Paragraf	Innsender	Innsenders kommentar	Sjøfartsdirektoratets kommentar
Kapittel 1 § 1	Agderbåt AS Eker Design AS Hemnes Mek AS Lending Båtbyggeri AS Lofotdykk AS GA Design AS Grovfjord Båtbyggeri AS Ynor AS Folla Maritim AS (heretter: Båtbyggerne)	Å innføre et slikt regelverk for fartøy helt ned til 8 meter burde vært gjenstand for bredere diskusjon	Forslaget til nedre grense har vært det samme gjennom tre høringsrunder og må derfor sies å ha vært gjenstand for diskusjon. Sjøfartsdirektoratet mener at det er behov for å regulere fartøy ned til 8 meter. Det viktigste er økt sikkerhet for mennesker og materiell, gjennom bygge- og tilsynskrav og krav om større kjennskap til båtenes kapasiteter. I et marked med små marginer vil regelverket fungere som et tiltak for å sikre at alle deler av flåten holder en forsvarlig sikkerhetsstandard. Standardisering og formalisering av minstekravene til bygging og utstyr vil, sammen med tilhørende krav om sertifisering og periodiske besiktelser, også bidra til felles rammevilkår i markedet og gi større forutsigbarhet ved bygging, kjøp og salg av de aktuelle fartøyene. Aktørene i markedet for mindre fartøy vil være tjent med dette. Spørsmålet om den nedre grensen for regulering har ellers hovedsakelig kommet opp i forbindelse med kvalifikasjonskrav til fører og økonomiske konsekvenser, se under.
	Fiskeri- og havbruksnæringens landsforening (FHL)	«FHL har hele tiden tatt til orde for at de minste båtene som benyttes i havbruksnæringen må fritas fra bygge- og tilsynsforskriften og i neste omgang fra tilhørende sertifikatkrav. Vi har bedt om at nedre fartøygrense for forskriftens virkeområde settes til 10,67 meter, og dette	Vi er generelt av den oppfatning at krav til kvalifikasjoner og å sikre at alle førere får et minimum av opplæring er en kritisk faktor for trygge fartøy. Med sertifikatkrav til fører er det videre mindre behov for opplæring internt i bedriften. Slike krav innebærer også en formell anerkjennelse og standardisering av den ansattes

		kravet vil vi også fremme denne gangen. Båter under denne grensen holder lav fart, har begrenset fartsområde og brukes i dag, og trolig også i fremtiden, til operasjoner som fører lett kan utføre uten å gjennomgå ny opplæring eller for nye folk uten annen opplæring enn det en kan tilegne seg ved internopplæring i selskapene ved ansettelse. Ved å sette grensen på 8 meter frykter vi at rekrutteringsgrunnlaget til bransjen reduseres vesentlig og at folk som ikke ønsker eller greier å løse sertifikat slutter i bedriftene. Vi frykter også at nye båter som skal brukes til mindre oppgaver fra landbase til lokalitet og mellom lokaliteter vil bli bygget med lengde 7,99 meter og med stor bredde. Slike fartøy vil kunne være mindre stabile og på andre måter dårligere egnet enn båter som bygges med normale proporsjoner, og en nedre grense på 8 meter vil således kunne redusere sjøsikkerheten.»	kvalifikasjoner. Diskusjonen om innholdet i fremtidige kvalifikasjonskrav til fører pågår ellers i relevante fora. Sjøfartsdirektoratet er en kontrollinstans, og det er rederiet som i siste instans er ansvarlig for sikkerheten om bord. Dersom båteier ønsker å operere en båt med lengde 7,99 meter, som ikke har god nok stabilitet og på andre måter er dårlig egnet, er dette i strid med skipssikkerhetsloven. En av hensiktene med forskriften er å unngå at fartøy blir bygget med største lengde 14,99 for å unngå bygge- og sertifikatkrav, når andre forhold tilsier større fartøy. Det er mindre sannsynlig at fartøy på 7,99 meter kan erstatte et fartøy på 14,99 meter enn at et fartøy på 10,66 meter kan det. Det bemerkes også at forskriften har en unntaksbestemmelse for skip under 15 meter som skal brukes til mindre oppgaver, slik som angitt i bestemmelsen, jf. § 1.

Kapittel 1 § 2	Miljødirektoratet	«I høringsbrevet 3. mars 2014 ble det argumentert med at mange av de mindre offentlig eide fartøyene (Miljødirketoratets fartøyer også nevnt) vil falle inn under unntaksbestemmelsen i § 2, og dermed unngå disse kostnadene. Våre erfaringer er at så å si alle båter i Skjærgårdstjenesten nå vil omfattes av den nye forskriften, og at det på kommunenes knappe økonomiske driftsbudsjetter vil påløpe store merkostnader på knyttet til både tilsyn og kontroll med nybygg, ombygginger av gamle fartøyer og til årlige og periodiske kontroller.» «Våre erfaringer er at de kostnader Sjøfartsdirektoratet opererte med i første høringsbrev er satt vesentlig for lavt på enkelte kostnader. Ved bygging av en Skjærgårdstjenestebåt i 2000 ble det innhentet et tilbud på 600.000 kroner fra godkjent instans (Det Norske Veritas) for å få en formell godkjenning av nytt fartøy etter NBSY 1990. Med en byggekostnad på fartøyet på under 3 mill kroner ble dette vurdert for dyrt å realisere. Vårt anslag er at mange av våre båter vil få en merkostnad på opp mot 1 mill kroner eller 20 % av byggekostnad for å få en godkjenning etter §§ 78-80. For et annet fartøy har en dokumentasjon av slepekraft ifm «oljevernforskriften» tilsvarende kravet i § 30 medført en kostnad på over 70.000 kroner.» Vi stiller også spørsmål hvordan rammene for	Sjøfartsdirektoratet er av den oppfatning at vi ikke har gitt uttrykk for at alle fartøyene under Miljødirektoratets ansvar ville falle under unntaksbestemmelsen. Vårt inntrykk var at en stor andel ville gjøre det. For andre fartøy var vårt inntrykk at kravet til baughøyde var den største utfordringen, fordi fartøyene var avhengige av å kunne ha bauglem. Her var det enighet om at rederiet skulle søke om dispensasjon og at Sjøfartsdirektoratet i utgangspunktet var positive til å gi en slik dispensasjon, men ville måtte vurdere dette konkret for hver enkelt båt. Ellers er det ikke krav om årlige kontroller i forskriften. Kontrollfrekvensen skal være hver 30. måned, altså to og et halvt år mellom hver kontroll. Vi legger til grunn at kostnadsoverslagene våre ikke er for lave. DNV er ellers ikke «godkjent foretak» i denne sammenheng. Vi antar videre at godkjente foretak ikke foretar

		arbeidet til et «godkjent foretak» skal settes i forbindelse med fartøyinstruks og tilsyn og godkjenning i forbindelse med bygging og ombygging. Et godkjent foretak vil kunne påvirke sitt oppdragsvolum i stor grad ved å tøye bestemmelsen «det omfang som anses nødvendig» i § 80 til egen bedrifts fordel. Det må også være et tilstrekkelig antall «godkjente foretak» i alle regioner når regelverket trer i kraft, for å unngå store reisekostnader og fakturerbar tidsbruk i forbindelse med byggetilsyn på verftene.»	unødvendige kontroller. Foretakenes godkjenning er basert på jevnlige revisjoner og de skal ha på plass et kvalitetssystem. Det er videre utarbeidet sjekklister for godkjente foretak og det er konkurranse mellom foretakene. På nåværende tidspunkt har vi også god geografisk dekning.
		«For de knappe offentlige driftsbudsjettene vil det være vanskelig å ta høyde for de store merkostnader forslaget til ny forskrift åpner for. Vi har derfor hatt en forventning om at de mindre fartøyene kunne operere innenfor unntaksbestemmelsen i § 2, og at mange av de mindre båtene unngikk de merkostnader som nytt regelverk medfører. Disse fartøyene vil likevel operere under svært trygge sikkerhetsmessige marginer.»	Vi mener at de betingelsene vi satte for adgangen til å følge alternative krav (nå unntak) var hensiktsmessige. Det har aldri vært meningen å unnta skip som fører last eller som utfører løft fra forskriften. Disse skipene utfører «lasteskipsvirksomhet» og bygges etter en standard for yrkesfartøy. Utgangspunktet for vurderingen var forskrift om drift av fartøy som fører 12 eller færre passasjerer. En del fartøy ville falle utenfor den forskriften, for eksempel kun fordi de ikke driver passasjertransport. Mange av de aktuelle båtene er også av samme type som fartøy som fører 12 eller færre passasjerer. Fartøy som fører 12 eller færre passasjerer har generelt sett ikke adgang til å drive transport av last eller bruke kran ved siden av passasjertransporten. Da er de ikke lenger unntatt fra forslag til forskrift om mindre lasteskip.
		«Vi registrerer at mange høringsparter har etterlyst andre grenseverdier for maksimal dekkslast og krengende moments arm i § 2, og vi vil gjenta en forventning om at disse verdiene vurderes på nytt. Vi foreslår minimum at verdiene settes til henholdsvis 1500 kg og 0,13 m. Hvis dette ikke endres vil konsekvensen være at flere av våre nyere fartøyer i Skjærgårdstjenesten som i dag har	

		en god og sikkerhetsmessig trygg funksjon, ikke lenger vil kunne bli godkjent etter ny forskrift.» «Vi ber om at verdiene minimum økes til a) maksimalt 1500 kg dekkslast og b) at krengende moments arm ikke overstiger 0,13 meter. Dette vil medføre at eksisterende fartøyer bygget og godkjent etter dagens regelverk fortsatt kan benyttes, uten at dette går ut over sikkerheten. For å gjøre § 2 lettere å forstå anbefaler vi også at henvisningen til § 5 f tas inn i første ledd: ... «som ikke skal slepe (jf.§ 5), og som»…»	
Kapittel 1 § 2 første ledd bokstav a	Båtbyggerne	«Forslag: Øke dekkslasten til 2 t (minimum 1500 kg). - Dette er ment som en maksimalverdi og hvor det må dokumenteres tilstrekkelig stabilitet. Verdien 1 t er lavt satt spesielt for de største båtene under 15 m.»	Se kommentar over
Kapittel 1 § 2 bokstav b	Båtbyggerne	«Forslag: Denne verdien er satt svært lavt og må vurderes økt til 0,15. - Kranen er kanskje det viktigste bruksverktøyet om bord på en arbeidsbåt og verdien her synes å blitt satt for lavt i forhold til det praktiske anvennelige. - Mange båter vil komme i denne kategorien, eks den mest populære enskrogsbåten til oppdrett-produsert i svært mange eksemplarer «Stinger	Det vises til at «Stinger 11 m» er den mest populære enskrogsbåten til oppdrett. Havbruksnæringen, gjennom prosjektet «Servicefartøy 2010» var en pådriver for den nye forskriften. Det kan ellers nevnes at forskriften i første omgang gjelder nye skip. Eksisterende skip har frem til 2017 eller 2018 for å tilpasse seg, og det er heller ikke alle krav som vil komme til å gjelde for disse.

		11 m» m/4m kran-300kg. Disse og mange andre båter vil ikke kunne tilfredstille denne foreslåtte lov eller nedenfornevnte. Hvem skal ta kostnadene?»	Vi har heller ikke fått noen innspill fra produsenten av «Stinger». Se ellers kommentar over.
Kapittel 1 § 2 andre ledd	Gazelle	«Det vises til regelverk for hurtiggående skip med lettbygde skrog for alternative krav til kapittel 6 og 7 i denne forskrift. Vi antar at DNV 2.21 Standard for certification – Craft kan benyttes som alternativt regelverk, da dette regelverket er beregnet for fartøy mellom 6 og 24 meter og med fart på inntil 45 knop»	Denne bestemmelsen er nå endret. Se høringsbrevet under tittelen «Endringer etter siste høring».
Kapittel 2 §§ 16 til 19	Miljødirektoratet	«En del av disse kravene i disse paragrafene er ikke mulig å oppfylle da det ikke finnes relevant utstyr på markedet til de mindre båtene. Vi vil likevel ikke drive ankerhåndtering eller sleping med våre fartøyer slik dette er definert, og vi har derfor ikke forslag til endringer her. Vi oppfatter at «oljevernforskriften» likevel åpner for at de største av våre fartøyer kan godkjennes til tilsvarende oppgaver innunder denne forskriften.»	Vi er klar over at det på nåværende tidspunkt ikke er tilfredsstillende tilgang til enkelte typer utstyr, slik som lukkede styrepinner og haikjeft. Vi har derfor en lang innfasingsperiode for kravene. Når det gjelder oljevernforskriften er utgangspunktet at vi må vurdere dette i hvert enkelt tilfelle basert på besiktelse og dokumentasjon.
Kapittel 4 § 40 tredje ledd	Båtbyggerne	«Forslag: Krengevinkel bør økes til 15 gr (minimum 13 gr) ved eksempelvis bruk av kran i havn/skjermet farvann/når båt ligger i ro. Dette burde fremkomme som eget punkt under samme paragraf og må selvfølgelig gjelde etter stabilitetsberegninger som dokumenterer tilstrekkelig stabilitet.	Vi anser det ikke som hensiktsmessig å åpne for større maksimal krengevinkel. Utgangspunkt for vurderingen av maksimal krengevinkel fra vår side har vært tilbakemeldinger fra næringen selv, britisk regelverk, Nordisk båtstandard og DNV Craft. Når det vises til at kraner har blitt operert ved krengevinkler på «langt over» 7 og 10 grader vises det til at

		- Hvem har vel ikke operert kraner ved eks. kaibygging langt over 7 og 10 grader? Vi prater om båter laget til arbeid, ikke leketøy! Mange v-bunnsbåter har med sin utforming, tyngdepunkt og store steglister over «chine» mer enn tilstrekkelig stabilitet i vinkel ned til 15 grader. Hvorfor er man så opphengt i tallet 7 og 10? For strenge krav i denne lov samt overnevnte vil i mange eksempler gi svært brede og dyre båter som også er mindre sjøgående og drivstoffvennlige.»	de fleste kraner i dag kun er testet opp til en krengevinkel på 5 grader.
§ 40 tredje ledd	Miljødirektoratet	«Skjærgårdstjenesten har som kjent flere fartøyer bygget innenfor dagens regelverk og som har godkjente kranmontasjer med krengevinkel inntil 10 grader. Vi forutsetter at nytt regelverk ikke skal medføre at kraner på disse båtene må demonteres eller nedjusteres slik at våre brukere kan videreføre dagens oppgaver, og at det vi oppfatter som trygge sikkerhetsmarginer fortsatt kan gjelde.»	Dette må vurderes i det konkrete tilfellet. På visse betingelser tillates maksimal krengevinkel på 10 grader.
Kapittel 6 § 45 andre ledd bokstav a	Gazelle	«Det stilles krav om typegodkjenning av fremdriftsmotorer over 100 kW. I dagens marked finnes få mindre motorer med høyt effektuttak med typegodkjenning fra klasseselskap. Det vil derfor kunne bli vanskelig å konstruere mindre hurtiggående skip (<15 meter) med dagens motorgodkjenninger. Vi foreslår at effektgrensen for typegodkjenning økes.»	Denne bestemmelsen er endret. Det er ikke lenger krav om typegodkjent maskineri på fartøy under 15 meter.
Kapittel 6 § 47	Gazelle	«Vi foreslår at ved to fremdriftsmotorer, bør en kunne benytte generator på hver motor for dette formål og ikke ekstra uavhengig	Det er ikke praktisk å være avhengig av hovedmotorene for strøm eller at det skal være nødvendig å sette i gang fremdriftsmotoren for å få strøm. Videre, dersom

		generator.»	motorene er avhengige av elektrisk kraft må den elektriske kraften kunne virke før motoren starter.
Kapittel 6 § 48 første ledd	Hydrolift	«Plassering av nødkraftkilde OVER skottdekket er upraktisk i en så liten båt. Det er selvsagt ikke umulig, men på en liten båt som har mange ulike arbeidsoppgaver er det særs viktig å utnytte hver mulige kvadratcentimeter på dekket til dedikert utstyr og arbeidssoner. Det å gjøre ting smart, brukervennlig og sikkert for mannskapet er blitt vår hovedoppgave, og da blir plassen en nødkraftkilde krever sett utfra et designer-og bruker-ståsted «veldig stor og dum». Vi ønsker å kunne plassere nødkraftkilden «der den er minst i veien» for alle andre oppgaver om bord, selvsagt fortsatt godt unna maskinrom. Når det gjelder kommentaren deres til dette punkt om at «Portable løsninger (kraftkilder) er ikke forbudt», er det å lese som at vi kan definere den portable kraftkilden om bord som nødkraftkilde dersom den oppfyller kapasitetskravet?»	Vi kan ikke se at dette vil bli problematisk da en nødkraftkilde i denne størrelsesorden sannsynligvis ikke vil kreve særlig stor plass. Portable løsninger er i utgangspunktet ikke forbudt, men nødkraftkilden skal kunne starte automatisk ved bortfall av hovedkraft.
Kapittel 6 § 49	Gazelle	«Kapasitet på nødkraftkilde bør revurderes, slik at dette med rimelig kan oppnås med batteripakke på mindre båter, da en ekstra generator i mange tilfeller vil være praktisk svært vanskelig og vil medføre unødig store kostnader og ekstra vekt.»	Når det gjelder skip under 15 meter, mener vi at kravet kan oppfylles med batteripakke. For disse er det ikke krav om at nødkraftkilden skal ha kapasitet til å forsyne brannpumpen.
Kapittel 7 Brann	Norsk Kompositforbund	«Hovedbudskapet har vært at de foreslåtte forskrifter i forhold til brann går lenger enn det som burde være nødvendig. Det finnes i	Vi viser til etterfølgende møte og annen kontakt med representanter for Norsk Kompositforbund, hvor vi blant annet har blitt opplyst om at skip i kompositt under 15

		dag allerede forskrifter for fiskefartøy og for hurtiggående skip med lett bygd skrog. Begge disse forskriftene burde være mal for den nye forskriften. Og hvor vi ber om at det rekker å isolere brann utsatt side, og hvor kravet om A-15 justeres til B-15. Vi registrerer at brannkravene i siste høring er blitt justert noe mer hensiktsmessig for båter under 15 m (da det henvises til at kjente standarder kan benyttes), men kompositt som byggemateriale er like relevant for båter over 15 m og bør ikke ekskluderes gjennom en forskrift slik det i praksis blir nå. Slik som forskriften nå utformes kan den medføre problemer for en del av våre medlemmer. Kravene som settes i forskriften diskvalifiserer kompositt som materiale. Og vil dermed virke negativt inn både på eksisterende og nye markeder.»	meter ikke har mulighet til å oppfylle verken kravet til A-15 eller FRD 30. Det har blitt innvendt at det også vil være vanskelig for skip på 15 meter eller mer å oppfylle kravet til FRD 30, men at det er gjennomførbart. I det siste støtter vi oss også på erfaring med passasjerfartøy i kompositt på denne størrelsen. For skip under 15 meter henviser vi nå blant annet til Nordisk Båtstandard for Yrkesbåter under 15 meter, 1990 Y 14 punkt 3.3 som alternativ til kravet om brannsikre skiller. Dette er på linje med kravet som gjelder fiskefartøy under 15 meter på dette punktet. Merk at de andre bestemmelsene i kapittel 7 fortsatt gjelder, også for skip under 15 meter. For skip bygget i kompositt eller aluminium har vi generelt åpnet for bruk av HSC-koden kapitlene 7.2, 7.3 og 7.4.1 til 7.4.3 som alternativ til tilsvarende krav i kapittel 7.
Kapittel 7 § 54	Hydrolift	«Vi registrerer at dere har tatt bort kravet om at «dør mellom maskinrom og innredning skal være i stål». Det er fornuftig, men så lenge kravet om A-15 brannskille fortsatt gjelder kunne det vel i praksis like gjerne fortsatt stått stål der. Vi mener B-15 bør være nok på en slik båt, for å kunne benytte lettvektsløsninger som f.eks. brannhemmende kompositt til maskinrom med tilhørende skott, dører og luker.»	Se kommentar over
Kapittel 7 § 61 første ledd	Hydrolift	«Sjøvannsledninger og lenseledninger mener vi bør kunne være i «fleksibelt materiale	Vurdert på nytt og endret.

		motstandsyktig mot brann», da vi mener at introduksjon av ikke brennbare materialer i disse systemene representerer andre potensielle feilkilder som er minst like alvorlige; potensielle sprekkdannelser etter slamming og vibransjoner over tid, samt potensielle innvendige korrosjons-lekkasjer som vil være vanskelig å avdekke. Økt vekt og pris er andre negative faktorer.»	
Kapittel 7 § 54 andre ledd	Gazelle	«Vi antar at rom med separat dieseltank for fremdriftsmotorer ikke er definert som lasterom»	Det stemmer
Kapittel 7 § 71 andre ledd	Gazelle	«På mindre båter mener vi at 2 kg apparater bør kunne benyttes, slik at en ikke endrer opp med to 5 kg apparater, som både gir mye vekt og krever mye plass om bord i mindre fartøyer. Størrelse bør vurderes ut ifra volumer i rommene.»	Vi er uenige i dette. Et apparat på to kilo har svært liten effekt. På de minste skipene vil det ellers sannsynligvis ikke være krav om to apparater i samme rom.
Kapittel 7 § 75 første ledd	Gazelle	«I stedet for grense på bruttovolum inntil 10 m3, bør det brukes nettovolum på inntil 10 m3, siden det er nettovolum slukkemiddelet dimensjoneres etter. I sammenlignbare regelverk vi har benyttet regnes nettovolumet ut ifra bruttovolum x permeabilitet, eller alternativt bruttovolumet med fratrekk fra definerte volumer inne i rommet»	Innslagspunktet for kravet er ikke knyttet til dimensjoneringen av slokkemiddelet. Mengde slokkemiddel skal være slik at tilstrekkelig slokkeeffekt oppnås.
Kapittel 7 § 77	Miljødirektoratet	«Vi er usikre på om det finnes rattmerket utstyr på markedet egnet til bruk på de mindre fartøyene, slik kravet er satt for hele kapittel 7.»	Vi mener det finnes, selv om utvalg og kostnad kan være noe høyere.
Kapitlene 8 og 9	Miljødirektoratet	«For de større fartøyene er disse kravene akseptable, men vi stiller spørsmål om	Det vises til høringsbrevet i første høringsrunde datert 1.7.2013. Antydet pris for periodisk forenklet kontroll ved

		kravene er nødvendige for de mindre fartøyene og mener det er viktig at de mindre fartøyene kan slippe disse svært fordyrende kravene ved at grenseverdiene i § 2 økes noe. Kravene i kapittel 8 og 9 vil medføre store økonomiske kostnader og mye tidsbruk, og vi mener Sjøfartsdirektoratet ikke har dokumentert godt nok hvilke konsekvenser dette vil få for brukerne.»	godkjent foretak var da mellom 7000 og 10 000 kroner hvert 2,5 år. Prisen for førstegangsgodkjenning er høyere, men dette er en engangsutgift.
Kapittel 10 § 82 andre ledd	Båtbyggerne	Forslag: Vi foreslår at dette kravet kun gjelder som 1. gangs idriftsettelse. Skipskontrollen bør heller benytte seg av uanmeldte kontroller alternativt egenmelding eks. per 5 år for båter under 15 m! Over 15 m lengde burde kravet til kontroll ved godkjent foretak økes til å gjelde per 5 år. - For båter under 15 m synes kravet til kontroll ved godkjent foretak per 30 mnd som svært kostbart, byråkratisk og unødvendig for slike små arbeidsbåter.»	Se kommentar over. Fartøy med bruttotonnasje på 50 eller over skal allerede i dag ha fartssertifikat. Det er en liten gruppe fartøy som er mellom 15 meter og bruttotonnasje 50. Disse skal inntil videre kontrolleres av Sjøfartsdirektoratet og har allerede i dag krav om førstegangsbesiktelse.
Kapittel 11	Redningsselskapet	«Vi ser at mange av våre innspill fra forrige høringsuttalelse langt på vei er hensyntatt. Likevel mener vi at enkelte av bestemmelsene i kap. 11, som gir tilbakevirkende kraft, fortsatt kan ramme noen utisiktet hardt. Bl.a kan kravet i § 19 om dimensjonering av utstyr og arrangement føre til praktiske utfordringer på eksisterende fartøy. Det samme gjelder kravet i § 14. Her mener vi at det bør åpnes for at sikkerhetsmessige ekvivalente løsninger kan godkjennes.»	Vi har en bestemmelse om likeverdige løsninger. Anvendelse av denne må vurderes i det enkelte tilfellet.

Kapittel 12 § 89	Gazelle	«Vi har et forslag om at godkjente dispensasjoner kan gjøres offentlige, slik at alle vet hvilke dispensasjoner som til enhver tid gjelder.»	Dispensasjoner er i utgangspunktet offentlige, men det er ikke så enkelt å be om innsyn dersom man ikke vet at dispensasjon er gitt. Vi skal se på om det kan være hensiktsmessig å aktivt informere om gitte dispensasjoner, for eksempel gjennom rundskriv.
Kapittel 12 § 90	Gazelle	«På hvilken måte vil innovative løsninger defineres og vurderes? Vi mener det kan være tilstrekkelig å kun ha med paragraf 89 om «vanlig» dispensasjon, da innovative løsninger fort kan bli vanskelig å sammenligne.»	«Innovative løsninger» kan også få dispensasjon på «vanlig» måte.
Vedlegg 1 Henvisning til innredningsforskriften	Gazelle	«Der det vises til Forskrift 15. september 1992 nr. 707 om innredning og om forpleiningstjenesten på skip og skipet har bruttotonnasje under 50, kan det aksepteres at en følger Nordisk Båtstandard eller alternativt regelverk som DNV 2.21 isteden?»	Ta gjerne kontakt med oss utenom denne høringen for spørsmål om innredningsforskriften.
Vedlegg 1	Hydrolift	Bør kunne akseptere 3D-underlag	Dette må diskuteres på generelt grunnlag, ikke spesifikt knyttet til denne forskriften.
	Samferdselsdepartementet	Viser til Kystverket	
	Justis- og beredskapsdepartementet	Ingen merknader	
	Fiskeridirektoratet	Ingen merknader	
	Industri Energi	Ingen merknader	
	Arbeidstilsynet	Ingen merknader	
	Kystverket	Viser til tidligere høringsuttalelse datert 4. oktober 2013	

	Cefor	Ingen merknader	
	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	Ingen merknader	
	Statens innkrevingssentral	Ingen merknader	
	Landsorganisasjonen (LO)	Ønsker ikke å avgi høringsuttalelse	