

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

Nr.: Fortløpende nummerering som starter på 1.

Dok. nr.: Sjøfartsdirektoratets saks- og dokumentnummer (åååå/nnnnn-nr.)

§ i høringsbrev: Paragraf omtalt i høringsbrevet.

t.o.: Til orientering, dvs. merknaden er notert uten videre oppfølging fra Sjøfartsdirektoratets side.

Tas ikke til følge: Mulig konklusjon etter en vurdering av merknader til forskriftsforslaget.

Nr.	Dok. nr.	§	Høringsinstans	Merknader (utdrag)	Direktoratets vurdering
1	2025/68997-5		Det Norske Maskinist Forbund	Ingen kommentarer	t.o
2	2025/68997-8		Norsk sjømannsforbund	Støtter endringene	t.o

3	2025/68997-9	White Glacier	<p>This document contains technical recommendations and performance data relevant to survival suit standards and compliance pathways.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Recommends that minimum thermal protection standards are specified for all vessel categories to ensure consistent safety outcomes. 2. Recommends that a list of recognized classification societies and accepted ice-strengthening criteria is published to ensure consistent compliance. 3. Recommends performance-based criteria using validated testing methods as quantitative benchmarks for “adequate thermal protection”. The company suggests specific technical data and supporting standards and research and recommends defining minimum CLO values and survival time thresholds for approval of thermal protective equipment. They also recommend 	<p>T.o. Survival suit requirements are not part of the polar code amendments.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Not part of these amendmenst, but reference is made to Regulations of 30 August 2016 No. 1042 on marine equipment. 2. The NMA has a list of recognized classification societies, cf. Recognised organisations - Norwegian Maritime Authority At this time we have not published any list of accepted ice-strengthening criteria, beyond what is proposed as a definition of “ice-strengthened ship” in the regulations. We will consider such a list in the future, if considered necessary and appropriate. 3. Not part of these amendments, but reference is made to Regulations of 30 August 2016 No. 1042 on marine equipment.
---	--------------	---------------	--	--

			<p>including performance validation under wind and wave conditions.</p> <p>4. The proposed timeline for certification and survey requirements may challenge operators and manufacturers. Recommends a phased implementation plan with interim milestones and guidance documents to support compliance.</p> <p>5. Exemptions should be granted cautiously and transparently. Public disclosure and justification based on risk assessments, with periodic review, is recommended.</p>	<p>4. Requirements for life-saving equipment are not part of these amendments.</p> <p>Otherwise, the NMA considers the timeline for implementing the requirements subject to this hearing as reasonable on the background that the majority of affected ships already are required to comply, or complies, with many of the requirements. Furthermore, especially the fishing vessel organisations have been aware of the relevant regulatory work for many years.</p> <p>5. Exemptions are in general granted cautiously and transparently, in accordance with national and international law, and must be justified in terms of safety. Public disclosure is available in accordance with Act of 19 May 2006 No. 16 relating to the right of access to documents held by public authorities and public undertakings (Freedom of Information Act)</p>
4	2025/68997-16	The Nordic Association of Marine Insurers (CEFOR)	Støtter endringene, herunder at det ikke gjøres generelle unntak for noen av fartøygruppene, utvidelsen av geografisk virkeområde til territorialfarvannene rundt Svalbard og Jan Mayen og definisjonen av «isforsterket skip».	t.o

5	2025/68997- 17	Justis- og beredskapsdepartementet	Ingen kommentarer	t.o
---	-------------------	------------------------------------	-------------------	-----

6	2025/68997-18		Kartverket	Støtter endringene, spesielt 11-1.3, hvor det er krav om at det skal tas hensyn til eventuelle begrensninger i tilgjengelig hydrografisk informasjon og navigasjonshjelpemidler, ved planlegging av seilingsrute.	t.o
---	---------------	--	------------	---	-----

7	2025/68997-21		FISKEBÅT	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fiskefartøy har gode forutsetninger for å holde seg oppdaterte om isforhold gjennom informasjon fra Meteorologisk Institutt. Alle fiskefartøy har utstyr for dybdemåling, og de fleste har i tillegg kartplottere som genererer dybde data også fra andre fartøy. 2. Fiskebåt antar at kravet om fri sikt akter kan oppfylles ved bruk av kamera. 3. Når det gjelder midler for ising på antenner, mener Fiskebåt at det må være tilstrekkelig at antennene er plassert slik at ising ikke skjer, eventuelt at det finnes rutiner for å fjerne is. 4. Fiskebåt antar at kravet om beskyttelse av sensorer som stikker ut fra skroget er oppfylt for skip som opererer i slike farvann og årstider hvor man kan støte på is. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. T.o Når det gjelder utstyr for dybdemåling presiserer vi at kravet lyder slik: «ice-strengthened ships constructed on or after 1 January 2026 shall have either two independent echo-sounding devices or one echo-sounding device with two separate independent transducers. Other devices capable of depth sounding, such as fish finders, acceptable to the Administration, may be used as equivalent means of meeting this requirement.» Dersom det skal brukes et likeverdig instrument (equivalent means) må det sendes inn søknad om aksept. 2. Som vi skriver i høringsbrevet vil et arrangement med egnede kamera kunne oppfylle kravet. Det må sendes inn søknad. 3. For tolkning av polarkoden 9-1.3.2.3 om krav til "means to prevent the accumulation of ice on antennas required for navigation and communication" viser vi til MSC.1/Circ.1612. 4. Hvor utstyr som det er krav om i SOLAS kapittel V eller polarkoden kapittel 9-1 har sensorer som stikker ut fra skroget, skal slike sensorer være beskyttet mot is. Dette gjelder for alle skip med isforsterkning som opererer i polare farvann. Det er her ikke åpning for en konkret vurdering av sannsynligheten for å treffe is. Det er imidlertid
---	---------------	--	----------	---	--

				<p>5. Ingen innvendinger mot kravet om beskyttelse av personell og utstyr på brovinger for nye skip.</p> <p>6. Fiskefartøy i polare farvann oppfyller kravet om ikke-magnetiske midler for å fastslå og vise skipets kurs, da gyrokompass er vanlig om bord i dagens fiskefartøy. Kravet om GNSS-kompass vurderes som rimelig. Det samme gjelder kravet om to lyskilder for å kunne oppdage is.</p> <p>7. Fiskebåt forutsetter at kravet om planlegging av seilingsrute gjelder til og fra et fiskefelt, men ikke nødvendigvis operasjoner innenfor fiskefeltet.</p> <p>8. Ber om utsettelse av påtegning i sertifikatet, slik at dette kan knyttes opp mot hovedtilsyn eller mellomliggende tilsyn.</p>	<p>grunn til å tro at særlig skip med isforsterkning oppfyller dette kravet allerede.</p> <p>5. T.o</p> <p>6. Vi gjør oppmerksom på at kravet lyder slik: «ships of 500 gross tonnage and upwards shall have two non-magnetic means to determine and display their heading. Both means shall be independent and shall be connected to the ship's main and emergency source of power”</p> <p>Dette kravet kan for eksempel oppfylles ved at skipet både har gyrokompass og GNSS, dersom begge er tilkoblet både hoved- og nødkraftkilde.</p> <p>7. Dette beror på en tolkning av polarkoden kapittel 11-1 og må vurderes konkret basert på en aktsomhetsnorm. Etter forholdene vil det også i enkelte tilfeller kunne være nødvendig med planlegging ved forflytninger innenfor fiskefeltet.</p> <p>8. Tas ikke til følge.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet mener at påtegning av sertifikatet i de fleste tilfeller kan skje uten noen større forstyrrelser i driften, ved at en inspektør gjør et tilsyn når skipet uansett er innom havn. Nesten alle fiskefartøy er innom havn i Norge i løpet av et år for verkstedopphold eller lossing mv. Når det gjelder kravet knyttet til beskyttelse av sensorer som stikker ut fra skroget, kan dette dokumenteres</p>
--	--	--	--	--	---

					basert på skipets tegninger, for skip med isforsterkning.
--	--	--	--	--	---

Nr.	Dok. nr.	§ i hørings-brev	Høringsinstans	Merknader (utdrag)	Direktoratets vurdering
8	2025/68997-19		Norges Fiskarlag	Kostnadene for fiskeflåten har økt betydelig de siste årene, herunder økt CO2-avgift, dette utfordrer lønnsomheten. Kostnadene må derfor kunne tas over tid, og overgangsperioden er for kort. Ønsker å forlenge overgangsperioden fra 1.1.2027 til 1.1.2029.	Tas ikke til følge. Flertallet av fiskefartøy oppfyller allerede flere av kravene i det nye regelverket, enten fordi kravene allerede gjelder etter andre forskrifter, eller fordi det er blitt normalt med denne type utstyr på moderne fartøy. Næringen har også i mange år hatt kjennskap til arbeidet med de nye kravene for fiskefartøy i polare farvann og hatt mulighet til å påvirke disse.

9	2025/68997-20		Pelagisk forening	<p>1. Endringene ikke bør gjelde fiskefartøy, som alltid har drevet fiske og fangst i polare farvann. Dette i motsetning til skip som driver persontransport og turisme mv.</p> <p>Hevder medlemsfartøyene er svært godt egnet i dag og at dagens krav er tilstrekkelige.</p>	<p>Tas ikke til følge.</p> <p>1. Polare farvann er sårbare områder med høy risiko og potensielt store konsekvenser dersom en uønsket hendelse oppstår. Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen har derfor ansett det som nødvendig å innføre en rekke minimumskrav, også for fiskefartøy. Sjøfartsdirektoratet deler denne oppfatningen.</p> <p>Pelagisk forening peker ikke på noen konkrete forhold eller dokumentasjon som grunnlag for å unnta fiskefartøy fra kravene.</p> <p>I høringsbrevet er det redegjort for hvorfor Norge ikke ønsker å unnta fiskefartøy: «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.» Det er vår vurdering at kravene generelt er lite inngripende, og antas å ha</p>
---	---------------	--	-------------------	---	---

				<p>2. De nye reglene ikke bør gjelde for allerede bygde fiskefartøy.</p> <p>3. Overgangsperioden på ett år er for kort, og er også uenig i innføring av krav om påtegnelse i sertifikatet.</p>	<p>betydelig effekt for å styrke sjøsikkerheten i polare områder.</p> <p>2. Alle reglene gjelder ikke for allerede bygde fartøy. Det ble ved vedtagelsen gjort en vurdering av hvilke regler det ble ansett som nødvendig at også eksisterende fartøy oppfyller.</p> <p>3. Det er ingen større endringer sammenlignet med hva fiskefartøy som opererer i polare farvann allerede i dag oppfyller, enten fordi kravene allerede gjelder etter andre forskrifter, eller fordi det er blitt normalt med denne type utstyr på moderne fartøy.</p> <p>Næringen har også i mange år hatt kjennskap til arbeidet med de nye kravene for fiskefartøy i polare farvann og hatt mulighet til å påvirke disse.</p> <p>Når det gjelder påtegningen i sertifikatet kan dette være nødvendig for skip som skal operere utenfor norske farvann. Det vil også være en fordel for rederiet, sammenlignet med fysisk kontroll, både i utenlandsk havn og ved eventuelle tilsyn i nasjonale farvann, utenfor de</p>
--	--	--	--	--	--

				4. Området som defineres som polare farvann bør gjøres mindre, med henvisning til global oppvarming av havene.	<p>periodiske tilsynene. Vi viser også til vår kommentar over, til høringssvar nr. 7 fra Fiskebåt.</p> <p>4. Definisjonen er lik for alle fartøytyper og gjelder internasjonalt. Avgrensningen følger av SOLAS kapittel XIV, en eventuell begrensning må gjøres av den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO).</p>
10	2025/68997-15		Hovedredningssentralen	Støtter endringene	t.o