

I henhold til høringsliste

## Høring om forslag til ny forskrift om sjøfartskort og andre identitetsbevis på skip og flyttbare innretninger (sjøfartskortforskriften) og endringer i kvalifikasjonsforskriften i forbindelse med innføring av nytt identitetsbevis for norske sjøfolk

### I. Generelt om forslaget

#### 1. Høringsfrist og kontaktinformasjon

Sjøfartsdirektoratet sender med dette på høring forslag til følgende:

- ny forskrift om sjøfartskort og andre identitetsbevis på skip og flyttbare innretninger (sjøfartskortforskriften)
- endringer i [forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk](#) (kvalifikasjonsforskriften)

Høringsfrist er satt til 16. desember 2025, og eventuelle innspill sendes til [post@sdir.no](mailto:post@sdir.no). Høringsfristen er forkortet for at det skal være mulig å fastsette forskriftene innen 1. januar 2026. Det har lenge vært flagget at sjøfartsboken skal erstattes med et nytt og mer moderne identitetsbevis for sjøfolk. På grunn av ytre omstendigheter har Sjøfartsdirektoratet imidlertid måttet utvikle en løsning for utstedelse og distribusjon av et nytt identitetsbevis innenfor en særdeles knapp tidsramme.

Høringen er tilgjengelig på Sjøfartsdirektoratets hjemmeside [www.sdir.no](http://www.sdir.no). Spørsmål om høringen kan rettes til juridisk seniorrådgiver Unn Caroline Lem på telefon 40873288 eller e-post [ucl@sdir.no](mailto:ucl@sdir.no).

### 2. Kort om forslaget

#### 2.1 Generelt

Forskriftsendringene foreslås i forbindelse med innføringen av norsk sjøfartskort, som skal erstatte den norske sjøfartsboken som identitetsbevis for norske statsborgere som har sitt arbeid om bord på norske eller utenlandske skip og flyttbare innretninger (heretter omtalt som norske sjøfolk).

Norge tilbyr norske sjøfolk et identitetsbevis i henhold til [ILO-konvensjon nr. 108 om sjøfolks identitetsbevis av 1958](#) (ILO 108). Sjøfartsboken oppfyller konvensjonens krav til design, kvalitet, sikkerhet og innhold, samt Norges plikt til å utstede identitetsbevis til norske sjøfolk som ratifiserende stat, jf. [forskrift 25. november 1988 nr. 940 om kontroll av maritim tjeneste](#) (forskrift om kontroll av maritim tjeneste). Sjøfartskortet skal, i likhet med sjøfartsboken, fungere som et identitetsbevis for norske sjøfolk, selv om det ikke regnes som et offisielt ID-dokument etter [lov 5. juni 2015 nr. 39 om nasjonalt identitetskort](#) (ID-kortloven). Kortet kan brukes til identifikasjon og til å dokumentere at innehaveren har sitt arbeid om bord på fartøy, noe som blant annet forenkler gjennomføringen av landlov og arbeidsrelaterte reiser i utlandet.



Norske sjøfolk har rett til å få utstedt sjøfartsbok etter søknad, men det er ikke en plikt å ha sjøfartsbok. På samme måte vil det være en rettighet og ikke en plikt for norske sjøfolk å ha sjøfartskort. Like fullt skal alle som har sitt arbeid om bord på norske fartøy være utstyrt med et gyldig identitetsbevis, jf. [lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet](#) (skipssikkerhetsloven) § 39 annet ledd. Kravet gjelder uavhengig av statsborgerskap, og kan være sjøfartsbok, sjøfartskort, pass eller annet identitetsbevis.

Sjøfartsdirektoratet mener at det er mest hensiktsmessig å foreslå sjøfartskortforskriften som erstatning for bestemmelsene om sjøfartsbok i forskrift om kontroll av maritim tjeneste, ettersom større deler av den eksisterende forskriften vil bli utdatert ved innføringen av sjøfartskortet.

Videre foreslår direktoratet at bestemmelser om dokumentasjon på fartstid i forskrift om kontroll av maritim tjeneste videreføres i justert form og flyttes til kvalifikasjonsforskriften.

## 2.2 Sjøfartskortforskriften

I forbindelse med at sjøfartskortet erstatter sjøfartsboken, vil det være nødvendig med endringer i tilhørende regelverk. Sjøfartskortforskriften foreslås først og fremst for å oppdatere identitetsbeviset for norske sjøfolk til nyere teknologi enn den som ligger til grunn for sjøfartsboken. Blant annet skal sjøfartskortet inneholde sikkerhetslementer basert på moderne teknologi. Sjøfartskortet vil også være mer praktisk å bruke som legitimasjon enn sjøfartsboken.

Sjøfartskortet skal være tilgjengelig i fysisk og digitalt format, og vil for eksempel kunne legge bedre til rette for norske sjøfolks landlov og gjennomreise i land som har ratifisert den mer moderne ILO-konvensjon nr. 185 om sjøfolks identitetsbevis av 2003 (ILO 185). Videre antas det at en digital søknadsprosess for sjøfartskort vil oppleves som en forenkling for flertallet av norske sjøfolk. Ved å bruke BankID for innlogging i Sjøfartsdirektoratets nettportal «Min side sjøfolk» vil søknad om sjøfartskort kunne sendes inn fra hvor som helst i verden.

Etter sjøfartskortforskriften er det Sjøfartsdirektoratet som skal motta søknader, saksbehandle og utstede sjøfartskort i Sjøfartsdirektoratets database og digitale saksbehandlingssystem, kalt APS, mens eksterne leverandører skal produsere og sende ut sjøfartskort til søkerne. Antatt volum for utstedte sjøfartskort er 3 000 til 5 000 kort årlig, basert på antallet utstedte sjøfartsbøker per år.

Sjøfartskortet skal produseres i plast eller lignende materiale (polykarbonat eller kompositt). I tillegg vil kortet være tilgjengelig digitalt i mobilapp og nettleser, men eldre mobiltelefoner vil kunne ha begrenset støtte for den digitale versjonen på grunn av tekniske begrensninger i operativsystemene iOS og Android.

Sjøfartsbok som er utstedt i henhold til forskrift om kontroll av maritim tjeneste, kan brukes så lenge den er gyldig. Sjøfartsbok vil imidlertid ikke bli utstedt etter at sjøfartskortforskriften er trådt i kraft.

## 2.3 Endringer i kvalifikasjonsforskriften

Forskrift om kontroll av maritim tjeneste foreslås opphevet samtidig som sjøfartskortforskriften trer i kraft. Derfor vil det være nødvendig å videreføre forskriftens bestemmelser om dokumentasjon på og oppbevaring av sjøfolks fartstid. Disse bestemmelsene foreslås tatt inn i kvalifikasjonsforskriften § 16 om fartstid, beregning og dokumentasjon og § 81 om dokumentasjon av tjenestetid.

Fartsoppgave som er utstedt i henhold til forskrift om maritim tjeneste, er ikke et identitetsbevis og har ingen gyldighetsdato. Rederiet eller den rederiet bemyndiger kan registrere fartstid i fartsoppgaven til den er utskrevet, men det vil ikke bli utstedt fartsoppgave etter kvalifikasjonsforskriften. Videre vil ikke NAV eller norsk utenriksstasjon registrere fartstid i fartsoppgaven etter at sjøfartskortforskriften er trådt i kraft.

For øvrig følger det av kvalifikasjonsforskriften § 5 at rederiet skal sørge for at alle som tjenestegjør om bord, har gyldige sertifikater, påtegninger, kvalifikasjoner og etterutdanning, inkludert repetisjon og oppdateringer, og videre at rederiet skal ha oppdatert dokumentasjon om sjøfolkens erfaring, opplæring, helsetilstand og språkkunnskap, som skal kunne legges frem for kontroll.

### **3. Bakgrunnen for forslaget**

#### **3.1 Sjøfartskortforskriften**

Norge har plikt til å tilby et identitetskort i henhold til ILO 108 til norske sjøfolk fordi Norge har ratifisert konvensjonen. Etter forskrift om kontroll av maritim tjeneste er dette identitetsbeviset sjøfartsboken. Sjøfartsboken er først og fremst et identitetsdokument, og skal derfor utstedes, håndteres og oppbevares med sikte på å forhindre misbruk. Sjøfartsbokens identitetsdel skal bidra til å forenkle sjøfolks reise til og fra havner i utlandet i forbindelse med arbeid og gi adgang til utenlandske havner mens fartøyet ligger i havn. Sjøfartsboken kan også brukes til registrering av fartstid. Utenlandske statsborgere som har sitt arbeid på norsk fartøy, kan søke om å få utstedt en fartsoppgave hvor fartstiden kan registreres. Fartsoppgaven har imidlertid ingen identitetsdel.

Sjøfartsboken er gammeldags og inneholder utdatert teknologi, og Sjøfartsdirektoratet har lenge jobbet for å få på plass et sjøfartskort basert på digitalisering og ny teknologi for sikkerhetslementer i kortet. Den foreslåtte løsningen er imidlertid av nyere dato, og bygger i stor grad på direktoratets forholdsvis nye digitale systemer. En digital løsning for sjøfartskort uten behov for fysisk oppmøte på offentlig kontor anses å være en fordel for de fleste søkerne, det vil si norske statsborgere, som normalt har BankID for innlogging i nettportalen «Min side sjøfolk».

Til erstatning for sjøfartsboken foreslår direktoratet et moderne sjøfartskort i både digitalt og fysisk format. Det fysiske formatet vurderes å være nødvendig, ettersom det i dag ikke finnes internasjonale retningslinjer for digitale identitetsbevis for sjøfolk. Dette i motsetning til digitale løsninger for personlige sertifikater, som blant annet er regulert i MSC.1/Circ.1665 Guidelines on the use of electronic certificates of seafarers.

NAV utsteder i dag sjøfartsboken til norske sjøfolk på Sjøfartsdirektoratets vegne, etter at søknad om sjøfartsbok er mottatt av NAV eller norsk utenriksstasjon. Både NAV og norske utenriksstasjoner utsteder i tillegg fartsoppgaver til utenlandske sjøfolk. Nylig ble det imidlertid avklart at NAV skal slutte å utstede sjøfartsboken fra 1. mars 2026. Derfor er det ønskelig å legge til rette for utstedelse, produksjon og utsendelse av sjøfartskort så snart som mulig.

Ettersom eksternt leverandør skal stå for produksjon og utsendelse av sjøfartskort, må det avklares hvem som blir leverandør før det kan slås fast om det fysiske sjøfartskortet kan produseres og sendes ut til søkerne fra 1. januar 2026. For tiden pågår en anbudskonkurranse for produksjon og utsendelse av sjøfartskort med tilsvarsfrist 17. november 2025: [Produksjon av ID-kort | Doffin, Database for offentlige anskaffelser](#).

Dato for oppstart av utstedelse av sjøfartskort vil ikke bli fastsatt før datoen for fysisk produksjon og distribusjon av kortet er avklart med valgt leverandør. Det er tatt høyde for at Sjøfartsdirektoratet i en overgangsperiode fra 1. mars 2026 må utstede sjøfartsboken dersom sjøfartskort ikke kan produseres og leveres fra denne datoen. Sjøfartsdirektoratet vil ikke videreføre utstedelse av fartsoppgave. Ordningen er utdatert og kan enkelt erstattes ved bruk av Sjøfartsdirektoratets nettportal «Min side kvalifikasjoner» og andre løsninger for registrering av fartstid.

#### **3.2 Endringer i kvalifikasjonsforskriften**

Det anses mest hensiktsmessig å videreføre bestemmelser om fartstid fra forskrift om kontroll av maritim tjeneste til kvalifikasjonsforskriften i justert form, ettersom dette vil gi et helhetlig regelverk om fartstid.

Krav om registrering og oppbevaring av fartstid vil etter dette være regulert i kvalifikasjonsforskriften § 16 om fartstid, beregning og dokumentasjon og § 81 om dokumentasjon av tjenestetid. Det følger allerede av kvalifikasjonsforskriften at rederiet skal påse at fartstid føres for sjøfolk på egne skip.

#### **4. Hjemmelsspørsmål, virkeområde og pliktsubjekt**

##### **4.1 Sjøfartskortforskriften**

Sjøfartskortforskriften foreslås hjemlet i skipssikkerhetsloven § 2 om lovens saklige virkeområde, § 6 om rederiets alminnelige plikter, § 39 tredje ledd bokstav f om kontroll av personer og gjenstander som er eller skal om bord på skipet, og § 39 tredje ledd bokstav g om utstedelse og utforming av identifikasjonsbevis.

Sjøfartskortforskriftens saklige virkeområde foreslås presisert i § 1 ved at forskriftens bestemmelser om sjøfartskort og sjøfartsbok omfatter norske statsborgere som har sitt arbeid om bord på skip og flyttbare innretninger, og ved at sjøfartskortforskriften § 11 om rederiets kontroll av identitetsbevis omfatter alle som har sitt arbeid om bord på norske fartøy.

Rederiets alminnelige plikter i skipssikkerhetsloven § 6 foreslås presisert i sjøfartskortforskriften § 11. Det følger av skipssikkerhetsloven at den som har sitt arbeid om bord, skal være utstyrt med et identitetsbevis, jf. skipssikkerhetsloven § 39 annet ledd. Sjøfartskortforskriftens presisering av kravet om rederiets kontroll av sjøfolks identitetsbevis er hjemlet i skipssikkerhetsloven § 39 annet ledd bokstav f om kontroll av personer og gjenstander som er eller skal om bord på skipet.

Sjøfartskortforskriftens bestemmelser om sjøfartskort og sjøfartsbok er hjemlet i skipssikkerhetsloven § 39 annet ledd bokstav g om utstedelse og utforming av identitetsbevis.

I Ot.prp. nr. 87 (2005–2006) om lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven), punkt 13.4 femte avsnitt, står det at «[I]ovforslaget legger opp til at den som har sitt arbeid om bord skal ha et identifikasjonsbevis. Lovforslaget vil gi hjemmel for å gjennomføre ILO-konvensjon nr. 185: Seafarers' Identity Documents Convention. I henhold til konvensjonen skal det bl.a. være offentlig kontroll med sjøfolks identitet, og rapportering til offentlig myndighet om hvem som er om bord på skip. Konvensjonen legger også til rette for en mest mulig effektiv adgangskontroll til skip og havner, samtidig som sjøfolk får en sikrere ordning under sine reiser til og fra skipet og ved landlov. Den sikrer også en internasjonal standard for sjøfolks ID bevis i form, innhold og kontrollmekanismer. Konvensjonen berører komplekse problemstillinger så som immigrasjon og personvern, og introduserer krav om fingeravtrykksbiometri.» Videre følger det av forarbeidenes merknader til skipssikkerhetsloven § 39 at «[a]nnet ledd bestemmer at den som arbeider om bord på skipet skal utstyres med identifikasjonsdokumenter. Pass kan være et slikt identifikasjonsdokument og i fremtiden vil identifikasjonsdokumenter i henhold til ILO-konvensjon nr. 185: Seafarers' Identity Documents Convention, art. 2 og 3 kunne være det som kreves. Norsk ratifikasjon er for tiden til vurdering.»

Norge har ikke ratifisert ILO 185, men det er lagt til rette for ratifikasjon ved at det er gitt hjemmel til utstedelse og utforming av identifikasjonsbevis i samsvar med konvensjonen. På bakgrunn av dette er det klart at skipssikkerhetsloven § 39 annet ledd bokstav g også gir tilstrekkelig hjemmel til fastsettelsen av bestemmelser om sjøfartskort og sjøfartsbok, som stiller mindre strenge krav til innhold enn ILO 185.

##### **4.2 Endringer i kvalifikasjonsforskriften**

Endringene i kvalifikasjonsforskriften foreslås hjemlet i skipssikkerhetsloven § 6 og § 16 annet ledd bokstav b om nødvendig dokumentasjon.

Rederiets alminnelige plikter i skipssikkerhetsloven § 6 foreslås presisert i kvalifikasjonsforskriften § 16 om fartstid, beregning og dokumentasjon og § 81 om dokumentasjon av tjenestetid. Kvalifikasjonsforskriften gjelder kun for norske fartøy, men både norske og utenlandske sjøfolk er omfattet av forskriften.

ILO-konvensjonen [Maritime Labour Convention](#) (MLC) standard A2.1 nr. 1 bestemmer at medlemsstatene skal vedta lover eller forskrifter som sikrer at fartstid dokumenteres på skip som fører dens flagg. Norge har ved å ratifisere MLC forpliktet seg til å sikre at sjøfolk på norske skip tilbys en skriftlig bekreftelse på deres fartstid om bord. I Norge følger dette kravet av forskrift om kontroll av maritim tjeneste § 5 om utstedelse av sjøfartsbok og fartsoppgave og § 6 om fartstid, utforming og innhold i sjøfartsbok og fartsoppgave.

Rederiets plikt til å registrere og oppbevare dokumentasjon på sjøfolkenes fartstid i forskrift om kontroll av maritim tjeneste § 6 tredje ledd foreslås videreført til kvalifikasjonsforskriften § 16, men i justert form ettersom verken sjøfartsboken eller fartsoppgaven skal utstedes etter sjøfartskortforskriften.

## **II. Nærmere om forslaget**

### **1. Generelt**

Forskrift om kontroll av maritim tjeneste foreslås ikke videreført, ettersom sjøfartsbok og fartsoppgave skal fases ut. Det anses mer hensiktsmessig å fastsette en ny forskrift enn å endre den eksisterende forskrift om kontroll av maritim tjeneste når sjøfartskortet skal innføres. Sjøfartskortforskriftens innhold gjenspeiles klart i forskriftsnavnet, og den vil være en ryddig forskrift uten opphevede bestemmelser. Forskrift om kontroll av maritim tjeneste inneholder allerede to opphevede bestemmelser, og ville ha blitt ytterligere uthulet med flere opphevede bestemmelser dersom en endringsforskrift hadde blitt foreslått.

Begrunnelsen for å fastsette sjøfartskortforskriften er altså todelt: For det første vil bestemmelsene om sjøfartsbok i forskrift om kontroll av maritim tjeneste bli utdatert, ettersom sjøfartsboken skal erstattes av sjøfartskortet. Selv om noen bestemmelser må videreføres i justert form, er det hensiktsmessig at disse inngår i en ny forskrift, særlig med tanke på at gyldige sjøfartsbøker fortsatt vil være i bruk i en overgangsperiode. For det andre vil det gi bedre sammenheng i regelverket at bestemmelser om fartstidsregistrering i forskrift om kontroll av maritim tjeneste overføres (i justert form) til bestemmelser i kvalifikasjonsforskriften som allerede omhandler fartstid.

### **1.2 Sjøfartskortforskriften**

#### **1.2.1 Formål**

Formålet med forskriftsforslaget er å legge til rette for en moderne og sikkerhetsmessig forsvarlig ordning for norske sjøfolks identitetsbevis, som både innebærer digitalisering og bruk av ny sikkerhetsteknologi. Direktoratet mener at sjøfartskortet blant annet vil bidra til en forenkling av norske sjøfolks arbeidshverdag ved reiser i utlandet og ved anløp i utenlandske havner.

#### **1.2.2 Videreføring av regelverk**

Forskrift om kontroll av maritim tjeneste § 1 om definisjoner foreslås ikke videreført, ettersom definisjonene enten blir utdatert eller overfløydige i sjøfartskortforskriften.

Det er ikke relevant å videreføre § 2 første ledd om virkeområde fordi det er behov for en mer presis virkeområdebestemmelse i sjøfartskortforskriften.

Forskrift om kontroll av maritim tjeneste § 3 om unntak (dispensasjon) foreslås videreført i sjøfartskortforskriften § 12 av hensyn til at det i noen tilfeller har vært behov for at skoleelever får sjøfartsbok for å kunne følge med fartøy til utenlandsk havn, og fordi det også kan oppstå lignende behov i forbindelse med ordning for arbeidstrening på fartøy i utlandet.

Bestemmelsen om rederiets forkontroll av «arbeidstakers ansettelsesforhold, kvalifikasjoner, helseerklæring og identifikasjonsbevis» foreslås ikke videreført fra forskrift om kontroll av maritim tjeneste § 4. Denne bestemmelsen vurderes som overflødig, ettersom rederiets plikt til dokumentasjonskontroll allerede følger av skipssikkerhetsloven § 6 annet ledd om rederiets sørge-for-ansvar og [lov 21. juni 2013 nr. 102 om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip](#) (skipsarbeidsloven) § 2-4 første ledd om rederiets påse-ansvar. Rederiet har mulighet til å delegere denne forkontrollen til for eksempel skipsfører. I tillegg gjennomfører Sjøfartsdirektoratet og den direktoratet bemyndiger, dokumentasjonskontroll i forbindelse med tilsyn, enten som inspeksjon om bord på et fartøy eller som revisjon av rederiet. Sjøfartsdirektoratet kontrollerer også fartstid ved behandling av søknader om personlige sertifikater etter kvalifikasjonsforskriften.

Forskrift om kontroll av maritim tjeneste § 5 om utstedelse av sjøfartsbok og fartsoppgave kan ikke videreføres i sin opprinnelige form fordi sjøfartsbok og fartsoppgave skal utfases. Det samme gjelder forskriftens § 6 om fartstid, utforming og innhold i sjøfartsbok og fartsoppgave. Det foreslås imidlertid at sjøfartsbok som er

utstedt i henhold til forskrift om kontroll av maritim tjeneste, kan brukes så lenge den er gyldig. Derfor foreslås sjøfartsboken regulert i enkelte bestemmelser i sjøfartskortforskriften inntil direktoratet med sikkerhet kan si at det ikke lenger finnes gyldige sjøfartsbøker i omløp. Se forskriftsforslagets §§ 1 bokstav b, 6 første ledd, 7 annet ledd, 8, 11 annet ledd bokstav b og 13 for regulering av sjøfartsbok.

Forskrift om kontroll av maritim tjeneste § 7 foreslås videreført i noe endret form i sjøfartskortforskriften § 11, som gjenspeiler gjeldende krav til kontroll av gyldig identitetsbevis før tiltredelse om bord på norsk fartøy.

Forskrift om kontroll av maritim tjeneste §§ 8 og 10 er opphevet, og det er ikke relevant å videreføre § 9 om gebyr for utstedelse av fartsoppgave, ettersom fartsoppgave ikke skal utstedes etter sjøfartskortforskriften.

### 1.2.3 Søknadsprosess for sjøfartskort

Norske sjøfolk kan få utstedt sjøfartskort etter søknad. Dette gjelder uavhengig av om sjøfolkene har sitt arbeid på norsk eller utenlandsk fartøy, og er en videreføring av retten til å få utstedt sjøfartsbok. Både arbeidstakere og selvstendige oppdragstakere er omfattet av retten til sjøfartskort.

Ved søknad om sjøfartskort foreslås det at søkeren kan legitimere seg med pass eller norsk nasjonalt ID-kort med reiserett. Denne utvidelsen fra dagens krav om kun pass er en naturlig følge av at nasjonalt ID-kort er innført i Norge.

Norsk nasjonalt ID-kort *uten* reiserett kan imidlertid ikke brukes som legitimasjon fordi det ikke likestilles med pass. Videre kan andre enn norske statsborgere være innehavere av slike kort, jf. [forskrift 9. oktober 2020 nr. 2012 om pass og nasjonalt ID-kort \(pass og ID-kortforskriften\)](#) § 2A-1, og norsk sjøfartskort skal kun utstedes til norske statsborgere. Andre nasjonale ID-kort godtas heller ikke for utstedelse av sjøfartskort. For å gjøre dette skillet enkelt og ryddig for brukerne av nettportalen «Min side sjøfolk», skal muligheten til å søke om sjøfartskort kun vises for norske sjøfolk.

Søknadsprosessen knyttet til sjøfartskort skal være digital. Det vil kun være mulig å søke om sjøfartskort når søkeren som logger seg inn i nettportalen «Min side sjøfolk» med BankID, har norsk fødselsnummer og norsk statsborgerskap. Disse opplysningene hentes automatisk fra Folkeregisteret ved innloggingen. For alle andre innloggingsmetoder (fødselsnummer uten norsk statsborgerskap, d-nummer eller e-post) skal funksjonen for sjøfartskortet være skjult. Brukerne vil da ikke se menypunktet for søknad. På denne måten unngås uklarhet om hvem som kan søke om sjøfartskort.

I APS benyttes e-formidling ved utsendelse av følgebrev og eventuell tilleggsinformasjon i forbindelse med vedtak om godkjenning, avslag eller tilbakekall. Kommunikasjonen sendes digitalt til søker via e-formidling. Dersom personen har reservert seg mot digital post, skal dokumentasjonen sendes som ordinær postforsendelse.

Mulighet for hastebestilling av sjøfartskort er vurdert, men Sjøfartsdirektoratet ønsker ikke å utvikle en slik løsning. Det finnes heller ingen tilsvarende løsning for personlige sertifikater og påtegninger. Det legges imidlertid til rette for digital visning av sjøfartskort på mobil. Denne løsningen vil kunne godtas av land som anerkjenner elektroniske løsninger for sjøfartskort. Dermed vil det kunne hjelpe norske sjøfolk som har forlagt sitt fysiske kort uten at det er meldt tapt, fordi søkeren regner med å gjenfinne kortet innen kort tid. Mobilløsningen gir også fordelen at den digitale versjonen av sjøfartskortet vil bli tilgjengelig for søkeren så snart Sjøfartsdirektoratet har utstedt sjøfartskort i APS. Dessuten vil løsningen for hastesaker knyttet til personlige sertifikater brukes tilsvarende på hastesaker for sjøfartskort. Dette innebærer vurdering og behandling av prioriteringsforespørsler.

### 1.2.4 Personopplysningsloven og databehandleravtale

Etter [lov 15. juni 2018 nr. 38 om behandling av personopplysninger](#) (personopplysningsloven) blir valgt leverandør av sjøfartskort databehandler av opplysninger som kommer fra Sjøfartsdirektoratet som behandlingsansvarlig virksomhet. Personopplysningsloven består av nasjonale regler og EUs

personvernforordning (også kalt GDPR – General Data Protection Regulation). Loven stiller krav til at Sjøfartsdirektoratet som behandlingsansvarlig setter i verk egnede tiltak, både tekniske og organisatoriske, for å «sikre og påvise» at personopplysninger behandles i samsvar med regelverket.

Sjøfartsdirektoratet skal inngå en databehandleravtale med valgt leverandør av sjøfartskortet i henhold til DFØs standardavtale for databehandling, for å sikre korrekt behandling av personopplysninger og oppfyllelse av personopplysningsloven for øvrig.

### **1.2.5 Gebyrer for sjøfartskort og duplikat**

Etter bestemmelsene i [Finansdepartementets rundskriv R-112/2015 om statlig gebyr- og avgiftsfinansiering](#) skal gebyrer i utgangspunktet ikke være høyere enn statens produksjonskostnader for den aktuelle tjenesten. Utstedelsen av sjøfartsbok er p.t. ikke gebyrbelagt, men i forbindelse med omlegging til sjøfartskort i APS anbefaler Sjøfartsdirektoratet å innføre kostnadsbaserte gebyrer for sjøfartskort. Dette er i tråd med fastsettelsen av gebyrer som gjelder for de øvrige dokumentene som utstedes etter [forskrift 21. desember 2009 nr. 1739 om gebyr for utstedelse av sertifikater og påtegninger til maritimt personell og for utstedelse av båtførerbevis til båtførere](#) (gebyrforskriften).

Sjøfartsdirektoratet skal behandle søknader og utstede sjøfartskortet i APS, mens produksjon og utsendelse av sjøfartskortet skal settes ut til leverandør. Nødvendige tilpasninger i APS, drift, saksbehandling, utstedelse, produksjon og utsendelse av sjøfartskort medfører kostnader for Sjøfartsdirektoratet og valgt leverandør av sjøfartskortet. Gebyr for sjøfartskort bør inntas i gebyrforskriften, som blant annet omhandler personlige sertifikater for sjøfolk. Det vil også være behov for en duplikatsats som kan brukes dersom eieren blir frastjålet eller mister sjøfartskortet.

Gebyret for sjøfartskort anslås å bli mellom 700 og 1 000 kroner. Beregningene er blant annet basert på gebyrene for personlige sertifikater i forskriftens § 4. Duplikatgebyret for sjøfartskort vil ligge på cirka halvparten av gebyret for sjøfartskort.

## **1.3 Kvalifikasjonsforskriften**

### **1.3.1 Formål**

Formålet med de foreslåtte endringene i kvalifikasjonsforskriften er å sikre sjøfolks rett til registrering og oppbevaring av fartstid når muligheten for registrering av fartstid i sjøfartsbok og fartsoppgave bortfaller.

### **1.3.2 Videreføring av regelverk**

Som nevnt i kapittel I punkt 4.2 ovenfor, har Norge ved å ratifisere MLC forpliktet seg til å sikre at sjøfolk på norske skip tilbys en skriftlig bekreftelse på deres fartstid om bord, og i norsk rett er dette kravet i hovedsak tatt inn i forskrift om kontroll av maritim tjeneste. Videre har sjøfolk rett til attest etter skipsarbeidsloven § 5-16, og det er tatt inn bestemmelser om dokumentasjon på fartstid i kvalifikasjonsforskriften §§ 16 og 81.

I tillegg til å være et identitetsdokument er sjøfartsboken et dokument for registrering av fartstid, jf. forskrift om kontroll av maritim tjeneste §§ 5 og 6. Ettersom Sjøfartsdirektoratet legger opp til utfasing av sjøfartsboken og fartsoppgaven, foreslås det at krav om fartstidsregistrering og oppbevaring av dokumentasjon på fartstid tas inn i felles bestemmelser om registrering og dokumentasjon på fartstid i kvalifikasjonsforskriften §§ 16 og 81. Regelverket for registrering av fartstid vil etter dette bli felles for norske statsborgere og utenlandske statsborgere som har sitt arbeid på norske fartøy.

Plikten til oppbevaring av sjøfolkenes fartstid i forskrift om kontroll av maritim tjeneste § 6 tredje ledd foreslås videreført i kvalifikasjonsforskriften § 16 annet ledd.

Ved overgangen til sjøfartskort må rederiene registrere sjøfolks fartstid ved hjelp av andre løsninger for fartstidsbekreftelse, som forklart i kommentarene til kvalifikasjonsforskriften § 16 annet ledd i punkt 2.2 nedenfor.

Direktoratet foreslår ikke å videreføre eksisterende ordning for at offentlig myndighet kan registrere fartstid, jf. forskrift om kontroll av maritim tjeneste § 6 første ledd siste punktum. Dermed utgår ordningen med at offentlig myndighet kan registrere fartstid når sjøfartskortforskriften trer i kraft og forskrift om kontroll av maritim tjeneste blir opphevet. I denne forbindelse gjøres det oppmerksom på at fartstid som i dag blir ført inn i sjøfartsbok og fartsoppgave av NAV og norsk utenriksstasjon, kun skal gjøres på bakgrunn av dokumentasjon fra rederiet. Følgelig får ikke sjøfolkene registrert fartstid av offentlig myndighet når denne ikke allerede er registrert av rederiet.

## **2. Kommentarer til de enkelte bestemmelser**

### **2.1 Sjøfartskortforskriften**

#### ***Til § 1 Virkeområde***

Forskriften gjelder norsk statsborgers rett til norsk sjøfartskort, regulering av norsk sjøfartsbok utstedt med hjemmel i forskrift om kontroll av maritim tjeneste, og rederiets kontroll av identitetsbevis på norsk fartøy.

#### Bokstav a om norsk statsborgers rett til norsk sjøfartskort (sjøfartskort)

Sjøfartskort vil være en rettighet for norske statsborgere som har sitt arbeid om bord på norske eller utenlandske skip og flyttbare innretninger, som er omtalt som norske sjøfolk tidligere i høringsnotatet.

Etter gjeldende praksis omfatter retten til sjøfartsbok også norske sjøfolk som i nær fremtid skal tiltre tjeneste om bord. Denne praksisen foreslås videreført for retten til sjøfartskort.

Både arbeidstakere og selvstendige oppdragstakere er omfattet av retten til sjøfartskort.

#### Bokstav b om norsk sjøfartsbok utstedt med hjemmel i forskrift 25. november 1988 nr. 940 om kontroll av maritim tjeneste (sjøfartsbok)

Sjøfartsbok som er utstedt i henhold til forskrift om kontroll av maritim tjeneste, kan brukes så lenge den er gyldig. Gyldighetstiden er fem år fra utstedelsesdato.

#### Bokstav c om krav om identitetsbevis for den som har sitt arbeid om bord på norsk skip eller flyttbar innretning

Den som har sitt arbeid om bord på norsk fartøy, skal være utstyrt med et identitetsbevis etter skipssikkerhetsloven § 39 annet ledd. Rederiets oppfølging av dette kravet foreslås regulert i sjøfartskortforskriften § 11.

#### ***Til § 2 Rett til sjøfartskort***

Norsk statsborger som oppfyller vilkårene i forskriften, skal ha rett til å få sjøfartskort etter søknad til Sjøfartsdirektoratet.

Sjøfartskortet skal inneholde følgende opplysninger:

- fullt navn
- kjønn
- fødselsnummer
- fødested (landkode)
- norsk statsborgerskap
- ansiktsfoto
- navnetrekk (signatur)
- høyde
- dokumentnummer
- gyldighetsdato (fra – til)
- utstedelsessted og -dato
- utstedelsesmyndighet
- informasjon om at kortet er i henhold til ILO-konvensjon nr. 108
- informasjon om at funnet kort skal sendes til Sjøfartsdirektoratet

- QR-kode og informasjon om verifikasjonsside

Folkeregistrert personnavn kan forkortes når det er nødvendig av plasshensyn. Kortet skal ha tekst på norsk og engelsk.

Til forskjell fra informasjon om fødested i sjøfartsboken, skal det stå en tre-bokstavers kode for hvilket land innehaveren av sjøfartskortet er født i. Opplysningene om fødeland hentes fra Folkeregisteret. Hvis ikke fødeland er registrert i Folkeregisteret eller landet ikke lenger eksisterer, blir feltet for fødeland i sjøfartskortet markert med XXX. Dette tilsvarer løsningen for norsk pass.

### ***Til § 3 Ansvarlig myndighet mv.***

#### Første ledd

Det slås fast at Sjøfartsdirektoratet er ansvarlig myndighet for utstedelse av sjøfartskort og bestemmer form og innhold for sjøfartskortet.

Sjøfartskortet er et identitetsbevis som har som formål å legge til rette for norske sjøfolks reiser og adgang til havner i utlandet. Det er ikke like detaljerte krav til innhold som for pass og nasjonale ID-kort med reiserett, og det kan være at utenlandske havnestater vil kreve pass og visum i tillegg til sjøfartskort.

Biometriske personopplysninger i form av ansiktsfoto og navnetrekk i sjøfartskortet skal kun brukes til verifisering eller kontroll av sjøfartskortinnehaverens identitet.

#### Annet ledd

Det opplyses om at sjøfartskortets utseende eller innhold ikke skal endres av andre enn Sjøfartsdirektoratet. Dette innebærer informasjon til sjøfartskortinnehaveren om at det er forbudt å endre sjøfartskortets utseende eller innhold. Hvis dette gjøres, kan det innebære forfalskning og forsøk på misbruk av kortet. Se også § 10.

### ***Til § 4 om søknad om sjøfartskort:***

#### Første ledd

Norske sjøfolk kan få utstedt sjøfartskort etter søknad. Dette gjelder uavhengig av om sjøfolkene har sitt arbeid på norsk eller utenlandsk fartøy, og er en videreføring av retten til å få utstedt sjøfartsbok etter forskrift om kontroll av maritim tjeneste.

#### Annet ledd

Ved søknad om sjøfartskort foreslås det at søkeren skal legitimere seg i nettportalen «Min side sjøfolk» med pass eller norsk nasjonalt ID-kort med reiserett. Denne utvidelsen av muligheten til å legitimere seg sammenlignet med dagens krav om pass, er en naturlig følge av at nasjonalt ID-kort med reiserett er innført i Norge, jf. pass- og ID-kortforskriften.

Sak om sjøfartskort i APS vil bli automatisk arkivert i Sjøfartsdirektoratets arkivsystem når søknaden er betalt.

For pass kan fødested kontrolleres mot opplastet kopi. Dette er ikke mulig for nasjonalt ID-kort med reiserett, ettersom opplysning om fødested ikke fremgår av kortet. Denne opplysningen blir derfor tillitsbasert for ID-kort, noe som vurderes som akseptabelt sett i lys av egenerklæringen som skal bekreftes av søkeren, jf. bokstav e.

#### Bokstav b

Søkerens sist utstedte gyldige maskinlesbare pass eller nasjonale ID-kort med reiserett skal benyttes for identifisering ved at bilde eller kopi av dokumentets sider med ansiktsfoto, navnetrekk og høyde lastes opp i «Min side sjøfolk». Dette fordi bilde av ansiktsfoto og navnetrekk ikke er egnet for annen registrering, og fordi informasjon om høyde ikke blir hentet inn fra Folkeregisteret.

### Bokstav c

Bilde av søkeren som oppfyller kravene til ansiktsfoto i pass og nasjonale ID-kort skal lastes opp. Se krav til ansiktsfoto i pass- og ID-kortforskriften § 2-6. Dette innebærer at bildet skal oppfylle minstekravene til ansiktsfoto fastsatt av Den internasjonale organisasjonen for sivil luftfart (ICAO) i Doc 9303. Det vil bli gitt ytterligere veiledning i søknadsprosessen.

### Bokstav d

Bilde av søkerens navnetrekk skal lastes opp. Navnetrekket skal ligne mest mulig på navnetrekket i søkerens pass eller nasjonale ID-kort med reiserett. Det kreves ikke identisk likhet med navnetrekket i pass eller nasjonalt ID-kort med reiserett, ettersom et slikt krav vil kunne by på tekniske utfordringer.

Navnetrekket skal være av god kvalitet, slik at det er enkelt å tyde på sjøfartskortet.

### Bokstav e

I søknadsprosessen for sjøfartsbok kreves det blant annet at søkeren legger frem dokumentasjon på at vedkommende har sitt arbeid om bord på fartøy. Som følge av den digitale søknadsprosessen for sjøfartskort, foreslår direktoratet å erstatte dette dokumentasjonskravet med en egenerklæring som skal bekreftes av søkeren. Videre skal søkeren bekrefte at opplysningene i søknaden er korrekte.

Tilsvarende som ved ordningen for sjøfartsbok blir dokumentasjon fra rederiet om snarlig tiltredelse av tjeneste om bord, likestilt med dokumentasjon på at søkeren har sitt arbeid om bord. Dette kan være en arbeidsavtale som er inngått selv om søkeren ennå ikke har rukket å tiltre tjenesten om bord, eller en bekreftelse fra rederiet på at arbeidsavtale skal inngås i nær fremtid. For å videreføre denne praksisen for utstedelse av sjøfartskort, foreslås det at egenerklæringen omfatter både søkere som har sitt arbeid om bord på fartøy, og søkere som i nær fremtid skal tiltre tjeneste om bord.

### ***Til § 5 om gyldighetstid for sjøfartskort***

Sjøfartskortet skal være gyldig i fem år fra og med utstedelsesdatoen. Gyldighetstiden er også fem år for nasjonalt ID-kort. Dette legger til rett for muligheten til å oppgradere sjøfartskortene jevnlig, for eksempel ved å oppdatere kortet med nye sikkerhetslementer.

### ***Til § 6 om oppbevaring og tap av sjøfartskort og sjøfartsbok***

#### Første ledd

Sjøfartskort og sjøfartsbok skal oppbevares av innehaveren på betryggende måte. Innehaveren skal straks melde tap av sjøfartskort og sjøfartsbok til Sjøfartsdirektoratet.

Ved tap av sjøfartskort skal tapsmelding sendes til Sjøfartsdirektoratet via "Min side sjøfolk", som registrerer kortet som ugyldig. Kortet anses tapt dersom det blir frastjålet eller mistet. Etter dette vil ikke sjøfartskortet være tilgjengelig elektronisk, og det vil vises at kortet er ugyldig når kortets QR-kode eller angitt verifikasjonsside kontrolleres.

Løsningen for tapsmelding i APS vil være enklere å praktisere for Sjøfartsdirektoratet og innebære en lettelse for politiet sammenlignet med tapsmelding for sjøfartsbok. Løsningen brukes også ved tap av personlige sertifikater etter kvalifikasjonsforskriften.

#### Annet ledd

Sjøfartskort som er meldt tapt, kan ikke tas i bruk på nytt. Det innebærer at det må søkes om nytt sjøfartskort dersom det er ønskelig å ha sjøfartskort etter at det forrige er meldt tapt. Det er ingen slik ordning for sjøfartsboken etter gjeldende regelverk, og det foreslås ikke en ny ordning for sjøfartsbok her.

### ***Til § 7 om duplikat av sjøfartskort***

#### Første ledd

Når tapsmelding er registrert, kan søkeren velge å søke om duplikat for sjøfartskort. Søknad om duplikat for tapt sjøfartskort skal registreres via «Min side sjøfolk».

Duplikat kan bare utstedes til erstatning for gyldig sjøfartskort som er meldt tapt, og skal ha samme utløpsdato som det originale kortet. Det vil være rimeligere å søke om duplikat enn å søke om nytt sjøfartskort.

#### Annet ledd

Det utstedes ikke duplikat til erstatning for tapt sjøfartsbok fordi ordningen for utstedelse av sjøfartsbok vil opphøre når sjøfartskortforskriften trer i kraft.

#### ***Til § 8 om fornyelse av sjøfartskort mv.***

##### Første ledd

Bestemmelsen regulerer for det første ordinær fornyelse av sjøfartskort i forbindelse med at sjøfartskortet utløper.

For det andre bestemmes det at ny søknad om sjøfartskort må sendes ved tapt sjøfartskort eller sjøfartsbok, forutsatt at det er ønskelig å få et nytt sjøfartskort.

For det tredje regulerer bestemmelsen hvordan søkeren skal gå frem ved søknad om sjøfartskort som følge av at opplysninger som lå til grunn for det sist utstedte sjøfartskortet eller sjøfartsboken, var feil eller ikke lenger er korrekte. For eksempel vil ikke opplysningene om navn og kjønn i sjøfartskortet lenger være korrekte ved navneendring og endring av juridisk kjønn. Dette innebærer også at søkeren må sørge for at riktige opplysninger er oppdatert i Folkeregisteret før det søkes om nytt sjøfartskort.

#### Annet ledd

På søknadstidspunktet skal ett av vilkårene i bokstav a til d være oppfylt for søkerens sist utstedte sjøfartskort eller sjøfartsbok, for eksempel at dokumentet er utgått på dato.

#### ***Til § 9 om tilbakekall av sjøfartskort***

Tilbakekall av sjøfartskort innebærer at det blir registrert som ugyldig etter at vedtak om tilbakekall er fattet. Etter dette vil ikke sjøfartskortet være tilgjengelig elektronisk, og det vil vises at kortet er ugyldig når kortets QR-kode eller angitt verifikasjonsside kontrolleres.

#### ***Til § 10 om opplysning om straffansvar***

Etter mønster av pass- og ID-kortforskriften § 2-12, foreslås en informasjonsbestemmelse om straffansvar.

Søkeren gjøres oppmerksom på straffansvar etter [lov 20. mai 2005 nr. 28 om straff](#) (straffeloven) § 202 om identitetskrenkelse, § 221 om uriktig forklaring og § 361 om dokumentfalsk.

Det vises i den forbindelse til at det for eksempel ikke skal gis uriktige opplysninger til Sjøfartsdirektoratet i forbindelse med søknad om sjøfartskort, jf. straffeloven §§ 202 og 221, og at utstedt sjøfartskort ikke skal endres av søkeren.

#### ***Til § 11 om rederiets kontroll av identitetsbevis på norsk fartøy***

##### Første ledd

Det vil ikke være et krav å ha sjøfartskort, men det er et krav å ha et identitetsbevis etter skipssikkerhetsloven § 39 annet ledd. Rederiet skal påse at identiteten til den som har sitt arbeid om bord på norsk fartøy, er tilstrekkelig dokumentert og kontrollert før tiltredelse om bord.

#### Annet ledd

I annet ledd presiseres det at kontrollen skal gjennomføres ved å kreve fremvisning av gyldig sjøfartskort, sjøfartsbok, utenlandsk identitetsbevis som er i henhold til ILO 108 eller ILO 185, pass, nasjonalt ID-kort med reiserett eller tilsvarende identitetsbevis med reiserett.

Begrepet «tilsvarende identitetsbevis med reiserett» i bokstav d omfatter utlendingspass og reisebevis for flyktninger.

### ***Til § 12 om dispensasjon***

#### **Første ledd**

Det foreslås at Sjøfartsdirektoratet i særlige tilfeller skal kunne gi dispensasjon fra krav som følger av sjøfartskortforskriften § 4 etter skriftlig søknad til direktoratet. Manglende norsk statsborgerskap vil ikke være et slikt særlig tilfelle som kan gi grunnlag for dispensasjon.

#### **Annet ledd**

Dersom søkeren ikke oppfyller vilkåret for sjøfartskort i § 4 første ledd om å ha sitt arbeid om bord på fartøy, skal det dokumenteres et særskilt behov for sjøfartskort før dispensasjon kan gis.

Dette innebærer at søkeren må godtgjøre at det foreligger et særskilt behov for sjøfartskort. Etter gjeldende praksis for utstedelse av sjøfartsbok, er det gitt dispensasjoner til elever på videregående skole i forbindelse med utplassering som ledd i skolegang på fartøy i utlandet. I den forbindelse er behovet for sjøfartsbok blitt godtgjort ved bekreftelse fra rederiet eller søkerens skole. Denne praksisen foreslås videreført for utstedelse av sjøfartskort. Det utelukkes ikke at det også kan gis dispensasjon i forbindelse med arbeidstrening som innebærer arbeidsutførelse på fartøy i utlandet.

Det minnes for øvrig om at retten til sjøfartskort skal omfatte norske sjøfolk som i nær fremtid skal tiltre tjeneste om bord, som forklart i kommentarene til § 1 bokstav a og § 4 annet ledd bokstav e ovenfor, slik at det ikke vil være behov for å søke om dispensasjon i slike tilfeller.

### ***Til § 13 om overgangsbestemmelse for sjøfartsbok***

Sjøfartsbok som er utstedt i henhold til forskrift 25. november 1988 nr. 940 om kontroll av maritim tjeneste, kan brukes så lenge den er gyldig.

### ***Til § 14 om ikrafttredelse***

#### **Første ledd**

Forskriften trer i kraft fra den tid Sjøfartsdirektoratet bestemmer.

Det er planlagt at forskriften skal tre i kraft 1. januar 2026. Forskriftens ikrafttredelse vil bli utsatt hvis det likevel ikke skulle være mulig å utstede, produsere og levere sjøfartskort fra denne datoen.

#### **Annet ledd**

Fra samme tid oppheves forskrift 25. november 1988 nr. 940 om kontroll av maritim tjeneste. Dette innebærer at verken sjøfartsbok eller fartsoppgave vil utstedes etter denne datoen.

## **2.2 Kvalifikasjonsforskriften**

### ***Til § 16 annet ledd***

I gjeldende bestemmelse står det at fartstid dokumenteres ved registrering i sjøfartsbok attestert av skipsfører, alternativt ved fartsoppgave bekreftet av rederiet. Språklige endringer foreslås for å gi et generelt krav om dokumentasjon på fartstid ved å bruke det allerede innarbeidede begrepet «fartstidsbekreftelse». Begrepet er allment kjent i skipsfartsnæringen. Se i denne forbindelse informasjon om fartstid på Sjøfartsdirektoratets nettside: [Fartstid - Sjøfartsdirektoratet](#).

Rederiet kan dokumentere fartstid på følgende måter:

1. Innrapportere fartstid i nettportalen «Min side kvalifikasjoner».
2. Bruke direktoratets API-system for overføring av informasjon om fartstid til direktoratet.
3. Skrive fartstidsbekreftelse uavhengig av løsningene i punkt 1 og 2.

### **Til § 16 åttende ledd**

I gjeldende bestemmelse står det blant annet at fartstid for sjøfolk skal dokumenteres ved sjøfartsbok eller godkjent fartsoppgave. Språklige endringer foreslås for å gi et generelt krav om dokumentasjon på fartstid ved å bruke det allerede innarbeidede begrepet «fartstidsbekreftelse» i § 16 åttende ledd til erstatning for «sjøfartsbok» og «fartsoppgave».

### **Til § 81 første punktum**

Språklige endringer foreslås for å gi et generelt krav om dokumentasjon på «tjenestetid» etter §§ 76 til 80 ved å bruke det allerede innarbeidede begrepet «fartstidsbekreftelse» i § 81 til erstatning for «sjøfartsbok» og «godkjent fartsoppgave».

## **III. Administrative og økonomiske konsekvenser**

### **1. Vurdering av løsningsforslag**

Etter planen skal Sjøfartsdirektoratet utstede sjøfartskort fra 1. januar 2026.

Et sentralt spørsmål har vært hvordan utstedelsesprosessen for sjøfartskortet skal organiseres. Dette innebærer en vurdering av hvilke deler som skal håndteres internt i direktoratet, og hvilke som med fordel kan tjenestestettes. Tidligere erfaringer med fysisk kortproduksjon, blant annet i forbindelse med sertifikater, har vist at intern print er ressurskrevende og sårbart for tekniske feil. Det er derfor behov for en grundig vurdering av alternative modeller.

To hovedalternativer er vurdert og foreløpig kostnadsberegnet med mål om å finne en løsning som ivaretar myndighetskontroll, kvalitet, kostnadseffektivitet og driftssikkerhet. Dette er

1. intern saksbehandling og intern kortproduksjon
2. intern saksbehandling og ekstern kortproduksjon

Basert på de gjennomførte beregningene, en vurdering av usikkerhet, foreslår direktoratets alternativ 2 fordi dette medfører lavere totale kostnader sammenlignet med alternativ 1, noe som også gir en lavere gebyrsats for brukerne av tjenesten.

Alternativ 2 anses å være den mest fordelaktige løsningen basert på estimerte kostnader, gevinster og usikkerhet knyttet til de to alternativene. Produksjonen av sjøfartskortene, inkludert personalisering, vil settes ut til en ekstern aktør som også vil pakke og sende ut kortene til søkerne.

### **Alternativ 2: Intern saksbehandling og ekstern kortproduksjon**

Søknader behandles som i alternativ 1 i APS, men selve produksjonen, pakking og utsendelse av kort delegeres til ekstern leverandør. Direktoratet beholder rollen som utstedende myndighet og styrer hele saksbehandlingen.

Fordeler:

- Ivaretar myndighetsrollen og kontroll med vedtak
- Fjerner behov for intern print og manuell logistikk
- Reduserer driftskostnader og teknisk risiko
- Mer bærekraftig og fremtidsrettet løsning
- Frigjør interne ressurser

Ulemper:

- Krever koordinering og god dataintegrasjon med ekstern leverandør

Alternativ 2 er Sjøfartsdirektoratets forslag til løsning. Løsningen medfører at det må foretas endringer i APS for mottak og behandling av søknader om sjøfartskort. For søkerne vil dette innebære at sjøfartskortet også vil være tilgjengelig i direktoratets digitale tjenester. Det er kun norske statsborgere som vil få tilgang til å søke om sjøfartskort ved å logge seg inn i nettportalen "Min side sjøfolk".

Søknadssystemet vil være gjenkjennbart for søkerne, ettersom samme IT-løsninger brukes ved søknader om personlige sertifikater. Dette innebærer at sjøfartskort vil være tilgjengelig via «Min side sjøfolk», noe som bidrar til en helhetlig og brukervennlig løsning for norske sjøfolk.

Alternativ 2 innebærer også mindre usikkerhet i forbindelse med kostnader knyttet til kortproduksjon, da denne vil håndteres av ekstern leverandør som i større grad kan benytte seg av stordriftsfordeler.

## **2 Konsekvenser for næringen**

### **2.1. Norske sjøfolk**

Det foreslås at utgiftene til sjøfartskort helfinansieres gjennom gebyr. Som tidligere nevnt er det ikke en plikt å ha sjøfartskort. Det er forutsatt at sjøfolkene selv betaler for sjøfartskort, men dette er ikke til hinder for at rederiene velger å dekke utgiften for sjøfolk på egne fartøy. Hvis sjøfolkene selv må betale for sjøfartskort, kan det medføre at færre benytter seg av retten til å få utstedt sjøfartskort.

### **2.2 Rederiene**

Som følge av at sjøfartsbok og fartsoppgave ikke lenger skal utstedes, må rederier med norske fartøy som ikke bruker alternative registreringsløsninger sørge for å ta i bruk en alternativ ordning for registrering av fartstid.

Utover dette medfører ikke forskriftsforslagene økonomiske konsekvenser for rederiene, med mindre rederiene selv velger å dekke utgifter til sjøfartskort for sjøfolk på egne fartøy.

## **3 Konsekvenser for det offentlige**

### **3.1 NAV**

NAV skal ikke lenger motta søknader om eller utstede sjøfartsbøker og fartsoppgaver etter at sjøfartskortforskriften er trådt i kraft. NAV skal heller ikke føre fartstid i sjøfartsbok eller fartsoppgave etter dette tidspunktet.

### **3.2 Norske utenriksstasjoner**

Norske utenriksstasjoner skal ikke lenger motta søknader om sjøfartsbøker og fartsoppgaver, eller utstede fartsoppgaver, etter at sjøfartskortforskriften er trådt i kraft. De skal heller ikke føre fartstid i sjøfartsbok eller fartsoppgave etter dette tidspunktet.

### **3.3 Konsekvenser for Sjøfartsdirektoratet**

I dag utstedes sjøfartsbøker ved 16 NAV-kontorer i Norge. Disse følges opp av Sjøfartsdirektoratet i form av veiledning, tilsyn og oppfølging av innsendt dokumentasjon (kontroll av utstedte sjøfartsbøker, makulerte sjøfartsbøker m.m.). I tillegg pakker og sender direktoratet sjøfartsbøker til NAV-kontorene på bestilling. Videre registrerer direktoratet søknader om sjøfartsbøker tilsendt fra norske utenriksstasjoner før de sendes videre til utvalgte NAV-kontorer for behandling. Direktoratet gir også veiledning og opplæring om sjøfartsbokordningen til norske utenriksstasjoner.

Ved overgang til sjøfartskort vil de nevnte oppgavene for Sjøfartsdirektoratet falle bort. Til gjengjeld vil direktoratet ha utgifter til utvikling og opprettholdelse av APS, saksbehandling i APS, og eventuell utvikling av andre databaser og systemer.

Med hilsen

Alf Tore Sørheim  
sjøfartsdirektør

Linda Bruås  
avdelingsdirektør  
Regelverk og internasjonalt arbeid

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

Vedlegg:

Forslag til ny forskrift om sjøfartskort og andre identitetsbevis på skip og flyttbare innretninger (sjøfartskortforskriften) og endringer i forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk

Liste over høringsinstanser

Kopi til:

Nærings- og fiskeridepartementet

NAV

Utenriksdepartementet