachten. Fördelen med en sjökaptensutbildning är att du möjligheten att segla och arbeta inom handelssjöfarten, detta är inte möjligt med en yachtbegränsad utbildning då du är begränsad till enbart yachter. Det är möjligt att komplettera upp en yachtbegränsad utbildning så den blir aktuell för handelssjöfart. Utbildningen till en yachtbegränsad behörighet är mer anpassad för arbetet på en yacht än vad en utbildning för kommersiella behörigheter för handelsflottan är.

5. DISKUSSION

Fartyg är skyldiga att konstrueras eller för redan färdiga fartyg följa regelverket som gäller för den typen av sjöfart som fartyget bedriver. Detta har gjort det svårt för t.ex. fartyg som bedriver sport eller nöje för kommersiellt bruk svårt att hitta ett lämpligt regelverk som passar dem, stora yachts i detta fall. Det kan uppstå problem för yachts när det inte finns något särskilt regelverk att följa då livräddningsutrustning och standarder för fartyg inom handel inte alls blir kompatibla med fartygen specialiserade för denna typ av sjöfart.

Man satte sig då ner och tog fram ett eget regelverk (LY3) som skräddarsyddes för den yachtindustri som man ville bedriva. Sedan kom man på att man ville ha ombord flera passagerare, och då togs ett nytt regelverk (PYC) fram som tillät just det. På detta sätt har man skapat regelverket utefter vilket behov man har haft. Inte anpassat verksamheten efter de regelverk som funnits.

LY3 har underlättat för fartyg i denna industri anmärkningsvärt sedan uppkomsten av koden 2012 efter att LY2 som den då hette uppdaterades. LY3-koden har idag nationellt stöd från Storbritannien och ett internationellt erkännande.

Enkäten distribuerades till 12 verksamma yachtbefäl samt yachtredarpersonal. Endast 2 lämnade in svar på våra frågor. Detta kan ses som om att de tillfrågande inte vill eller inte får svara på denna typ av frågor. Vissa av de som inte lämnat in svar kunde påpeka att enkätfrågorna gav upphov till känslig information rörande fartyget. Detta gör det förstås svårt att undersöka frågor av "känslig natur". Samtidigt visar det att vi träffat en känslig men intressant del av den moderna shippingen. Vi har också ändå lyckats få fram svar på våra frågeställningar och fått våra analyser bekräftade.

5.1. Slutsatser

Regelverken som gäller för yachts kom fram för att de internationella handelsjöfartsregelverken inte var kompatibla att följas. Vår första tanke var att yachterna inte behövde följa så mycket regler utan bara verka i hemlighet. Det visade sig vara fel. Yachterna

har flera regelverk som de behöver förhålla sig till. Visst togs regelverken för yachts fram för att anpassas till den verksamhet de bedriver, men det har i stort sätt gjorts utan att rubba på varken säkerhet eller miljötänket.

Yachtbranschen är fortfarande en bransch där fartygen i stort flaggas i länder/kolonier (REG) till Storbritannien där dessa yachtregelverk (PYC, LY3) är fullgoda.

Anmärkningsvärt angående behörigheterna begränsade för yachts är att de gäller endast för fartyg med max 12 passagerare ombord. Yachts som följer LY3-koden får ha max 12 passagerare ombord. Där duger de yachtbegränsade behörigheterna bra. Men yachts som följer PYC-koden, får ta upp till 36 passagerare ombord. Det betyder att de yachtbegränsade behörigheterna inte duger på de större fartygen. Respondent 1 svarar på en av frågorna så här:

“- Alla större nya yachter med mer än 12 PAX går på Passenger Yacht Code. Som är samma regler som ett passagerarfartyg i princip. Mindre yachter går oftast enligt äldre regelverk som heter Large Yacht Code 3 till exempel.”

De måste således krävas en obegränsad behörighet från handelsflottan för yachts som följer PYC koden.

Under sjökaptensutbildningen på Högskolan på Åland har det inte nämnts något nämnvärt mycket om yachtingbranschen. Därför tyckte vi det var ett intressant ämne att fördjupa oss i. Men på grund av all sekretess är det såklart en svår bransch att få klar inblick i. Det skulle vara intressant att titta på om sjökaptensutbildningen skulle kunna baka in något mer om just yachts i utbildningen. Det är en stor arbetsmarknad som för tillfället bara växer. I och med att yachterna blir större där sjökaptensutbildning från handelsflottan är ett krav, skapas fler och fler arbetsmöjligheter för de studerande vid Högskolan på Åland.

Det skulle vara intressant att jämföra regelverken ytterligare och närmare för att se hur de har utvecklats och ändrats och vad yachterna egentligen får dispens med.

REFERENSER

- Warsash Superyacht Academy. (den 15 9 2018). *The Maritime Industry: The Superyacht Industry*. Hämtat från Warsash Superyacht Academy Web site:
<https://www.warsashacademy.co.uk/careers/maritime-industry/superyacht-industry.aspx>
- Cayman Registry. (den 17 10 2018). *PYC Code*. Hämtat från Cishipping:
<https://www.cishipping.com/sites/default/files/others/PYC%206th%20Edition%20%28January%202016%29.pdf>
- Charman, M. (den 16 9 2018). *Insights: Maritime and Shipping*. Hämtat från Faststream recruitment group: <https://www.faststream.com/insights/10-essential-maritime-recruitment-trends-for-2018>
- IMO. (den 01 10 2018). *Our work: STCW Convention*. Hämtat från IMO Web site:
<http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Pages/STCW-Convention.aspx>
- IYT. (den 29 10 2018). *About Us*. Hämtat från iytworld:
<https://www.iytworld.com/about-us/>
- MCA. (den 27 11 2018). *Large Yacht Helideck Safety Training*. Hämtat från GOV.UK:
https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/295398/large_commercial_yacht_helicopter_safety_training_syllabus_v4-2.pdf
- MCA. (den 20 10 2018). *LY3 Code*. Hämtat från Maritime Coastguard Agency:
https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/444652/LY3_-_Final_Version.pdf
- MCA. (den 30 10 2018). *Merchant Shipping Notices*. Hämtat från GOV.UK:
<https://www.gov.uk/government/collections/merchant-shipping-notices-msns>
- MCA. (den 2 10 2018). *MGN 280 Small Vessels in Commercial Use for Sport or Pleasure, Workboats and Pilot Boats*. Hämtat från GOV.UK:
https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/282245/mgn280.pdf
- MCA. (den 28 08 2018). *MSN 1858*. Hämtat från GOV.UK:
https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/503346/MSN_1858.pdf
- MCA. (den 15 10 2018). *Regulations: M.Notices*. Hämtat från GOV.UK:
<http://solasv.mcga.gov.uk/Regulations/M.NOTICES.htm>

- PADI. (den 27 11 2018). *Open Water Diver*. Hämtat från PADI:
<https://www.padi.com/courses/open-water-diver>
- Pawson, G. (den 28 10 2018). *The RYA*. Hämtat från Yachtworld:
<https://www.yachtworld.co.uk/boat-content/2018/05/29/the-rya/>
- Red Ensign Group. (den 15 10 2018). *Abouts us: Who we are*. Hämtat från REG:
<https://www.redensigngroup.org/>
- RYA. (den 25 10 2018). *About us: About the RYA*. Hämtat från Royal Yachting Association:
<https://www.rya.org.uk/about-us/Pages/hub.aspx>
- RYA. (den 27 11 2018). *Courses: Tender Operator Course*. Hämtat från RYA:
<https://www.rya.org.uk/courses-training/courses/powerboat/Pages/tender-operator-course.aspx>
- Smith, G. (den 16 10 2018). *Owners Lounge: Construction*. Hämtat från Yachts International: <https://www.yachtsinternational.com/owners-lounge/decoding-pyc>
- Superyachts. (u.d.). *Azzam yacht*. Hämtat från superyachts:
<http://www.superyachts.com/motor-yacht-9161/azzam.htm>
- Transportstyrelsen. (den 20 9 2018). *Sjöfart: Certifikat för fartyg*. Hämtat från Transportstyrelsen:
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Certifikat/>
- Wikipedia. (den 29 10 2018). *International Yacht Training Worldwide*. Hämtat från Wikipedia:
https://en.wikipedia.org/wiki/International_Yacht_Training_Worldwide

BILAGOR

Frågorna

Ålder?

Kön?

Vad har du för befattning idag?

Vilken utbildning har du?

Vilken behörighet har du?

Hur många olika yachter har du jobbat på?

Hur lång erfarenhet till sjöss totalt?

Hur lång erfarenhet i anställd position på yachter?

Frågeställning 1:

- Finns det “yachtbegränsad” utbildning och hur ser den isåfall ut?
 1. Vilken specialbehörighet behövs för att få arbeta på en yacht i befälsposition?
 2. Vilka förkunskaper behövs för att få gå en yachtbegränsad utbildning?
 3. Hur lång är en yachtbegränsad utbildning?
 4. Vilka behörigheter kan man få genom yachtbegränsad utbildning?
 5. Hur går en examination till för en yachtbegränsad examen?
 6. Vad krävs det för praktik för erhållande av yachtbegränsad utbildning?
 7. Hur stora fartyg får man behörighet för efter yachtbegränsad utbildning?

Frågeställning 2:

- Vilka regelverk följer en “yachtbegränsad” utbildning?
 1. Vilka regelverk behöver du med yachtbegränsad utbildning förhålla dig till?
 2. Vilken typ av utbildning kan göras ombord?
 3. Vilka krav krävs att ni uppfyller för att få hålla utbildningar?
 4. Under vilka fartygsflagg är yachtbegränsade utbildningarna giltiga?
 5. Hur kontrolleras det att ni uppfyller utbildningskraven?
 6. Finns det någon mall över hur utbildningarna ska se ut?
 7. Är det fritt att lägga upp utbildningen som man vill?

8. Vilka regelverk är en yachtbegränsad utbildning undantagen?

Frågeställning 3:

- Är det någon skillnad i behörigheter för en yacht och behörighet inom handelssjöfartssektorn?
 1. Hur skulle du säga att yacht branschen ser på en person med obegränsad sjökaptensutbildning kontra en person med yachtbegränsad utbildning när det kommer till kompetens och anställning?
 2. Vad finns det för fördelar med en "yacht begränsad" utbildning jämfört mot en obegränsad sjökaptensutbildning för handelsflottan?
 3. Vad finns det för nackdelar med en "yacht begränsad" utbildning jämfört mot en obegränsad sjökaptensutbildning för handelsflottan?
 4. Kräver yachtbegränsad behörighet komplettering med andra kurser?
 5. Vad krävs för att du skall kunna förnya en yachtbegränsad behörighet?
 6. Om du har yachtbegränsad behörighet har du någon gång upplevt att du har blivit särbehandlad?
 7. Om du har en sjökaptensbehörighet för handelsflottan, vilka utbildningskompletteringar krävs för arbete på yachter?