Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Vår dato	Vår referanse	Vår saksbehandler
28.8.2025	2025/22541	Mona Kristensen
Deres referanse	**Arkivkode**	**Direkte telefon**
	32-11	52 74 52 12

Se høringsliste

Forslag til endring i forskrift om sikkerhetstiltak for skip som opererer i polare farvann og forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger

I. Generelt

1. Høringsfrist og kontaktinformasjon

Sjøfartsdirektoratet sender med dette på høring forslag til endring i forskrift 23. november 2016 nr. 1363 om sikkerhetstiltak for skip som opererer i polare farvann (polarforskriften) og forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger (sertifikatforskriften), jf. forvaltningsloven § 37.

Høringsfrist er 28. november 2025.

Høringssvar sendes til post@sdir.no. Spørsmål om høringen kan rettes til Mona Kristensen på telefon 52 74 52 12 eller på e-post til mkr@sdir.no. Høringen er også tilgjengelig på Sjøfartsdirektoratets hjemmesider www.sdir.no.

2. Kort om forslaget

Nye krav knyttet til navigasjonssikkerhet og reiseplanlegging for «ikke-SOLAS»-skip

Den internasjonale konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs 1974 (SOLAS) kapittel XIV om sikkerhetstiltak for skip som opererer i polare farvann, og det internasjonale regelverket for skip som opererer i polare farvann (polarkoden)[1], gjelder i dag for skip som skal være sertifisert i samsvar med SOLAS kapittel I. For norske skip omfatter dette skip med sikkerhetssertifikat for passasjerskip og skip med sikkerhetssertifikat for konstruksjon av lasteskip og sikkerhetssertifikat for utstyr på lasteskip.[2]

For skip med internasjonale sikkerhetssertifikater etter SOLAS kapittel I er det ingen materielle endringer.

[1] MSC.385(94)
[2] Jf. forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger §§ 6 og 8.

Postadresse: Postboks 2222, N-5509 HAUGESUND
Tlf: 52 74 50 00
Faks: 52 74 50 01
Organisasjonsnr: NO 974 761 262 MVA
Besøksadr.: Smedasundet 50 A, N-5528 HAUGESUND
E-post: post@sdir.no
Internett: www.sjofartsdir.no

Endringene i SOLAS kapittel XIV og polarkoden, som trer i kraft 1. januar 2026, innfører nye krav knyttet til navigasjonssikkerhet og reiseplanlegging ved operasjon i polare farvann for en annen gruppe skip, omtalt av den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) som «ikke-SOLAS»- skip:

- fiskefartøy med største lengde 24 meter eller mer
- skip som brukes utenfor næringsvirksomhet med bruttotonnasje 300 eller mer
- lasteskip med bruttotonnasje 300 eller mer, men med bruttotonnasje under 500.

Skip med byggedato før 1. januar 2026, både de som allerede opererer i polare områder, og de som først skal operere i polare områder etter denne datoen, har en overgangsperiode på ett år. Disse skipene må oppfylle de nye kravene på reiser i polare områder senest 1. januar 2027, jf. ny regel 2.3 i SOLAS kapittel XIV. Skip med byggedato 1. januar 2026 eller senere må oppfylle kravene fra ikrafttredelsesdato.

De foreslåtte endringene i norsk forskrift gjennomfører i norsk rett de nevnte endringene i SOLAS kapittel XIV og polarkoden, slik de er vedtatt i vedlagte IMO-resolusjoner MSC.532(107) og MSC.538(107). I tillegg inneholder forskriften visse utfyllende regler basert på nasjonale vurderinger, slik som utvidelse av det geografiske virkeområdet til polare deler av territorialfarvannet rundt Svalbard og Jan Mayen.

Det foreslås å gjennomføre endringene i SOLAS og polarkoden ved inkorporasjon. Når det gjelder SOLAS kapittel XIV, er henvisningene til hvilke deler av polarkoden som gjelder for skip med internasjonale sikkerhetssertifikater, og hvilke deler som gjelder for skip som IMO omtaler som «ikke-SOLAS»- skip, transformert, jf. utkastets § 3 og § 4 første ledd. Utover dette er SOLAS kapittel XIV inkorporert, og forskriftsutkastet inneholder ellers kun utfyllende bestemmelser. Polarkoden er inkorporert gjennom de to nevnte bestemmelsene i § 3 og § 4 første ledd.

Inkorporasjon er den metoden som hovedsakelig er brukt i andre forskrifter som gjennomfører SOLAS og MARPOL (den internasjonale konvensjonen om hindring av forurensning fra skip), og er derfor en gjenkjennelig metode. Denne strukturen blir også vurdert som mest brukervennlig basert på bestemmelsene i SOLAS kapittel XIV, ved at det klart kommer frem hvilke krav som gjelder for hvilke skip, og hvilke regler som er utfyllende.

IMO utgir en konsolidert versjon av SOLAS, med ny oppdatert utgave hvert fjerde år. Siste utgivelse er fra 2024 og er oppdatert med endringer i kraft frem til 1. juli 2024. For endringer som har trådt eller vil tre i kraft etter denne datoen, inkludert endringene vedtatt ved IMO-resolusjonene MSC.532(107) og MSC.538(107), som er gjenstand for denne høringen, viser vi til IMOs hjemmeside:
https://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Pages/MSC.aspx

I tillegg gjøres det mindre endringer i sertifikatforskriften for at skip som skal gå i polare farvann og som ikke skal ha et internasjonalt polarskipsertifikat, skal kunne dokumentere at de oppfyller kravene. Sjøfartsdirektoratet foreslår at dette skal komme frem gjennom en påtegning i skipets fartssertifikat.

Navigasjonsutstyr og radiokommunikasjonsutstyr som det stilles krav om i polarkoden, skal være rattmerket slik det følger av forskrift 30. august 2016 nr. 1042 om skipsutstyr.

Merk også at eventuelle eksisterende dispensasjoner som er gitt fra dagens krav til navigasjonshjelpemidler eller radiokommunikasjonsutstyr, ikke dekker utstyr som det er krav om etter de nye reglene ved operasjon i polare farvann.

3. Hjemmelsspørsmål, virkeområde og pliktsubjekt

Hjemmel
Endringsforskriften gis med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven).

Virkeområde
Forskriftsendringene gjelder for følgende kategorier skip når de opererer i polare farvann:

- fiskefartøy med største lengde 24 meter eller mer
- skip som brukes utenfor næringsvirksomhet[3] med bruttotonnasje 300 eller mer
- lasteskip med bruttotonnasje 300 eller mer, men som har bruttotonnasje under 500

Med polare farvann menes arktiske farvann og det antarktiske området, slik det er definert i SOLAS kapittel XIV regel 1.2 og 1.3, jf. regel 1.4.

Etter forskrift 30. juni 2015 nr. 823 om måling av skip og flyttbare innretninger (måleforskriften) § 3 skal norske skip med største lengde 15 meter eller mer ha målebrev. Norske skip med største lengde 15 meter eller mer, men med lengde (L) under 24 meter, får bruttotonnasje regnet ut etter nasjonale måleregler. Større skip får bruttotonnasje regnet ut i samsvar med de internasjonale målereglene gitt i den internasjonale konvensjonen om måling av skip 1969 (tonnasjekonvensjonen), som kun gjelder skip med lengde (L) 24 meter eller mer. Når det vises til skipets bruttotonnasje i virkeområdet, omfatter dette både bruttotonnasje regnet ut etter nasjonale regler og bruttotonnasje regnet ut i samsvar med den internasjonale tonnasjekonvensjonen.

Måleforskriften gjelder ikke for skip med største lengde under 24 meter som kun brukes utenfor næringsvirksomhet, eller skip som kun opererer etter forskrift om fartøy under 24 meter som fører 12 eller færre passasjerer, jf. måleforskriften § 1. Dette betyr at det ikke er krav om å beregne bruttotonnasje for disse skipene, uansett hvilken tonnasje eventuelle beregninger etter nasjonale eller internasjonale måleregler ville resultert i. Noen av disse skipene kan likevel ha fått fastsatt bruttotonnasje på grunn av tidligere eller parallell virksomhet. Dette er imidlertid basert på tilfeldige forhold. Slike skip anses derfor ikke å være omfattet av virkeområdet i denne forskriften.

Pliktsubjekt
Ny regel 11-1.3 i polarkoden presiserer at skipsføreren har plikt til å planlegge reisen og ta hensyn til forholdene angitt i punktene 1 til 9.

Rederiets alminnelige plikter er ellers angitt i skipssikkerhetsloven § 6 første og annet ledd:
Rederiet har en overordnet plikt til å påse at byggingen og driften av skipet skjer i samsvar med reglene gitt i eller i medhold av denne loven, herunder at skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord, etterlever regelverket.

Rederiet skal sørge for at lovens krav oppfylles, bortsett fra i tilfelle der skipsføreren i loven er gitt en selvstendig plikt til å sørge for dette. Rederiet skal sørge for at forholdene legges til rette for at alle de som har sitt arbeid om bord, har mulighet for å oppfylle sine forpliktelser etter loven.

Rederiets plikt til å etablere, gjennomføre og videreutvikle et sikkerhetsstyringssystem etter skipssikkerhetsloven § 7, er også relevant[4].

Skipsførerens selvstendige plikter er angitt i de enkelte kapitler i skipssikkerhetsloven. Det samme gjelder medvirkningsplikten for skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord.

II. Nærmere om forslaget

Kommentarer til enkelte bestemmelser

[3] Det engelske uttrykket som brukes i SOLAS kapittel XIV er «pleasure yachts […] not engaged in trade», jf. regel 2.1.3. Dette samsvarer med den gruppen skip som i skipssikkerhetsloven omtales som «skip som brukes utenfor næringsvirksomhet», jf. skipssikkerhetsloven § 2 første ledd, som igjen er den gruppen som i noen forskrifter omtales som «fritidsfartøy». Etter Sjøfartsdirektoratets forskrifter vil skipet ikke lenger være et «fritidsfartøy» dersom det brukes i næringsvirksomhet («engaged in trade»).
[4] Se forskrift 16. desember 2016 nr. 1770 om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy og forskrift 5. september 2014 nr. 1191 om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flyttbare innretninger.

Kommentarer til endringer i forskrift om sikkerhetstiltak for skip som opererer i polare farvann
De materielle endringene er begrenset til å innlemme krav knyttet til navigasjonshjelpemidler og reiseplanlegging for skip beskrevet i forslagets § 1 bokstavene c til e. I tillegg er det gjort noen redaksjonelle endringer og presiseringer, noe som samlet sett medfører at det ikke er så mye igjen av den opprinnelige teksten.

Både dagens forskriftstekst og den foreslåtte forskriftsteksten er videre relativt kort. Det er derfor vurdert som mest hensiktsmessig å erstatte størstedelen av forskriftsteksten med en ny i stedet for å beskrive for hver enkelt paragraf hvilken ordlyd som endres, oppheves eller flyttes. Kun den opprinnelige paragrafen som angir når forskriften første gang trådte i kraft, er identisk med dagens tekst. Vi har valgt å utarbeide en endringsforskrift i stedet for en ny forskrift, da de materielle endringene i forskriften er begrensede, og for å bevare kontinuiteten i regelverket.

Til § 1 Virkeområde

Første ledd:
Endringene foreslått i bokstavene a og b er kun redaksjonelle, idet vi foreslår å presisere at med «passasjerskip og lasteskip med internasjonale sikkerhetssertifikater» menes skip med sikkerhetssertifikat for passasjerskip og skip med sikkerhetssertifikat for konstruksjon av lasteskip og sikkerhetssertifikat for utstyr på lasteskip.

Henvisningen til «sikkerhetssertifikat for passasjerskip», jf. forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger (sertifikatforskriften) § 6, omfatter ikke «sikkerhetssertifikat for passasjerskip i innenriksfart», jf. sertifikatforskriften § 18, eller «sikkerhetssertifikat for passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard», jf. sertifikatforskriften § 21a[5]. Sikkerhetssertifikat for hurtiggående fartøy er heller ikke omfattet av virkeområdet[6], og heller ikke skip som kun skal ha sikkerhetssertifikat for radio.

Virkeområdet til forskriften utvides videre med skipskategoriene nevnt i bokstavene c, d og e, som samsvarer med de skipsgruppene som endringene i SOLAS kapittel XIV og polarkoden omfatter.

Andre ledd:
Andre ledd i §§ 2 og 3 i dagens forskrift sier at SOLAS kapittel XIV og polarkoden også gjelder for «statseide skip med internasjonale sikkerhetssertifikater». Formålet har vært å presisere at forskriften også gjelder for disse skipene, selv om selve konvensjonsteksten, jf. SOLAS kapittel XIV regel 2.4, inneholder et unntak for skip som eies eller opereres av staten og som for tiden kun brukes i ikke-kommersiell offentlig tjeneste.

Vi foreslår å skrive dette på en annen måte, slik som angitt i ny § 1 andre ledd, da det kun er nødvendig å innlemme de skipene som er unntatt i SOLAS. Andre statlige skip enn de som for tiden kun brukes i ikke-kommersiell offentlig tjeneste, er ikke unntatt i SOLAS kapittel XIV og er dermed allerede omfattet av denne paragrafens første ledd. I tillegg omfatter unntaket i SOLAS både «statseide» skip og skip som kun opereres av staten. I den nye teksten kommer dette klart frem.

Det er videre presisert at skip som eies eller opereres av staten, i denne sammenheng ikke omfatter skip som tilhører Forsvaret eller som benyttes i Forsvarets tjeneste. Sjøfartsdirektoratet er ikke delegert myndighet til å gi sikkerhetsregler for disse.[7]

Til § 2 SOLAS kapittel XIV
Både dagens § 2 og ny § 2 gjennomfører SOLAS kapittel XIV. Sammenlignet med dagens § 2 er det tilføyd en henvisning til IMO-resolusjon MSC.532(107) som inneholder de endringene i SOLAS kapittel XIV som med dette gjennomføres i norsk rett gjennom forskriftsendringene her.

[5] For passasjerskip som ikke har sikkerhetssertifikat for passasjerskip, se kapittel 4 § 18 om polare sikkerhetstiltak i forskrift 7. juni 2019 nr. 710 om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard.
[6] Forskrift om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip
[7] Jf. kgl.res. 16. februar 2007 nr. 171

Disse endringene i SOLAS kapittel XIV medfører en utvidelse av virkeområdet for dette kapittelet i SOLAS, slik at denne paragrafen nå vil gjelde for alle skip omfattet av virkeområdet i § 1, og ikke kun skip med internasjonale sertifikater.

Til § 3 Skip med internasjonale sikkerhetssertifikater
Dagens forskrift gjennomfører del I-A i polarkoden i § 3. Vi foreslår å dele opp gjennomføringen av polarkoden, for å skille mellom de skipene som er omfattet av forskriften i dag, og som skal oppfylle hele del I-A i polarkoden, og den nye gruppen skip som kun skal oppfylle del I-A kapitlene 9-1 og 11-1 i polarkoden.[8]

Ny § 3 gjennomfører hele del I-A i polarkoden for skip med internasjonale sikkerhetssertifikater, det vil si skip nevnt i forslagets § 1 bokstavene a og b, slik som i dag. Denne bestemmelsen tilsvarer dagens § 3 og medfører ingen materielle endringer for skip med internasjonale sertifikater.

Til § 4 Skip med fartssertifikat

Første ledd

Første setning
De nye gruppene skip, nevnt i § 1 første ledd bokstavene c til e, skal kun oppfylle del I-A kapitlene 9-1 og 11-1 i polarkoden. Se også kommentaren til ny § 3 over.

Andre setning
Ifølge SOLAS kapittel XIV regel 3-1.1 skal det tas hensyn til innledningen og de sikkerhetsrelaterte bestemmelsene i del I-A kapittel 1 reglene 1.2, 1.4 og 1.5 i polarkoden. Formuleringen «tas hensyn til» er også brukt i den norske teksten, selv om det kan fremstå som litt uklart. Vi legger til grunn at en slik plikt oppfylles ved at de nevnte bestemmelsene legges til grunn, med mindre andre relevante hensyn veier tyngre. En slik vurdering må gjøres konkret og for de enkelte bestemmelsene.

Andre ledd
Etter SOLAS kapittel XIV regel 3-1.2 skal flaggstatens myndigheter bestemme om det skal gis helt eller delvis unntak fra reglene 9-1.3.1 og 9-1.3.2 i del I-A i polarkoden for fiskefartøy med største lengde 24 meter eller mer, og for lasteskip og fritidsfartøy med bruttotonnasje mellom 300 og 500 som ikke er på internasjonal reise.

Sjøfartsdirektoratet har ikke funnet grunnlag for å gjøre generelle unntak fra disse kravene for noen av de aktuelle fartøygruppene. Generelle unntak fra norsk side kan dessuten bidra til at andre flaggstater innfører tilsvarende unntak, noe som vil medføre en svekkelse av regelverket.

Dette er bakgrunnen for teksten i § 4 annet ledd om at del I-A reglene 9-1.3.1 og 9-1.3.2 i polarkoden også gjelder for skip nevnt i § 1 bokstav c, skip nevnt i § 1 bokstav d med bruttotonnasje under 500 som ikke er på internasjonal reise og skip nevnt i § 1 bokstav e som ikke er på internasjonal reise.

Tredje ledd
Sjøfartsdirektoratet foreslår at første og andre ledd også skal gjelde i territorialfarvannene rundt Svalbard og Jan Mayen[9].

For skip omfattet av § 1 første ledd bokstavene c til e gjelder den internasjonale forpliktelsen til å følge reglene i kapitlene 9-1 og 11-1 i del I-A i polarkoden kun på reiser i polare farvann utenfor territorialfarvannet til skipets egen flaggstat, jf. SOLAS kapittel XIV regel 3-1.1. For norske skip betyr dette at kapitlene 9-1 og 11-1 i polarkoden i utgangspunktet ikke gjelder i polare områder i territorialfarvannene rundt Svalbard og Jan Mayen.

[8] Dette er i samsvar med strukturen i SOLAS kapittel XIV, som endret ved res. MSC.538(107).
[9] Jf. lov om Norges territorialfarvann og kgl.res. 27 juni 2003 nr. 798 og kgl.res. 25. februar 2005 nr. 173.

Sjøfartsdirektoratet har ikke funnet grunn til å unnlate å regulere de aktuelle norske skipene i denne gruppen som opererer i polare farvann i territorialfarvannet rundt Svalbard eller Jan Mayen. Som nevnt i kommentaren til andre ledd, ønsker vi heller ikke å bidra til å svekke det internasjonale regelverket.

Utenlandske skip i samme kategori som nevnt i § 1 bokstavene c til e, som opererer i polare områder på Svalbard og Jan Mayen, er ikke omfattet av unntaket i SOLAS, da de opererer utenfor territorialfarvannet til sin (utenlandske) flaggstat. Etter SOLAS kapittel XIV regel 3-1.2, jf. kommentar til nytt andre ledd, er der imidlertid en åpning for at andre flaggstater kan unnta sine fiskefartøy fra vesentlige deler av regelverket, uavhengig av fartsområde, det vil si at unntakene også vil gjelde i polare deler av norsk territorialfarvann.

For lasteskip og passasjerskip med internasjonale sikkerhetssertifikater etter SOLAS kapittel I har ikke SOLAS kapittel XIV noen tilsvarende begrensning i geografisk virkeområde.

Norske lasteskip med internasjonale sikkerhetssertifikater som nevnt i § 1 første ledd bokstav b omfatter lasteskip med bruttotonnasje 500 eller mer i utenriksfart, jf. sertifikatforskriften § 8. Svalbard og Jan Mayen ligger i det fartsområdet som betegnes som «utenriksfart», og norske lasteskip som skal til Svalbard og Jan Mayen må derfor ha internasjonalt sikkerhetssertifikat for å gå til Svalbard og Jan Mayen.

Det stilles krav om internasjonalt sikkerhetssertifikat som nevnt i utkastets § 1 første ledd bokstav a for passasjerskip på «internasjonal reise», jf. sertifikatforskriften § 6. Reise mellom norsk fastland og Svalbard og Jan Mayen regnes ikke som internasjonal reise, selv om skipene beveger seg inn i fartsområdet betegnet som «utenriksfart» i norsk forskrift om fartsområder. Passasjerskip som kun opererer mellom havner som nevnt har derfor ikke krav om internasjonalt sikkerhetssertifikat etter SOLAS kapittel I. Disse skipene er ikke omfattet polarforskriften.

For hurtiggående passasjerskip og passasjerskip uten sikkerhetssertifikat for passasjerskip etter SOLAS kapittel I gjelder forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard. Etter § 18 i denne forskriften skal SOLAS kapittel XIV og del I-A i polarkoden gjelde, men det er ikke krav om internasjonalt polarskipsertifikat. Denne forskriften gjelder både norske og utenlandske passasjerskip.

Fjerde ledd
Ny regel 9-1.3.2 i polarkoden inneholder visse krav som kun gjelder for «isforsterket skip». Denne gruppen skip er imidlertid ikke omfattet av kravene til isforsterkning i kapittel 3 i polarkoden, og det kan derfor fremstå som uklart hvilke skip som skal anses som isforsterket ved anvendelsen av regel 9-1.3.2 i polarkoden. Dette gjelder spesielt fordi det heller ikke finnes konkrete norske offentligrettslige krav om isforsterkning for alle skip i denne kategorien.[10]

Sjøfartsdirektoratet har derfor i fjerde ledd presisert nærmere hvilke skip vi anser som «isforsterket» når det gjelder anvendelsen av de kravene i regel 9-1.3.2 i polarkoden som kun gjelder for «isforsterket skip». Kravene for skip med isforsterkning gjelder selvfølgelig også her kun ved operasjon i polare farvann.

Den foreslåtte definisjonen omfatter skip med offentligrettslig krav om isforsterkning og skip med isforsterkning etter en standard fra et anerkjent klasseselskap eller et klasseregelverk fra et anerkjent klasseselskap eller en annen anerkjent standard.

Til § 5 Dispensasjon
Sjøfartsdirektoratet viser her til de generelle bestemmelsene i SOLAS kapittel I reglene 3 og 4, som regulerer i hvilke tilfeller et skip kan fritas fra å oppfylle ett eller flere krav i konvensjonen, og hvilke betingelser som

[10] Fiskefartøy har krav om isforsterkning etter forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer § 2-1. Med unntak for polarkodens krav til lasteskip med internasjonale sertifikater og forskrift om mindre lasteskip (lasteskip med lengde (L) mindre enn 24 meter), stilles det ikke uttrykkelig krav om isforsterkning av lasteskip i dag. Etter skipssikkerhetsloven skal imidlertid et skip være prosjektert, bygget og utrustet på en slik måte at det ut fra skipets formål og fartsområde gir betryggende sikkerhet, og lasteskip beregnet for operasjon i områder med is vil normalt være isforsterket.

gjelder for aksept av likeverdige løsninger. Disse bestemmelsene gjelder i tilfeller som ikke omfattes av SOLAS kapittel XIV regel 4, som er gjennomført i norsk rett gjennom henvisningen i § 2, og beskriver vilkår for aksept av alternativt design og arrangement.

Kommentarer til endringer i forskrift om tilsyn og sertifikater for norske skip og flyttbare innretninger
Det blir ikke krav om eget polarskipsertifikat for skip nevnt i § 1 bokstavene c, d og e. Imidlertid vil skip som oppfyller de relevante bestemmelsene i polarkoden etter et tilsyn få en påtegning om dette i skipets eksisterende sertifikat. Etter påtegning vil videre tilsyn med at kravene er oppfylt gjøres samtidig med skipets tilsyn knyttet til fartssertifikatet.

Det har lenge vært fast praksis at Sjøfartsdirektoratet, etter søknad, har gitt dispensasjon fra kravet om fartssertifikat og periodiske tilsyn for fritidsfartøy med største lengde 24 meter eller mer, jf. sertifikatforskriften §§ 24 og 25. Dette fordi Sjøfartsdirektoratet har veldig få konkrete krav til denne fartøygruppen, og vi har ansett det som uheldig å utstede et slikt «tomt» sertifikat.

Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor her å oppheve det generelle kravet om fartssertifikat for skip med største lengde 24 meter eller mer som brukes utenfor næringsvirksomhet, og kun beholde kravet dersom skipet skal operere i polare farvann. Merk at sikkerhetskravene som gjelder for fritidsfartøy eller skip som brukes utenfor næringsvirksomhet i forskriftene ellers fortsatt vil gjelde, også ved operasjon utenfor polare områder, selv om kravet om sertifikat og periodiske tilsyn generelt oppheves for disse.

III. Administrative og økonomiske konsekvenser

1. Konsekvenser for næringen
Både fiskefartøy, lasteskip og skip som brukes utenfor næringsvirksomhet (fritidsfartøy), skal allerede i dag delvis oppfylle de nye kravene for operasjon i polare farvann. Det vises til følgende forskrifter:

- forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer (fiskefartøyforskriften)
- forskrift 1. juli 2014 nr. 955 om radiokommunikasjonsutstyr for norske skip og flyttbare innretninger (radioforskriften)
- forskrift 5. september 2014 nr. 1157 om navigasjon og navigasjonshjelpemidler for skip og flyttbare innretninger (navigasjonsforskriften)
- forskrift 19. desember 2014 nr. 1853 om bygging og tilsyn av mindre lasteskip (forskrift om mindre lasteskip)
- utkast til ny forskrift om bygging, utrustning og tilsyn av mindre lasteskip, som hadde høringsfrist 12. juni 2025, men som ikke er fastsatt ennå (utkast til ny forskrift om mindre lasteskip)

Antall skip med de angitte størrelsesgrensene som er registrert i Sjøfartsdirektoratets database, gir ikke nødvendigvis et riktig tall for hvor mange skip som vil bli påvirket av de aktuelle endringene i polarkoden. Dette fordi det ikke er mulig å angi med sikkerhet hvor mange av disse skipene som faktisk opererer eller skal operere i polare farvann.

Søk i Sjøfartsdirektoratets tilsynssystem indikerer at det finnes 257 fiskefartøy med største lengde 24 meter eller mer med gyldig sertifikat som tillater operasjon i polare farvann. Nesten alle – 251 fartøy – har fartsområde havfiske II. Fire fiskefartøy er sertifisert for isfarvann I, to fartøy for isfarvann II og fire fartøy har uinnskrenket fart.

Når det gjelder lasteskip, indikerer søk i tilsynssystemet at det finnes 29 fartøy med bruttotonnasje mellom 300 og 500 som også har et fartsområde som tillater fart i polare farvann. Tretten skip er sertifisert for europeisk fart, syv skip for europeisk fart nord for 40 N, ni skip har uinnskrenket fart, mens ett skip har fått tildelt fartsområde havfiske II. Skipene fordeler seg på følgende registrerte underkategorier: tolv slepebåter, syv

brønnfartøy, tre mindre arbeidsbåter, to vanlig stykkgods, 2 forskningsfartøy, ett hjelpeskip for seismisk fartøy, ett hjelpeskip/beredskapsfartøy og ett bulkskip.

For lasteskip med bruttotonnasje 500 eller mer gjelder polarkoden allerede i dag[11].

Ingen norske skip med bruttotonnasje 300 eller mer er registrert hos Sjøfartsdirektoratet som fritidsfartøy i dag. Det er likevel gjort en kort beskrivelse av konsekvensene for også denne fartøygruppen under.

1.1 Informasjon om isforhold
Etter ny regel 9-1.3.1 i polarkoden skal skip skal ha midler til å motta og vise oppdatert informasjon om isforhold i operasjonsområdet.

1.1.1. Fiskefartøy
Fiskefartøy skal allerede i dag ha om bord utstyr for mottak av maritim sikkerhetsinformasjon, jf. fiskefartøyforskriften § 9-6 første ledd nr. 4 og 5. Bestemmelsene gjelder for både nye og eksisterende skip, jf. § 9-1, uten begrensning på fartsområde.

1.1.2 Lasteskip
Etter radioforskriften gjelder SOLAS kapittel IV som forskrift, jf. § 2. Kapittel IV gjelder internasjonalt for lasteskip med bruttotonnasje 300 eller mer i internasjonal fart, men forskriften gjør reglene gjeldende også for lasteskip med bruttotonnasje under 300 og skip i innenriksfart, jf. § 2 annet ledd.

SOLAS kapittel IV regel 7.1.4 lyder slik:
Every ship shall be provided with: […] .4 a receiver or receivers capable of receiving MSI and search and rescue related information throughout the entire voyage in which the ship is engaged;

Reglene inneholder ikke noe forbehold om byggedato eller fartsområde og gjelder dermed for både nye og eksisterende skip i alle fartsområder.

1.1.3 Fritidsfartøy
Etter radioforskriften § 1 bokstav e er fritidsfartøy med største lengde 24 meter eller mer omfattet av forskriftens virkeområde. Fritidsfartøy med største lengde 24 meter eller mer og bruttotonnasje 300 eller mer er omfattet av samme krav som lasteskip.

Mottakere som typisk brukes i dag, som Navtex, Inmarsat og Iridium, kan både motta og vise informasjon.

1.2 Dybdemåling
Etter ny regel 9-1.3.2.1.1 i polarkoden skal isforsterkede skip bygget 1. januar 2026 eller senere ha enten to uavhengige ekkolodd eller ett ekkolodd med to separate, uavhengige omformere. Andre dybdemålingsenheter akseptert av Sjøfartsdirektoratet, for eksempel fiskeletingsutstyr, kan brukes som likeverdige midler for å oppfylle dette kravet.

Fiskefartøy
Fiskefartøy har krav om ett dybdemåleanlegg i dag, jf. fiskefartøyforskriften § 10-3 fjerde ledd. Kravet gjelder uavhengig av fartsområde. Nye isforsterkede fiskefartøy som skal gå i polare farvann må altså installere ekstra utstyr for dybdemåling sammenlignet med i dag. Vårt inntrykk er imidlertid at dette allerede er standarden for moderne fiskefartøy i den aktuelle størrelsesgruppen.

Lasteskip

[11] Forskrift 23. november 2016 om sikkerhetstiltak for skip som skal operere i polare farvann gjelder i dag for norske lasteskip med internasjonale sikkerhetssertifikater. Dette vil i praksis gjelde alle norske lasteskip med bruttotonnasje 500 eller mer, da fart i polare farvann, på grunn av beliggenheten, i alle tilfeller medfører krav om internasjonale sikkerhetssertifikater etter SOLAS for skip på denne størrelsen.

Lasteskip med bruttotonnasje 300 eller mer har krav om ett ekkolodd i dag, jf. navigasjonsforskriften § 15 første ledd og utkast til ny forskrift om mindre lasteskip § 20. Nye isforsterkede lasteskip vil dermed måtte installere ekstra utstyr for dybdemåling sammenlignet med dagens krav ved operasjon i polare farvann.

Fritidsfartøy
Fritidsfartøy med største lengde 24 meter eller mer er omfattet av virkeområdet til navigasjonsforskriften, jf. § 1 første ledd bokstav a hvor det er gitt uttrykk for at fritidsfartøy med største lengde 24 meter eller mer skal følge reglene for lasteskip i denne forskriften. Fritidsfartøy med største lengde 24 meter eller mer og med bruttotonnasje 300 eller mer har dermed også krav om ett ekkolodd, jf. navigasjonsforskriften § 15. Nye isforsterkede fritidsfartøy vil dermed også måtte installere ekstra utstyr for dybdemåling, ved operasjon i polare farvann.

Kostnaden for ett ekstra, uavhengig ekkolodd på skip som allerede har et ekkolodd, er anslått til 78 500 kroner. Prisen for to uavhengige ekkolodd er anslått til 160 000 kroner.

1.3 Klar sikt
Etter ny regel 9-1.3.2.1.2 i polarkoden skal skip oppfylle SOLAS regel V/22.1.9.4, uavhengig av byggedato og størrelse, og ha klar sikt akterover. På skip som ikke kan oppfylle disse kravene, skal det finnes løsninger akseptert av Sjøfartsdirektoratet for å oppnå en grad av sikt som er likeverdig med disse kravene.

SOLAS regel V/22.1.9.4 lyder slik:
A clear view through at least two of the navigation bridge front windows and, depending on the bridge configuration, an additional number of clear-view windows shall be provided at all times, regardless of weather conditions.

Kravene i SOLAS regel V/22.1.9.4 skal i praksis allerede være oppfylt på aktuelle fiskefartøy, lasteskip og fartøy utenfor næring i dag[12]. I tillegg skal det sørges for klar sikt akterover. Det er ikke uttrykkelig krav om klar sikt rett akterover i dag[13], men på skip som ikke kan oppfylle kravet, kan Sjøfartsdirektoratet akseptere en likeverdig løsning. Et arrangement med egnede kamera vil for eksempel kunne vurderes. Kostnaden for næringen vil avhenge av hvilken løsning som velges, samtidig som det er grunn til å tro at en del fartøy allerede oppfyller kravet.

1.4 Midler for å hindre ising på antenner
Etter ny regel 9-1.3.2.1.3 i polarkoden skal det på skip som opererer i områder og perioder der ising er sannsynlig, finnes midler for å forhindre ising på antenner som kreves for navigering og kommunikasjon. Kravet gjelder uansett skipets byggedato.

Fiskefartøy
Etter fiskefartøyforskriften § 9-5 annet ledd nr. 3 skal enhver radioinstallasjon være beskyttet mot skadelige virkninger fra vann, store temperatursvingninger og andre ugunstige miljøforhold. Når det gjelder

[12] Forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer
Forskrift 15. oktober 1991 nr. 712 om bygging av fiske- og fangstfartøy med lengde på 15 m Loa og derover
Forskrift 18. august 1978 nr. 9154 om navigasjonshjelpemidler mv. på fiske og fangstfartøyer
Forskrift 5. september 2014 nr. 1157 om navigasjon og navigasjonshjelpemidler for skip og flyttbare innretninger (navigasjonsforskriften)
Forskrift 15. september 1992 nr. 701 om navigasjonshjelpemidler og bro-, styrehus- og radioarrangementer for skip
Forskrift 30. juni 1987 nr. 563 om navigasjonshjelpemidler og bro-, styrehus- og radioarrangementer for skip
Forskrift 24. august 1984 nr. 1578 om navigasjonshjelpemidler og bro- og styrehusarrangementer for skip
Forskrift 19. desember 2014 nr. 1853 om bygging og tilsyn av mindre lasteskip (forskrift om mindre lasteskip)
Utkast til ny forskrift om bygging, utrustning og tilsyn av mindre lasteskip som i dag er på høring med høringsfrist 12. juni 2025 (utkast til ny forskrift om mindre lasteskip)

[13] I utkast til ny forskrift om mindre lasteskip foreslås en ny bestemmelse i § 19 første ledd bokstav b som lyder slik: *Fra styrehuset skal det være mulighet for sikt akterover.* Dette kravet vil gjelde for lasteskip med lengde (L) mindre enn 24 meter.

navigasjonsutstyr, er det i fiskefartøyforskriften § 10-3 syvende ledd krav om at utstyr som er påkrevd i forskriften, holdes i forsvarlig stand.

Lasteskip
Etter SOLAS kapittel IV regel 6.2.3, jf. radioforskriften § 2, skal alle radioinstallasjoner blant annet være beskyttet mot skadelige virkninger fra vann, store temperatursvingninger og andre ugunstige miljøforhold.

Etter navigasjonsforskriften § 3 skal alle rimelige tiltak treffes for å holde navigasjonshjelpemidlene i funksjonsdyktig stand. Samme regel følger av utkast til ny forskrift om mindre lasteskip.

Fritidsfartøy
Radioforskriften og navigasjonsforskriften gjelder også for fritidsfartøy med største lengde 24 meter eller mer, jf. radioforskriften § 1 bokstav e og § 2 og navigasjonsforskriften § 1.

Når det stilles krav om å ha bestemt utstyr om bord, må utstyret holdes i funksjonsdyktig stand under hele reisen. Dette må gjelde allerede i dag også. Ved planlegging av en reise i områder hvor ising er sannsynlig, må det sikres at ising på antenner på navigasjonsutstyr og kommunikasjonsutstyr ikke fører til funksjonssvikt.

1.5 Beskyttelse av sensorer som stikker ut fra skroget
Etter ny regel 9-1.3.2.1.4.1 i polarkoden skal det på skip som er isforsterket, være beskyttelse mot is på sensorer på utstyr som kreves etter SOLAS kapittel V eller nytt kapittel 9-1 i polarkoden, dersom slike sensorer stikker ut fra skroget.

Se kommentar under punkt 1.4 over.

1.6 Beskyttelse av personell og utstyr på brovinger
Etter ny regel 9-1.3.2.1.4.2 i polarkoden skal skip bygget 1. januar 2026 eller senere med isforsterkning i kategori A eller B, jf. polarkodens innledning kapittel 2, ha brovinger som er overbygde eller utformet for å beskytte navigasjonsutstyr og driftspersonell. På skip som ikke kan oppfylle denne regelen, skal det finnes løsninger akseptert av flaggstatens myndigheter for å oppnå en grad av beskyttelse som er likeverdig.

Et slikt konkret krav gjelder ikke for fiskefartøy, lasteskip eller fritidsfartøy i dag. Kravet gjelder imidlertid kun for nye skip, og eventuelle ekstra kostnader vil også avhenge av om det er nødvendig å velge et design som ellers ikke ville bli valgt, eller eventuelt hvilke løsninger rederiet velger for å beskytte navigasjonsutstyr og personell. Overbygde brovinger er imidlertid et vanlig design i dag, uavhengig av dette kravet.

1.7 Ikke-magnetiske midler som kan fastslå og vise skipets kurs
Etter ny regel 9-1.3.2.2.1 skal skip med bruttotonnasje 500 eller mer ha to ikke-magnetiske midler for å fastslå og vise skipets kurs. Begge midlene skal være uavhengige og tilkoblet skipets hoved- og nødkraftkilder.

Gyrokompass er et slikt ikke-magnetisk utstyr som kan fastslå og vise skipets kurs. Et annet alternativ er ikke-magnetisk THD tilkoblet skipets hoved- og nødkraftkilder, i tillegg til gyrokompass.

Fiskefartøy
Etter fiskefartøyforskriften er det krav om ett gyrokompassanlegg for mange fiskefartøy i dag, jf. § 10-3 annet ledd. Fartøy med lengde (L) på 45 meter eller mer som er bygget 1. september 1984 eller senere skal ha ett gyrokompass, det samme gjelder fartøy med lengde (L) på 75 meter eller mer bygget før denne datoen. Ved operasjon i polare områder må imidlertid disse fartøyene sørge for å ha om bord et ikke-magnetisk hjelpemiddel i tillegg, som kan bestemme og vise skipets kurs. Fiskefartøy med største lengde 24 meter eller mer og med bruttotonnasje 500 eller mer, som ikke har krav om gyrokompass i dag, må ta om bord to slike hjelpemidler dersom de skal operere i polare farvann.

Lasteskip
Lasteskip med bruttotonnasje 500 eller mer faller utenfor virkeområdet i denne sammenhengen. Slike skip som skal ha internasjonale sertifikater, er imidlertid allerede omfattet av gjeldende regler i polarkoden.

Fritidsfartøy
Etter navigasjonsforskriften § 15, som også gjelder for fritidsfartøy med største lengde 24 meter eller mer, skal skip med bruttotonnasje 500 eller mer bygget 1. juli 2002 eller senere ha ett gyrokompass i dag. Fritidsfartøy med bruttotonnasje 500 eller mer som skal gå i polare områder, må altså ha et ekstra ikke-magnetisk hjelpemiddel for å bestemme og vise skipets kurs, eller to dersom det ikke er installert et fra før.

Kostnaden for et gyrokompass anslås til ca. 170 000.

1.8 GNSS-kompass
Etter ny regel 9-1.3.2.2.2 i polarkoden skal skip som skal operere over 80. breddegrad, være utstyrt med minst ett GNSS-kompass eller tilsvarende som skal være tilkoblet skipets hoved- og nødkraftkilder.

Verken fiskefartøy, lasteskip eller fritidsfartøy har krav om et slikt kompass i dag.

Anslått kostnad for GNSS-kompass er 47 000 kroner.

1.9 Lyskilde for å oppdage is
Etter ny regel 9-1.3.3 i polarkoden skal skip som ikke kun opererer i områder med dagslys døgnet rundt, være utstyrt med to lyskilder for å kunne oppdage is. En slik lyskilde er typisk en lyskaster.

Etter fiskefartøyforskriften § 10-5 skal alle fiskefartøy være utstyrt med minst én lyskaster. For lasteskip og fritidsfartøy finnes det derimot ikke noe uttrykkelig krav om å ha slikt utstyr i dagens regelverk. Det er likevel sannsynlig at en del skip allerede har minst én lyskaster om bord. Skip som skal operere i polare områder, må derfor installere én eller to lyskilder, for eksempel lyskastere, avhengig av hvordan skipet er utstyrt fra før.

Anslått kostnad for søkelys/lyskaster er fra 30 000 kroner per stykk og oppover.

1.10 Planlegging av reisen
Etter ny regel 11-1.3 i polarkoden skal skipsføreren planlegge en seilingsrute gjennom polare farvann hvor det skal tas hensyn til flere faktorer, jf. 11-1.3 pkt. 1 til 9.

Kostnadene for næringen vil primært knytte seg til tid brukt på kartlegging og vurdering, samt eventuelle utgifter til tilgang på relevant informasjon, i den grad ny regel 11-1.3 medfører strengere krav til planlegging av reisen enn det som følger av skipets sikkerhetsstyringssystem og gjeldende praksis.

2. Konsekvenser for Sjøfartsdirektoratet og anerkjente klasseselskaper
Regelendringene vil generelt inngå som en del av det allerede etablerte tilsynet for de ulike skipstypene. Det må imidlertid etableres et nytt førstegangstilsyn for skip nevnt i forslagets § 1 første ledd bokstavene c, d og e. Et slikt ekstra tilsyn må imidlertid kun utføres dersom påtegning i sertifikatet om operasjon i polare farvann ikke kan gjøres i forbindelse med eksisterende tilsynsordninger.

Skip som brukes utenfor næringsvirksomhet med bruttotonnasje 300 eller mer, som i dag har krav om fartssertifikat for lasteskip og lektere, jf. sertifikatforskriften §§ 24 og 25, men som har fått dispensasjon, må likevel sertifiseres dersom de skal gå i polare farvann. Men det forventes at dette kun vil gjelde noen få skip, om noen. Som nevnt over er det i dag ingen norske fritidsfartøy med bruttotonnasje 300 eller mer registrert i Sjøfartsdirektoratets systemer.

Sjøfartsdirektoratet vil ellers måtte oppdatere aktuelle sjekklister og informere og veilede om de nye kravene internt og eksternt. Aktuelle sertifikatmaler må revideres for å synliggjøre om skipet har lov til å gå i polare farvann.

Det vil ikke bli noen endringer i klasseavtalen, men for skip som er omfattet av disse forskriftsendringene og som sertifiseres av et anerkjent klasseselskap, må også klassen oppdatere sjekklister, veilede mv. Anerkjente

klasseselskap vil også måtte utføre et førstegangstilsyn som nevnt over, dersom påtegning i sertifikatet ikke kan gjøres i forbindelse med ordinære tilsyn.

Endringene vil ikke få noen konsekvenser for godkjente foretak, da de ikke omfatter skip med største lengde under 15 meter[14].

Med hilsen

Alf Tore Sørheim
sjøfartsdirektør

Linda Bruås
avdelingsdirektør

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

Kopi:
Nærings- og fiskeridepartementet

Vedlegg:
1) Forslag til forskrift om endring i forskrift om sikkerhetstiltak for skip som opererer i polare farvann og endring i forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger
2) IMO-resolusjonene MSC.532(107) og MSC.538(107) (originalversjoner)
3) IMO-resolusjonene MSC.532(107) og MSC.538(107) (oversatt til norsk)
4) Høringsliste

[14] Verken lasteskip eller skip som brukes utenfor næringsvirksomhet, med største lengde under 15 meter, har krav om målebrev, jf. forskrift om måling av skip og flyttbare innretninger.