Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Vår dato	Vår referanse	Vår saksbehandler
18.09.2025	2025/50416-5	John Kristian Spångberg
Deres referanse	**Arkivkode**	**Direkte telefon**
	32	52 74 52 43

Høringsmottakere

Forslag til endring i brannforskriften som følge av endringer i SOLAS-konvensjonen og FSS-koden – MSC.520(106), MSC.532(107), MSC.550(108) og MSC.555(108)

I. Generelt om forslaget

1. Høringsfrist og kontaktinformasjon

Sjøfartsdirektoratet sender med dette på høring forslag om endring i forskrift 1. juli 2014 nr. 1099 om brannsikring på skip.

Høringsfristen er satt til **15. desember 2025**, og eventuelle innspill sendes til post@sdir.no.

Høringen er tilgjengelig på Sjøfartsdirektoratets hjemmesider www.sdir.no. Spørsmål om høringen kan rettes til juridisk seniorrådgiver John Kristian Spångberg på tlf. 52 74 52 43 eller via e-post til jks@sdir.no.

Endringene trer i kraft 1. januar 2026.

Forskriftsforslaget blir også sendt på EØS-høring, jf. lov 17. desember 2004 nr. 101 om europeisk meldeplikt for tekniske reglen m.m. (EØS-høringsloven) § 4, jf. § 3.

2. Kort om forslaget

IMOs Maritime Safety Commitee (MSC) har vedtatt endringer i Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS) kapittel II-2 og «The International Code for Fire Safety Systems» (FSS-koden) med virkning fra 1. januar 2026 gjennom resolusjonene MSC.520(106), MSC.532(107), MSC.550(108) og MSC.555(108). SOLAS kapittel II-2 og FSS-koden er gjennomført i norsk rett i forskrift 1. juli 2014 nr. 1099 om brannsikring på skip (brannforskriften) .

MSC.520(106) endrer bestemmelser som gjelder flammepunkt. MSC.550(108) omhandler drivstoffparametre andre enn flammepunkt og brannsikring på roro-passasjerskip, faste slokkesystemer og alarmsystemer på kontrollstasjoner og i lastekontrollrom. MSC.532(107) innfører forbud mot PFOS i brannslokkingsmidler om bord på skip. MSC.555(108) gjennomfører endringer i FSS-koden kapittel 7 og 9.

Norge utarbeidet posisjoner i samarbeid med næringen og deltok i forhandlingene om regelverket i IMO. Næringen forutsettes godt kjent med endringene gjennom sine interesseorganisasjoner og informasjon fra Sjøfartsdirektoratet.

Endringene som fremgår av de ulike resolusjonene, beskrives under punkt II.

SOLAS kapittel II-2 er konsolidert til 2020, og dette gjenspeiles nå også i § 2.

3. Hjemmelsspørsmål, virkeområde og pliktsubjekt

Brannforskriften er hjemlet i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven). Forskriften gjelder for lasteskip med lengde (L) 24 meter eller mer eller med bruttotonnasje 500 eller mer, skip som skal ha passasjersertifikat, klasse C og D passasjerskip med lengde (L) 24 meter eller mer bygget før 1. mai 2000, skip med sikkerhetssertifikat for passasjerskip i utenriksfart og lektere, jf. § 1.

For lasteskip med bruttotonnasje 500 eller mer i utenriksfart og passasjerskip i utenriksfart er SOLAS kapittel II-2 og FSS-koden gjort gjeldende som forskrift, se § 2. Etter § 3, jf. § 2, er SOLAS kapittel II-2 og FSS-koden også gjort gjeldende for lasteskip i innenriksfart, lasteskip med bruttotonnasje under 500 i utenriksfart og passasjerskip i innenriksfart med største lengde 15 meter eller mer.

Det vil være behov for å oppdatere brannforskriften § 2 slik at den samsvarer med det reviderte internasjonale regelverket, og endringene tas derfor inn med henvisninger i denne paragrafen.

SOLAS kapittel II-2 er også gjort gjeldende for enkelte fartøygrupper med nasjonale sertifikat. Disse blir ikke påvirket av denne endringen, men vil bli vurdert ved fremtidig endringer av relevante forskrifter.

II. Nærmere om endringene

1. MSC.520(106)

Etter SOLAS kapittel II-2/4.2.1.6 vil det fra 1. januar 2026 gjelde et krav om at skip som tar med brennolje skal ha en erklæring som stadfester at brennoljen oppfyller kravene i SOLAS kapittel II-2/4.2.1.

I denne sammenheng er det nylig også lagt til et punkt i MARPOL vedlegg VI appendix 5 om at flammepunkt skal dokumenteres i drivstoffseddelen (bunker delivery note).

I SOLAS kapittel II-2/4.2.1 er det hovedsakelig punkt 6 om erklæring av at brennoljen oppfyller kravene i bestemmelse nr. 2.1 i denne regelen som har betydning for leverandører og rederier. SOLAS kapittel II-2/4.2.1.7 og 4.2.1.8 får betydning for medlemsstatene i form av en aktivitetsplikt overfor forhandlere av brennolje når vilkårene i bestemmelsen ikke overholdes.

SOLAS kapittel II-2/4.2.1.6 til 4.2.1.8 gjøres også gjeldende for alle skip, også de som er bygget før 1. juli 2012, se regel 1 nr. 2.5.

I SOLAS kapittel II-2/3 legges det også til nye definisjoner av bekreftet tilfelle (flammepunkt), «representativ prøve» og «brennolje» relatert til de nye kravene i SOLAS kapittel II-2/3.4.2.1.

2. MSC.532(107)

SOLAS II-2/10.11.2 forbyr bruk av PFOS i brannslokkingsmidler på skip bygget 1. januar 2026 eller senere. Formålet med regelen er å beskytte personer om bord mot eksponering for farlige stoffer brukt i brannslokking, samt å minske miljøpåvirkningen fra slokkingen. Stoffene som omfattes av forbudet, skal leveres til et egnet landbasert mottaksanlegg. I SOLAS-sammenheng er bestemmelsen ny, men EU har hatt tilsvarende regler lenge.

Stockholmskonvensjonen om persistente organiske forurensninger er en internasjonal miljøavtale i regi av FN, som ble signert i Stockholm 23. mai 2001 og trådte i kraft 17. mai 2004. Konvensjonen er gjennomført i EU ved forordning (EU) 2019/1021 om persistente organiske forurensende stoffer. Produksjon og bruk av PFOS og PFOA (perfluorert oktansyre) er forbudt i henhold til denne forordningen.

Forskrift 1. juni 2004 nr. 922 om begrensning i bruk av helse- og miljøfarlige kjemikalier og andre produkter (produktforskriften) gjennomfører EU-regelverket. Paragraf 2-9 i forskriften regulerer PFOS i brannskum. Det er forbudt å ha brannskum som inneholder 0,001 vektprosent eller mer PFOS eller PFOS-relaterte forbindelser.

SOLAS II-2/1 regulerer hvilke krav i SOLAS II-2 som skal gjelde for eksisterende skip. Ved resolusjon MSC.532(107) gjøres kravene i SOLAS II-2/10.11.2 gjeldende også for skip bygget før 1. januar 2026, dvs. første tilsyn 1. januar 2026 eller senere. MSC.1/Circ.1290 tolker første tilsyn som første årlige tilsyn, første periodiske tilsyn eller første fornyelsestilsyn, alt etter hva som kommer først etter den spesifiserte datoen, med mindre annet er bestemt.

3. MSC.550(108)

SOLAS kapittel II-2/4 om sannsynlighet for antenning endres ved å innføre et nytt underpunkt 4.2.1.9. Endringen får en mindre språklig virkning for SOLAS kapittel II-2/4.2.1.7 og 4.2.1.8 ved at det tilføyes et nytt underpunkt. Den nye bestemmelsen retter seg mot leveranse og bruk av brennolje, slik at dette ikke skal sette skipssikkerheten i fare, påvirke maskinytelsen eller være skadelig for personell.

I SOLAS kapittel II-2/7 endres SOLAS kapittel II-2/7.5.2 om krav til beskyttelse av rom i innredningen, arbeidsrom og kontrollstasjoner, som gjelder for passasjerskip som transporterer mer enn 36 passasjerer. Endringen medfører mindre språklige endringer, hvor det legges til to ord. I første setning går teksten fra å si «shall be installed» til «shall be so installed», mens i tredje setning presiseres det hvilke alarmsystem det er snakk om. Her slås det fast at kravet til «fixed fire detection and alarm system" skal være "fixed fire detection and fire alarm system». Denne bestemmelsen gjelder for alle skip i dag, også de i fartsområde 1 og 2.

I SOLAS kapittel II-2/7 endres SOLAS kapittel II-2/7.5.5, som gjelder for lasteskip. Bestemmelsen stiller fra før krav til branndeteksjon og brannalarmsystem både for innredning, kontrollstasjoner og lastekontrollrom. Nå presiseres kravet også under hver av byggemetodene.

I SOLAS kapittel II-2/9 slettes SOLAS kapittel II-2/9.6.1. Øvrige avsnitt omnummereres deretter. Bestemmelsen er nå dekket av SOLAS kapittel II-2/20.

SOLAS kapittel II-2/20 gjennomgår flere endringer, herunder om kameraovervåkning og strukturell brannsikring, samt overgangsregler. Tidspunktet for når de ulike reglene får ulik anvendelse på ulike typer skip presiseres fortløpende i bestemmelsen, enten skipet er bygget før 1. juli 2012, mellom 1. juli 2012 og 1. januar 2026 eller 1. januar 2026 eller senere. Overskriften er endret til å inkludere værdekk som er tiltenkt frakt av kjøretøy, jf. endringen i SOLAS kapittel II-2/20.1.1.

SOLAS kapittel II-2/20.3.1.5 om permanente åpninger endres til å kun gjelde lasteskip, da nye og strengere krav for passasjerskip følger av endringene i SOLAS kapittel II-2/20.5.

I SOLAS kapittel II-2/20.4 legges det til et avsnitt under tittelen som beskriver at oppgraderingskravene i 4.1.6, som gjelder fastmontert branndeteksjons- og brannalarmanlegg som oppfyller kravene i FSS-koden, installert i spesiallasterom, åpne og lukkede roro-lasterom og kjøretøyrom for eksisterende passasjerskip, skal være oppfylt innen første sertifikattilsyn etter 1. januar 2028. SOLAS kapittel II-

2/20.4.1 beskriver når de nye bestemmelsene om fastmonterte branndeteksjons- og brannalarmanlegg skal få virkning fra, og for hvilke skip. Kravene i nr. 4.1.1 til 4.1.4 gjelder kun for passasjerskip bygget 1. januar 2026 eller senere. Passasjerskip bygget før 1. januar 2026, inkludert de som er bygget før 1. juli 2012, skal oppfylle kravene i nr. 4.1.6 og de tidligere gjeldende kravene i nr. 4.1. Kravene i nr. 4.1.5 gjelder for lasteskip bygget 1. januar 2026 eller senere. Lasteskip bygget før 1. januar 2026 skal oppfylle de tidligere gjeldende kravene i nr. 4.1.

SOLAS kapittel II-2/20.4.1.1 krever at det på passasjerskip skal være et deteksjonssystem med individuelt identifiserbare detektorer som er i samsvar med FSS-koden. Samtidig fjernes muligheten som tidligere tillot å unnlate deteksjonssystem for skip med kontinuerlig brannvakt i spesiallasterom. Ny SOLAS kapittel II-2/4.1.1.1 krever at deteksjonssystemet skal bestå av både røyk- og varmedetektorer.

I SOLAS kapittel II-2/20.4.1.2 og 20.4.1.3 innføres det nye krav om at dersom et fastmontert vannbasert sprinkleranlegg brukes i kjøretøyrom, spesiallasterom og roro-lasterom, skal det være installert et branndeteksjons- og brannalarmanlegg som tilsvarer de samme seksjonene som sprinkleranlegget, og at branndeteksjons- og brannalarmanlegget skal være utformet med et systemgrensesnitt som gir en logisk og tydelig presentasjon av informasjonen, slik at rask og korrekt forståelse og beslutningstaking blir mulig.

SOLAS kapittel II-2/20.4.1.4 innfører et nytt krav til deteksjonssystem på værdekk som er tiltenkt frakt av kjøretøy. Et fastmontert deteksjons- og brannalarmanlegg skal være installert for området på værdekket som er beregnet på transport av kjøretøy. Det fastmonterte branndeteksjonsanlegget skal raskt kunne oppdage en begynnende brann hvor som helst i området. Typen detektorer, avstanden mellom dem og plasseringen skal vurderes som tilfredsstillende av administrasjonen, med hensyn til effekten av værforhold, hindringer forårsaket av last og andre relevante faktorer.

SOLAS kapittel II-2/20.4.1.5 stiller krav om deteksjonssystem på lasteskip.

SOLAS kapittel II-2/20.4.1.6 gjelder for eksisterende passasjerskip og er et oppgraderingskrav, slik at alle passasjerskip skal ha både røyk- og varmedetektorer i de regulerte områdene innen første tilsyn etter 1. januar 2028.

SOLAS kapittel II-2/20.4.3.1 andre punktum om at man kan sløyfe fastmontert deteksjons- og brannalarmanlegg forutsatt at man har et effektivt brannpatruljeringssystem er tatt bort som følge av endringene i SOLAS kapittel II-2/20.4.4.

SOLAS kapittel II-2/20.4.4 stiller krav om videoovervåking, som innebærer at deler av skipet blir overvåket kontinuerlig, og at opptaket skal kunne avspilles i etterkant enten på en kontrollstasjon eller i sikkerhetssenteret. Kravene i nr. 4.1.1 til 4.1.4 gjelder kun for passasjerskip bygget 1. januar 2026 eller senere. Passasjerskip bygget før 1. januar 2026, inkludert de som er bygget før 1. juli 2012, skal oppfylle kravene i nr. 4.1.6 og de tidligere gjeldende kravene i nr. 4.1. Kravene i nr. 4.4.1 og 4.4.2 vil gjelde for skip bygget 1. januar 2026 eller senere.

Passasjerskip med kjøretøyrom, spesiallasterom eller roro-lasterom som er bygget før 1. januar 2026, inkludert de som er bygget før 1. juli 2012, skal oppfylle kravene i nr. 4.4.1 og 4.4.2 senest ved første tilsyn 1. januar 2028 eller senere.

Lasteskip bygget før 1. januar 2026 skal oppfylle de tidligere gjeldende kravene i nr. 4.1. Kravet vil gjelde alle passasjerskip med slike rom, hvor eksisterende skip skal oppfylle kravene innen første sertifikattilsyn etter 1. januar 2028. SOLAS kapittel II-2/4.4.1 setter krav til et effektivt og kontinuerlig

videoovervåkningssystem som skal dekke hele lasteområdet. Systemet skal ha funksjon for umiddelbar avspilling for å muliggjøre rask identifisering av brannens lokalisering, så langt det er praktisk mulig. Kameraer skal være installert slik at hele området dekkes, og høyt nok plassert til å overvåke last og kjøretøy etter lasting. SOLAS kapittel II-2/4.4.2 setter opp krav om at opptakene skal være tilgjengelige i sju dager. Det presiseres også at mannskapet ikke er pålagt å overvåke kamerabildet kontinuerlig.
e
Det forutsettes at rederiet ivaretar de relevante bestemmelser i lov 15. juni 2018 nr. 38 om behandling av personopplysninger (personopplysningsloven), lov 21. juni 2013 nr. 102 om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip (skipsarbeidsloven) og forskrift 25. januar 2019 nr. 53 om kontrolltiltak overfor arbeidstakere som er omfattet av skipsarbeidsloven. Etter omstendighetene kan også lov 17. juni 2005 nr. 62 om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. (arbeidsmiljøloven) og forskrift 2. juli 2018 nr. 1107 om kameraovervåkning i virksomhet være aktuell. Dette utgjør behandlingsgrunnlag etter personopplysningsloven, da rederiet har en rettslig plikt til å drive kameraovervåkning. Rederiet har et selvstendig ansvar for å ivareta personvernet både overfor ansatte og passasjerer.

SOLAS kapittel II-2/20.5 gjelder fortsatt konstruksjonsmessig brannsikring, men blir nå mer detaljert for passasjerskip bygget 1. januar 2026 eller senere. De enkelte endringene presenteres under. Innledningsvis presiseres det at passasjerskip bygget før 1. januar 2026 skal følge de tidligere kravene i bestemmelsen. Selv om bestemmelsen er ny, får den ingen betydning for eksisterende skip.

SOLAS kapittel II-2/20.5.1.1 er en videreføring av den eksisterende SOLAS kapittel II-2/20.5. Den stiller krav om strukturell brannsikring for spesiallasterom og roro-rom på passasjerskip som frakter mer enn 36 passasjerer.

SOLAS kapittel II-2/20.5.1.2 er en ny regel som regulerer eventuelle interne dekk innad i et spesiallasterom eller roro-rom. Dette med referanse til SOLAS kapittel II-2/20.2.2.1, som tillater spesiallasterom på mer enn ett dekk, forutsatt at den samlede frie høyden for kjøretøyer ikke overstiger 10 m. Hvis det vannbaserte slokkesystemet ikke har kapasitet til å samtidig dekke både over og under det interne dekket, blir det nå krav til A-30-skille.

SOLAS kapittel II-2/20.5.2.1 er en videreføring av den gamle bestemmelsen SOLAS kapittel II-2/20.3.1.5, men stiller og nye krav til åpninger i roro-rom og spesiallasterom med en minste horisontal sikkerhetsavstand på 6 meter til gitte områder.

SOLAS kapittel II-2/20.5.2.2 unntar åpninger med lukkearrangement som ramper og dører fra sikkerhetsavstanden i SOLAS kapittel II-2/20.5.2.1. Lukkearrangementet skal være av stål for alle dekk som befinner seg under innredning, og ha minimum “A-0”-standard under mønstrings- og innskipningsstasjoner.

SOLAS kapittel II-2/20.5.2.3 tillater på visse vilkår at man kan ha åpninger i roro-lasterom under rom i innredningen, kontrollstasjoner og arbeidsrom som normalt er i bruk av besetningen.

SOLAS kapittel II-2/20.5.2.4 tillater åpninger for mekanisk ventilasjon av roro- og spesiallasterom under rom i innredningen, arbeidsrom og kontrollstasjoner i overbygninger, dersom åpningen er beskyttet med en lukkemekanisme, med et lukkearrangement som sannsynligvis ikke vil bli utilgjengelig ved en brann i roro-lasterom, og som kan lukkes fra et lett tilgjengelig sted. Lukkeinnretningen skal være laget av stål eller annet brannbestandig materiale. Slike åpninger er ikke tillatt under redningsfarkoster, nødgenerator og luftinntak til maskinrom.

SOLAS kapittel II-2/20.5.2.5 presiserer at luftinntak som betjener maskineri som brukes til skipets hovedframdrift, kraftproduksjon og nødkraftproduksjon, uansett skal være slik plassert at risikoen for forurensning fra en brann i roro-lasterommet eller spesiallasterommet minimeres.

SOLAS kapittel II-2/20.5.3 regulerer innretning av værdekk som er tiltenkt frakt av kjøretøy. Dette har tidligere ikke vært regulert i SOLAS kapittel II-2/20. Det settes også her krav til sikkerhetsavstander til gitte områder, som avstanden mellom angitte kjørebaner og til rom i innredningen samt avstanden mellom redningsfarkoster og innskipingsstasjoner. Det er også krav om at luftinntak som betjener maskineri som brukes til skipets hovedframdrift, kraftproduksjon og nødkraftproduksjon, skal være slik plassert at risikoen for forurensning fra en brann på værdekk som er beregnet på transport av kjøretøy, minimeres.

SOLAS kapittel II-2 ny regel 20.6.2 fastsetter krav til slokkinganlegg basert på monitorer på værdekk som er tiltenkt frakt av kjøretøy. Bestemmelsen tilføyes etter eksisterende SOLAS kapittel II-2/20.6.1 («Fastmonterte brannslokkingsanlegg»), og det etterfølgende avsnittet («Bærbare brannslokkingsanlegg») og tilhørende numre omnummereres tilsvarende. SOLAS kapittel II-2/20.6.2.3 er et retroaktivt krav om et fastmontert slokkesystem basert på monitorer for alle passasjerskip med værdekk som er tiltenkt frakt av kjøretøy. Kravet skal være oppfylt innen første sertifikattilsyn etter 1. januar 2028.

I SOLAS kapittel II-2 tilføyes ny regel 20.7 som beskriver krav til skilting av områder som samsvarer med seksjonene for slokkesystem for lettere å kunne identifisere hvor det brenner.

I SOLAS kapittel II-2/23 presiseres nr. 6.10 til at det er tale om brannalarmsystemer.

III. Økonomiske og administrative konsekvenser

Konsekvenser for næringen og berørte instanser

Sjøfartsdirektoratet forutsetter at aktørene som til daglig forholder seg til SOLAS-konvensjonen og FSS-koden er godt kjent med de omtalte endringene, særlig ettersom de relevante aktørene har vært representert i arbeidet.

Endringene i SOLAS kapittel II-2/20 medfører at det blir mer kostbart å bygge nye roro-passasjerskip sammenlignet med i dag. I tillegg vil det for eksisterende roro-passasjerskip med SOLAS-sertifikat komme oppgraderingskrav som skal oppfylles innen 1. januar 2028. Dette gjelder krav om både røyk- og varmedeteksjon i SOLAS kapittel II-2/20.4.1, krav om videoovervåkning i SOLAS kapittel II-2/20.4.4 og fastmontert slokkesystem på værdekk som frakter kjøretøy i SOLAS kapittel II-2/20.6.2.

Foruten endringene i SOLAS kapittel II-2/20 vil ikke resolusjonene medføre endringer som påvirker aktørene økonomisk, da de øvrige endringene i stor grad er av redaksjonell art. Sjøfartsdirektoratet legger derfor til grunn at de øvrige endringene vil medføre begrensede kostnader for næringen.

Konsekvenser for det offentlige

Myndighetene og næringen vil måtte innrette og tilpasse seg kontrollen av regelverket, men ettersom det allerede gjøres kontroll og sertifisering i henhold til SOLAS-konvensjonen og FSS-koden, faller endringene etter direktoratets vurdering inn i et allerede godt etablert kontroll- og tilsynsregime. De administrative konsekvensene vurderes derfor å være av et begrenset omfang.

Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Med hilsen

Alf Tore Sørheim
sjøfartsdirektør

Linda Bruås
avdelingsdirektør,
Regelverk og
internasjonalt arbeid

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

C.c.
Nærings- og fiskeridepartementet

Vedlegg:

1) Forslag til forskrift om endring i forskrift om brannsikring på skip
2) Norsk oversettelse av MSC.520(106)
3) Norsk oversettelse av MSC.532(107)
4) Norsk oversettelse av MSC.550(108)
5) MSC.555(108) i originalformat
6) Forskriftsutkast
7) Høringsliste