Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Rundskriv - Serie R

Nummer: **RSR 20-2025**

Dato: 19.12.2025

Saksnummer: 2025/50416

Forskrift om endring i forskrift om brannsikring på skip som gjennomfører resolusjonene MSC.520(106), MSC.532(107), MSC.550(108) og MSC.555(108) om endringer i SOLAS kapittel II-2 og FSS-koden

1. Innledning

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt endring av forskrift 1. juli 2014 nr. 1099 om brannsikring på skip (brannforskriften).

IMOs Maritime Safety Commitee (MSC) har vedtatt endringer i Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS) kapittel II-2 og «The International Code for Fire Safety Systems» (FSS-koden) 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 brannforskriften § 2.

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

Endringsforskriften trer i kraft 1. januar 2026.

Endringen har vært på EØS-høring, jf. lov 17. desember 2004 nr. 101 om europeisk meldeplikt for tekniske reglen m.m. (EØS-høringsloven) § 4, jf. § 3.

2. Høringen

Endringene var på offentlig høring fra 28. september til 15. desember 2025. Det kom inn høringssvar fra tre instanser. Fiskeridirektoratet og Justis- og beredskapsdepartementet hadde ingen kommentarer. NHO Sjøfart har sagt at de støtter formålet om økt sikkerhet og harmonisering med internasjonale standarder, men hadde innvendinger til gjennomføringen og mente også at praktiske og økonomiske konsekvenser burde vært bedre utredet.

Som varslet i høringen hadde ikke Sjøfartsdirektoratet til hensikt å gjennomføre vesentlige endringer i SOLAS kapittel II-2 for alle fartøygrupper med nasjonale sertifikat. Etter høringen har vi sett at det er behov for å legge inn et unntak i § 3 første ledd bokstav c, nærmere bestemt et unntak fra MSC.550(108) for passasjerskip i innenriksfart med største lengde 15 meter eller mer.

3. Endringene i brannforskriften

Til § 2

SOLAS kapittel II-2 og FSS-koden er gjennomført i norsk rett i brannforskriften § 2. Henvisningene til resolusjoner er dermed oppdatert i bokstav a og b.

Til § 3

Det er her gitt et unntak i § 3 første ledd bokstav c fra MSC.550(108) for passasjerskip i innenriksfart med største lengde 15 meter eller mer.

Når det gjelder lasteskip i innenriksfart og lasteskip i utenriksfart med bruttotonnasje under 500, omfattes ikke disse av unntaket i § 3 ettersom resolusjonen i det vesentlige gjelder passasjerskip.

4. Nærmere om endringene i SOLAS kapittel II-2 og FSS-koden

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 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.

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 reglen 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.

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 er 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 endret. 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 er SOLAS kapittel II-2/7.5.5, som gjelder for lasteskip endret. 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 er tidligere SOLAS kapittel II-2/9.6.1 slettet. Øvrige avsnitt er dermed omnummerert. Bestemmelsen er nå dekket av SOLAS kapittel II-2/20.

I SOLAS kapittel II-2/20 er det gjort 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 er endret 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 er det lagt 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 er muligheten som tidligere tillot å unnlate deteksjonssystem for skip med kontinuerlig brannvakt i spesiallasterom fjernet. 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.

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. 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 innskipningsstasjoner. 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 er det tilføyd 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.

MSC.555(108)
Ny FSS kapittel 7 regel 2.5 spesifiserer egenskapene til det faste vannbaserte slukkesystemet på værdekk på roro-passasjerskip. 2.4. stiller allerede krav til slikt slukkesystem. Kravet gjelder for roro-passasjerskip bygget på eller etter 1. januar 2026.

FSS kapittel 9 regel 1.1 får en endring som tar høyde for at de nye bestemmelsene i kapitlet, dvs. 2.3.1.5 og 2.4.2.2 får virkning for skip bygget på eller etter 1. januar 2026.

2.3.1.4 tar inn krav til lineære varmedetektorer, og 2.3.1.5 tar inn hvilke standarder lineære varmedetektorer skal testes etter.

2.4.2.2 behandler fordelingen av branndetektorer. Tabellen får en ny linje for detektorer som skal fange opp røyk og varme kombinert.

I 2.5.1 er det lagt til tre nye bestemmelser for roro-passasjerskip som bygges på eller etter 1. januar 2026. Det er nye krav til gjenkjenning av alarm, ny informasjon om alarm gjennom

brukergrensesnittet samt bestemmelser for hvordan røykdetektorfunksjonen i visse rom kan kobles fra mens kjøretøyene lastes og losses.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser
Konsekvenser for næringen og berørte instanser

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
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.

Alf Tore Sørheim
sjøfartsdirektør

Linda Bruås
avdelingsdirektør
Regelverk og internasjonalt arbeid

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

Vedlegg
Endringsforskrift
(nor)MSC.520(106)
(nor)MSC.532(107)
(nor)MSC.550(108)
(nor)MSC.555(108)