Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Rundskriv - Serie R

Nummer: **RSR 13-2025**

Dato: 16. desember 2025

Saksnummer: 2025/75683

Forskrift om endring i forskrift om frakt av last på norske skip og lektere

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt endringer i forskrift 1. juli 2014 nr. 945 om frakt av last på norske skip og lektere.

Forslag til endring i forskrift om frakt av last på norske skip og lektere ble sendt på høring 13. oktober 2025 med høringsfrist 15. desember 2025. Sjøfartsdirektoratet har ikke mottatt noen innspill til høringen.

1. Kort om endringen

Endringene i korn-koden ble vedtatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) 23. mai 2024 ved resolusjon MSC.552(108), med ikrafttredelsesdato 1. januar 2026. Korn-koden er gjort bindende for lasteskip i den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 (SOLAS) kapittel VI Del C om frakt av korn.

Korn-koden (International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk, som vedtatt ved IMO-resolusjon MSC.23(59)) har definert følgende lastetilstander:

- «filled compartments, trimmed»,
- «filled compartments, untrimmed, og
- «partly filled compartments»

Endringene i korn-koden vedtatt ved IMO-resolusjon MSC.552(108) definerer en ytterligere lastetilstand betegnet som «specially suitable compartment, partly filled in way of the hatch opening, with ends untrimmed»

Endringen betyr at skip nå vil kunne frakte korn i bulk som er lastet på denne måten, dersom de har godkjente stabilitetsberegninger som viser at stabilitetskravene i korn-koden er oppfylt for denne lastetilstanden.

«Korn» er definert i korn-koden A 2.1 og omfatter «hvete, mais, havre, rug, bygg, ris, belgfrukter, frø og bearbeidede former av dette, som oppfører seg på lignende måte som korn i naturlig form».

Korn-koden er gjennomført i norsk rett i forskrift om frakt av last på norske skip og lektere. Forskriften utvider virkeområdet for korn-koden til også å gjelde for lasteskip og lektere i innenriksfart. Endringen medfører mulighet for en ekstra lastekondisjon i stabilitetsberegningene for lasteskip og lektere som skal frakte korn eller annen tørr bulklast med en naturlig rasvinkel på mindre enn 35^0 og som har spesielt tilpassede lasterom slik som definert i korn-koden A 2.7.

2. Bakgrunnen for endringen

Begrunnelsen for endringen er næringens behov for at skip med lasterom definert som «specially suitable compartment» i korn-koden A 2.7 skal ha mulighet til å føre korn i bulk der lasterommet er fylt opp til eller over den nederste kanten av endebjelkene til luken, men ikke til det høyeste mulige nivået i luken, uten å trimme kantene. Det vil si at kun overflaten i lukeåpningen trimmes. Endringen medfører at det nå vil være adgang til å føre korn i denne lastetilstanden i samsvar med korn-koden.

3. Hjemmelsspørsmål, virkeområde og pliktsubjekt

Endringene har hjemmel i skipssikkerhetsloven §§ 9, 11 og 13.

Endringsforskriften endrer ikke det saklige eller geografiske virkeområdet, eller pliktsubjekt, for forskrift om frakt av last på norske skip og lektere.

Det er rederiets plikt å sørge for at skipet har nødvendig stabilitet for den lasten skipet skal føre og at det finnes nødvendige stabilitetsberegninger tilgjengelig, jf. skipssikkerhetsloven § 6.

Skipsføreren skal blant annet sørge for at skipet er lastet og ballastet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte og at lasting og lossing av skipet skjer på en sikker måte, jf. skipssikkerhetsloven § 19 første ledd bokstav a.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser

Endringen vil ikke ha nevneverdige økonomiske eller administrative konsekvenser. Som nevnt er det tale om en ekstra lastekondisjon i stabilitetsberegningene for lasteskip og lektere som skal frakte korn eller annen tørr bulklast med en naturlig rasvinkel på mindre enn 35^0 og som laster på en bestemt måte.

Sjøfartsdirektoratet har ingen egen kategori for skip som frakter slik last som disse reglene omfatter (korn mv.), så vi har ingen pålitelige data som kan si noe om antall skip som vil bli påvirket av endringene. Basert på erfaring fra saksbehandlingen er det imidlertid grunn til å tro at endringen vil gjelde svært få norske skip.

Med hilsen

Alf Tore Sørheim
sjøfartsdirektør

Linda Bruås
avdelingsdirektør
Regelverk og internasjonalt arbeid

Dette dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskrevne signaturer