

Sjøfartsdirektoratet
c/o post@sdir.no
v/Anders Natvig
N-5509 Haugesund
Deres referanse: 2025/82516

22.12.2025

Høringssvar - Forslag til forskrift om klimagassreduksjoner for fartøy i akvakulturnæring

Moen Marin viser til Sjøfartsdirektoratets høring av Forslag til forskrift om klimagassreduksjoner for fartøy i akvakulturnæring.

Generelle kommentarer

Moen Marin er verdens største leverandør av arbeids- og servicefartøy til havbruksnæringen. Vi har lang og bred erfaring med elektrifisering av havbruksfartøy, og av rundt 300 leverte fartøy, er nå over 100 av disse med hybrid eller elektrisk fremdrift. Som selskap har vi de siste årene, lagt stor vekt på å designe båter i tråd med de grønne omstillingene som allerede er godt i gang. Vi har rettet blikket mot effektivitet, kapasitetsberegning av batteristørrelse etter fartøyenes driftsprofiler og dimensjoner. Slik vi leser den nye forskriften er våre hybrid- og el-løsninger i mange tilfeller i forkant av regelverket. Vi ivaretar både sikkerhet, funksjonalitet og robusthet i løsningene. Dette viser at teknologien er moden og markedet er allerede i gang med skiftet mot mer miljøvennlige løsninger.

Moen Marin støtter overordnet mål om å kutte klimautslipp og ambisjonene om å gjøre arbeidsbåter til nullutslippsfartøy. Vi vil samtidig understreke at kravene må være realistiske og ta hensyn til dagens operasjonelle, tekniske og infrastrukturelle kapasiteter langs norske kysten. En vellykket implementering av nye krav krever en balansert tilnærming som sikrer både miljøgevinst og operasjonell gjennomførbarhet for aktørene som drifter fartøy i næringen.

Kommentarer til forutsetningene

Sjøfartsdirektoratet har tatt utgangspunkt i regel-lengde for regelverksutformingen, og i mindre grad kategorisert ut fra operasjonsformål og type fartøy. Det er slik vi ser det tre hovedkategorier av arbeidsbåter vi mener bør hensyntas; A) lokalitetsbåter B) servicebåter C) passasjertransport-båter.

- A) Lokalitetsbåtene er smalere utformet, er i nær tilknytning til sjøanlegg og ligger i ro på natta. Fartøy bygget siden 2023 (100 stk) fra Moen Marin er høy grad allerede innenfor nullutslippskravet. Begrepet er for øvrig godt ivaretatt av DNVs beskrivelse av arbeidsbåt.
- B) Servicebåter er utformet med større bredde på skroget og med lugarer, og kan ha samme lengde som en lokalitetsbåt. Servicefartøyene operer derimot i større grad langs hele kysten og med døgkontinuerlig drift. Det gir en vesentlig større utfordring i drift.
- C) Båter for passasjertransport er òg i økende grad brukt i havbruksnæringen. Moen Marin har allerede bygd fullelektrisk hurtiggående fartøy. Fartøyet har en servicehastighet på 20-25 knop, samt en rekkevidde på opptil 40 nautiske mil. Denne løsningen og teknologien er klar for næringen i dag (lansert Aqua Nor 2025), men vi ser behovet for et godt virkemiddelapparat for at næringen skal ta teknologien i bruk.

Når det gjelder innføringen av kravene anbefaler vi en raskere og trinnvis overgang fra lavutslipp til nullutslipp. For eksempel fase 1 i 2026: lavutslipp med minimum 70/30, og fase 2 i 2028: nullutslipp med minimum 90/10. Innføringstidspunkt bør være likt for alle regellengder.

Tilgangen til ladeinfrastruktur er i dag svært begrenset. Flere analyser viser tydelige dette, den siste av Menon; Kartlegging av sjømatnæringens nettbehov – 2025 (FHF-prosjekt 902014). Uten en parallell satsning på utbygging av ladekapasitet vil nullutslippskravene være vanskelig å oppfylle. Infrastrukturutbyggingen må derfor sees som en forutsetning for at kravene skal fungere i praksis. Samtidig er det òg viktig at direktoratet kjenner til de mobile ladeløsningene. I Norge i dag er det en rekke aktører som kan tilby powerbanker (mobile batteriløsninger, rekkeviddeforlengere og batterier som saktelader på tilgjengelig nettløsning).

Siden det er mangel på infrastruktur langs kysten, ber vi om at det følges opp med samarbeid mellom offentlige og private aktører for prioritering av ladepunkter i områder med høy maritim aktivitet. Det oppfordres også til at det innføres nasjonale standardiserte løsninger (teknologi, kommunikasjon og integrasjon) for lading og energioverføring. Dette bør gjøres for å sikre interoperabilitet mellom ulike fartøystyper,

energikilder og leverandører. På sikt vil dette redusere kostnader og gjøre det enklere for aktørene (rederi, teknologileverandører, verft, ladetilbydere, osv) å tilpasse seg kravene.

En øvrig generell bemerkning vi har til denne forskriften er at vår erfaring med elektrifisering er at endring tar tid og krever modning. Til tross for at det er flere hybride fartøy og at teknologien er relativt moden og kommersiell, er ikke nødvendigvis mannskapet om bord det. Vi oppfordrer Sjøfartsdirektoratet til å samarbeide med opplæringsinstitusjonene og ikke minst Utdanningsdirektoratet. Elektriske fremdriftssystem må inn i læreplanen for videregående opplæring. Det bør også iverksettes tiltak for kompetanseheving i næringen som vil være svært viktig for å ivareta sikkerheten. Dette gjelder både teknisk personell og operatører, slik at kravet gir sikker og effektiv drift av nullutslippsfartøy.

Kommentarer til konkrete bestemmelser og lovkrav

§ 3 Krav om klimagassreduksjon - dato

I denne paragrafen er det uklart hva som menes med 'bygget'. Er dette overleveringsdato, kjølstrekking eller noe annet? Dette har stor betydning for planlegging, kontraktsinngåelse og pågående bygging. Vi legger merke til at Sjøfartsdirektoratet benytter ordlyden 'skip bygget betyr et skip hvis kjøll er strukket, eller som er på et tilsvarende byggetrinn'. Vi ber om at Sjøfartsdirektoratet tydeliggjør denne definisjonen.

Avslutningsvis

Moen Marin er positive til retningen Sjøfartsdirektoratet har valgt med denne forskriften. Samtidig ber vi om at i det videre arbeidet legges vekt på at forskriften skal:

- Innføres gradvis med en trinnsvis overgang fra lavutslipp til nullutslipp, som premierer aktører som er tidlig ute. Med virkemidler som stimulerer til tidligere omstilling og investering i grønn teknologi
- Hensynta de ulike driftsformene som en lokalitetsbåt (oppdretter) og servicebåt (rederi) har
- Like krav til eksisterende fartøy uavhengig av lengdegruppe
- Sikre parallell utbygging av standardisert ladeinfrastruktur langs hele kysten
- Følges opp med tiltak for kompetanseheving i næringen
- Ivareta sikkerhet og beredskap ved bruk av nullutslippsløsninger

På vegne av Moen Marin,



Med vennlig hilsen,

Lars Ivar Elvertrø

CEO Moen Marin