



NORSK BRANNFAGLIG LANDSFORBUND

Norwegian Fire Association

Member of Federation of the European Union of Fire Officers Associations

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Postboks 2014
3103 Tønsberg
postmottak@dsb.no

ATT: Johan Marius Ly

STCW Sikkerhetsopplæring for sjøfolk på mindre skip (IMO 35)

Norsk brannfaglig landsforbund (NBLF) henvender seg til Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) med anmodning om bistand til å løse en felles utfordring for store deler av brann-Norge. De fleste brann- og redningsvesen eier eller disponerer mindre båter til bruk i ulike redningsoppdrag. Uavhengig av eierforhold vil alle brann- og redningsmannskaper som fører eller har arbeidsoppgaver om bord i båter, mindre enn åtte meter, være pålagt en sertifisering som vil være svært kostnadskreven for det enkelte brann- og redningsvesen.

Dette er et kvalifikasjonskrav som også vil gjelde for elevene ved den nye fagskolen for brann- og redning.

Sjøfartsdirektoratet stiller krav til sertifisering av fører og andre med sikkerhetsansvar på mindre fartøy, gjennom Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk.

Alle kommunale og interkommunale brann- og redningsvesen som eier båter regnes som rederi etter skipssikkerhetsloven § 4 og kvalifikasjonsforskriften, jf. skipssikkerhetsloven § 4, der det heter at "*skipets eier er rederi når skipet ikke skal ha sikkerhetsstyrings sertifikat*".

Rederiet plikter blant annet å påse at den som har sitt arbeid om bord, har de kvalifikasjoner og den opplæring som kreves for den aktuelle stillingen eller det arbeidet som skal utføres, jf. skipssikkerhetsloven § 16.

Dette innebærer at alt brannfaglig personell som fører og/eller har et sikkerhetsansvar ombord på mindre båter, under 8 meter, må ha godkjent STCW Sikkerhetsopplæring for sjøfolk på mindre skip (IMO 35) fra 01.01.2025.

Til sammenligning stilles det ikke krav til tilsvarende opplæring på Rescuerunner eller tilsvarende vannscooter som kan ha en toppfart opp mot 50 knop.

Sjøfartsdirektoratet har behandlet en rekke likelydende søknader fra kommunale- og interkommunale brann- og redningsvesen. For å sikre en størst mulig likebehandling har de fleste brann- og redningsvesen fått en generell dispensasjon for alle sine mannskaper frem til 01.01.2025. Sjøfartsdirektoratet har vært tydelige på at det å innvilge et unntak eller gi en dispensasjon, skal være et virkemiddel som skal kunne benyttes for å løse opp i en vanskelig situasjon, og at dispensasjon gis for å gi brann- og redningsvesenet tid til å oppfylle forskriftens krav. Det kan med andre ord ikke forventes en videre dispensasjon.

I dag må denne sertifiseringen anskaffes gjennom private kommersielle aktører, noe som vil være svært kostnadskreven for det enkelte brann- og redningsvesen. For å unngå for mange setekrav

som kompliserer utarbeidelse av vaktturnus, håndtering av sykemeldinger, bytting av vakter, ferieavvikling og oppmøte på deltid uten vakt er det ønskelig at flest mulig av innsatspersonellet innehar denne sertifiseringen.

Ifølge Sjøfartsdirektoratets emneplan inneholder kurset emner som personlig redningsteknikk, forebyggende brannvern og brannslukking, grunnleggende førstehjelp, personlig sikkerhet og omsorg for menneskeliv og miljø. De fleste emnene er godt dekket gjennom Brann- og redningsskolen (BRSK) sitt grunnkurs for brannkonstabel, som alle brannkonstabler skal gjennomføre innen to år fra tilsetning, i henhold til brann- og redningsforskriften.

NBLF ber derfor DSB om å gå i dialog med Sjøfartsdirektoratet og utarbeide en formålstjenlig løsning på denne utfordringen.

Løsningen bør primært innebære dispensasjon/unntak for de som har gjennomført NBSK sitt grunnkurs for brannkonstabel (heltid eller deltid) eller den nye fagskoleutdanningen for brann- og redning. Dersom det ikke lar seg gjøre å få dispensasjon for hele sertifiseringen, bør resterende elementer tillegges den brannfaglige utdanningen ved (BRSK).

Det er ressurskrevende både for det enkelte brann- og redningsvesen og Sjøfatsdirektoratet om alle brann og redningsvesen skal søke om dispensasjon for deler pensum. Slik det fremstår nå, medfører det en urimelig belastning på det enkelte brann og redningsvesen, både i form av finansiering av kurs og å utforme dispensasjonssøknad.

NBLF kan bistå DSB med å utarbeide nødvendig dokumentasjon, i form av en GAP-analyse mellom Sjøfartsdirektoratets Emneplan sikkerhetsopplæring for sjøfolk på mindre skip og NBSK Kursplan grunnopplæring for brannkonstabel.

NBLF ber om tilbakemelding på videre prosess og om det er ønskelig med bistand.

For ytterligere innsikt, se vedlegg under fra Sjøfartsdirektoratet.

Med vennlig hilsen

Anders Løberg

Leder NBLF

Kopi:

Justis- og beredskapsdepartementet – postmottak@jd.dep.no

Nærings- og fiskeridepartementet – postmottak@nfd.dep.no

Klima- og miljødepartementet – postmottak@kld.dep.no

Sjøfartsdirektoratet - post@sdir.no

Vedlegg 1: Mail fra Sjøfartsdirektoratet, datert 20.09.2024, som underbyggende informasjon.
(mailen er tillatt delt)

Fra: Jack-Arild Andersen <Jack-Arild.Andersen@sdir.no>

Dato: fredag, 20. september 2024 kl. 13:41

Til: Paul Henriksen <paul@einangssafety.no>

Emne: Svar på spørsmål vedrørende sikkerhetskurs for brannmannskaper

God dag,

Alle fartøy/båter/skip som benyttes i næringsvirksomhet, er omfattet av [Lov om skipssikkerhet \(Skipsikkerhetsloven\)](#). Begrepet næringsvirksomhet, i Skipssikkerhetsloven (heretter SSL) favnet vidt, og er ikke begrenset til kommersiell aktivitet, dvs. tjenester som utføres mot en eller annen form for økonomisk vederlag. Også offentlig virksomhet, som finansieres gjennom offentlige budsjetter, vil havne inn under begrepet næringsvirksomhet. Dette er nærmere drøftet i [NOU 2005: 14 På rett kjøl — Ny skipssikkerhetslovgivning](#).

Alle kommunale- eller interkommunale brann- og redningsetater som eier eller bruker båter, uansett størrelse, er i henhold til § 4 i SSL å definere som rederi. Rederiets ansvar er definert i § 6 i SSL og når det kommer til kvalifikasjonskrav for personell ombord er det § 16 i SSL som vil være den mest relevante.

Så er det slik at det finnes et stort antall forskrifter som er fastsatt i med hjemmel i SSL og som utdyper de ulike bestemmelser i loven.

[Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk er en slik forskrift \(Kvalifikasjonsforskriften\)](#), som utdyper bestemmelsene i de overnevnte bestemmelser i SSL.

§§ 7 og 8 i kvalifikasjonsforskriften setter krav til sikkerhetsopplæring. I § 7 kreves det at alle om bord skal gis en instruks eller opplæring knyttet til sikkerhet. I § 8 (1) stilles det videre krav til at de av besetningen som tildeles oppgaver i alarminstruksen/beredskapsplan ombord, skal ha gjennomført godkjent grunnleggende sikkerhetskurs. I § 8 (3) åpnes det for at de som skal ha gjennomført godkjent grunnleggende sikkerhetskurs, og som tjenestegjør på mindre skip med lengde under 24 meter, i fartsområde liten kystfart, som et alternativ kan gjennomføre ett nedskalert kurs som heter sikkerhetskurs for sjøfolk på mindre skip.

Formålet med kravet til sikkerhetsopplæring er å gi de som jobber ombord i en båt nødvendig opplæring for å ivareta sin egen sikkerhet som det skulle skje noe uventet og dramatisk, samt hvordan den enkelte kan sette seg selv i stand til å hjelpe andre ombord i en lignende situasjon. Akkurat dette er like relevant om jobben om bord er kortvarig, og det skje sporadisk. Uansett hvor ofte, og hvor lenge, båten brukes, kan noe uventet å dramatisk oppstå.

Så er det jo slik at det kan virke som Sjøfartsdirektoratet, etter hvert kjenner situasjonen til de mange kommunale- eller interkommunale brann og redningsetatene bedre, enn brann og redningsetatene kjenner det regelverket som de skal følge. Sjøfartsdirektoratet forstår situasjon til brann og redningsetatene, og er fullt ut innforstått med at brannmannskaper har en ganske

omfattende utdanning/opplæring, som kanskje langt på vei dekker innholdet i emneplan for sikkerhetskurs for sjøfolk på mindre skip (vedlagt).

I kvalifikasjonsforskriftens § 91 gis det åpning for at Sjøfartsdirektoratet kan gi dispensasjon. Og det har noen (15-20) kommunale- eller interkommunale brann og redningsetatene, søkt om. Men utfordringen er at det i søknadene blir hevdet at deres brannmannskap dekker det meste, og det er ofte langt med en mengde detaljert informasjon i innholdet i utdanningen. Men til nå har faktisk ingen tatt jobben med å utarbeide GAP- analyse eller samsvarsmatrise, som kan underbygge påstanden. Sjøfartsdirektoratet har ikke, og kommer heller ikke til å lage slike dokumenter, men vår, gjennomgang i noen få søknader avdekker at det er GAP. Og da må rederiet ta stilling til dette, og etablere kompensierende tiltak.

Det å utarbeide en GAP- analyse er tidkrevende og siden kan forekomme noe variasjon i hvilken opplæring brannmannskapene har, vil dette måtet gjøre av den aktuelle brann- og redningsetaten (rederi) som søker om dispensasjon.

Litt historikk:

Kravet om sikkerhetsopplæring egentlig veldig gammelt, og har nok eksistert de siste 25-30 årene, uten endringer av større karakter. Men frem til 2020 har nok dette dessverre vært en litt bortgjemt «hemmelighet» for mange. Dette skyldtes blant annet at det ikke var etablert noe tilsynsregime for denne typen fartøy med lengde under 15 meter. Derfor var det heller ingen naturlig «arena» der Sjøfartsdirektoratet kunne følge opp og sjekke at kravet ble etterlevd. Det er derfor forståelig at svært mange ikke fanget opp at dette kravet faktisk fantes.

Men i 2014 kom en bygge- og tilsynsforskrift for mindre lasteskip med lengde 8 – 24 meter. Som følge av denne ble det etablert et tilsynsregime for disse fartøyene. Da ble det fokus på blant annet krevet om sikkerhetsopplæring. Men arbeidet med nye kvalifikasjonskrav for personell på mindre lasteskip med lengde under 15 meter var ikke kommet i havn, noe som i utgangspunktet medførte at et grunnleggende sikkerhetskurs på hele 60 timer måtte gjennomføres for å kunne møte kravet. Derfor var heller ikke Sjøfartsdirektoratet så aktiv i forhold til å føre tilsyn med at disse kravene ble etterlevd.

Men så, 1. juli 2020 da ble nye kvalifikasjonskrav for personell på mindre lasteskip fastsatt i [forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk](#), se rundskriv [RSR 6 - 2020](#). I denne forbindelse ble det også innført ett nytt nedskalert nytt sikkerhetsopplæringskurs som er spesielt tilpasset for sjøfolk på mindre skip. Etter hvert ble det mye dialog med flere kommunale og interkommunale brann- og redningsetater. Oslo brann og redningsetat ved Brannkonstabel Magnus Mørk var en av de første av slike etater som etablerte kontakt. I 2021/2022 (ikke helt sikker på når) ble vi informert om at det var etablert ett «*Båtforum*» der flere av de kommunale- eller interkommunale brann- og redningsetatene deltok.

Så begynte det høsten 2022 å komme søknader om dispensasjon fra flere brann- og redningsetater. Først ut var faktisk Alta brann og redning oppe i Finnmark, men så kom det raskt flere, og at dette hadde vært tema på en eller annen felles plattform er det lite tvil om, fordi søknadene var svært like, det var nærmest bare navnet på brann- og redningsetaten som var endret. Dette tok Sjøfartsdirektoratet som en klar indikasjon på at det var god dialog mellom de ulike brann- og redningsetater, og at «jungeltelegrafen» faktisk virket. Og det var bra, fordi det for direktoratet var svært vanskelig å vite hvilke brann- og redningsetater som fantes i Norge, og ikke minst hvem av disse som benyttet båt/hadde båtberedskap. Og så er det jo slik at det er den, som i dette tilfelle skal benytte båt, som har ansvaret for å gjøre seg kjent med kravene som

gjelder for nettopp bruk av båt. Sjøfartsdirektoratet informerte i ordinære kanaler, og på vår hjemmeside, og gjorde oss også tilgjengelig for å svare opp henvendelser og veilede.

Søknadene om dispensasjon som kom inn fra høsten 2022 og utover var svært likelydende, men alle manglet vesentlig dokumentasjon som viste hva som var dekket, av de gjeldene krav, gjennom brannmannskapenes utdanning/opplæring. Volumet på søknader var relativt stort i starten, og direktoratet valgte derfor en tilnærming der vi innvilget midlertidig dispensasjon med gyldighet til **01.01.2025**, til alle som søkte. Dette for at alle skulle få tid til å gjennomføre den litt krevende øvelsen det er å lage en GAP- analyse/samsvarsmatrise

Om nye brann- og redningsetater fremmer søknad om dispensasjon i dag, med samme mangler som de som ha søkt tidligere, så vil de bli tilbudt en midlertidig dispensasjon med gyldighet frem til 01.01.2025. Sjøfartsdirektoratet må likebehandle alle, og at noen brann- og redningsetater i 2022 hadde gjort seg kjent med regelverket, og fremmet søknad om dispensasjon, mens andre har «sittet på gjerde» mye lengre, kan ikke legges til grunn for å favorisere sistnevnte. Som sagt var det stor fokus på disse kravene i perioden fra ny bygge- og tilsynsforordning kom i 2014, og frem til nye kvalifikasjonskrav ble fastsatt i 2020. Akkurat dette med nye kvalifikasjonskrav ble det jobbet med i 7 år, fra 2013 – 2020, og det var ute på 3 offentlige høringer før det ble fastsatt. Mellom hver høring ble direktoratets forslag justert. Og som du kan se av høringsmatrisen i rundskriv [RSR 6 - 2020](#) var det mange aktører innenfor brann- og redning som hadde vært aktive, og gitt høringsinnspill.

Håper dette var avklarende.

Med vennlig hilsen




Jack-Arild Andersen

Sjefingeniør
Sjøfolk

T: 52745238 M: 40031058
Sentralbord: 52 74 50 00



 Den foretrukne
maritime administrasjonen