

**Havindustritilsynet**

postboks@havtil.no

Deres referanse

Sak 25/320

Vår dato

15.05.2025

## Høringssvar fra Offshore Norge- forslag til regelverk for sikkerhet og arbeidsmiljø ved mineralvirksomhet til havs

Offshore Norge viser til høringen av 12. februar 2025, med høringsfrist 15. mai.

### 1. Innledning

Forskriftsforslaget omfatter mineralvirksomhet i en fremtidig utvinningsfase og undersøkelsesaktiviteter under en undersøkelsestillatelse.

#### 1.1 Reguleringer for utvinningsfasen bør avvenges

Operasjoner i en eventuell utvinningsfase er foreløpig ikke klart definert. Det foregår betydelig forskning og modning av teknologi på dette feltet og ulike utvinningskonsepter utforskes.

Offshore Norge mener en skrittvis tilnærming til regulering av havbunnsmineralvirksomheten også må gjelde for regelverk for sikkerhet og arbeidsmiljø, slik Energidepartementet har lagt til grunn for sine forskrifter. Reguleringer for utvinningsfasen bør avvenges til en har mer kunnskap om hvordan en fremtidig aktivitet kan utføres. Vi advarer mot å fastsette et regelverk for utvinningsfasen nå, som hindrer fremtidige driftskonsepter og løsninger, som vi vet vil måtte ha en maritim karakter.

Før et endelig regelverksforslag foreslås for en utvinningsfase vil Offshore Norge be om at myndighetene gjennomfører en lovutredning med deltakelse fra næringen der de ulike mulige driftskonsepter blir presentert og vurdert.

Offshore Norge finner det vanskelig å kommentere på regelverksforlaget i en utvinningsfase all den tid vi ikke vet hvordan aktiviteten i en utvinningsfase vil foregå. Forskriftens krav til utvinning vil derfor ikke behandles videre i dette høringssvar.

## 1.2 Undersøkelsesaktiviteter med fartøy må følge maritime regler

Det følger av veiledningen til § 1-2 Virkeområde første avsnitt andre punktum at: «Forskriften omfatter utstyr og aktiviteter på eller fra fartøy som er nødvendig for å gjennomføre virksomheten, og som ikke regnes som maritime forhold.»

I høringsnotatet s 19 presiseres det at: Mannskap og personell som tar del i undersøkelser vil være omfattet av hhv. skipsarbeidsloven eller arbeidsmiljøloven alt etter som de er del av den ordinære driften av skipet eller utfører undersøkelser etter mineralforekomster.

Offshore Norge mener at undersøkelsesaktiviteter med fartøy må følge maritime regler, slik det kommer frem av petroleumsregelverket, regelverket om havenergi og forarbeidene til havbunnsmineralloven.

Forskriftsforslaget vil ha betydelige konsekvenser, både med hensyn til negativ HMS-virkning og kostnader, og vil i praksis hindre gjennomføring av privat undersøkelsesaktivitet.

Undersøkelsesaktiviteter vil ha små miljøvirkninger, og disse ivaretas gjennom Søkeldirektoratets og Energidepartementets forskrifter.

## 2. Føringer gitt i Meld. ST.25 (2022-2023) og behandlingen i Stortinget

I Meld. St. 25 (2022–2023) Mineralverksemd på norsk kontinentalsokkel – opning av areal og strategi for forvaltning av ressursane, - er betydningen av at private virksomheter deltar i undersøkelsesaktiviteter beskrevet i kap 1.2 fjerde avsnitt.

*For at private virksomheter skal kunne bidra til kartlegging av ressurspotensialet og miljøverdiene, samt øke kunnskapen om miljøvirkningene av en eventuell fremtidig havbunnsmineralvirksomhet, er det nødvendig å åpne områder for slik virksomhet...Dette vil bidra til viktig kunnskapsinnhenting.*

Det er videre understreket at undersøkelsesaktivitet i statlig regi vil bli styrket og vil foregå parallelt med privat virksomhet.

Havtil skriver i sitt høringsnotat s. 19 at; *i motsetning til vitenskapelig forskning, er det private aktører som utfører den kommersielle aktiviteten. Det er derfor sentralt for myndighetene at det stilles tydelige krav til sikkerhet for slik aktivitet.*

Da privat og statlig undersøkelsesaktivitet vil drives likt bør oppfølging av HMS følge samme prinsipper. Offshore Norge kan ikke se at det i havbunnsmineralloven, Meld. St. 25 (2022–2023) eller i arbeidsmiljølovgivningen ellers ligger nedfelt noen føringer på at kommersielle aktører må reguleres annerledes enn statlige. I Olje- og energidepartementets svar til miljøkomiteen til St. 25 (2022–2023) av 9.11.2023 svarer energiminister Terje Åsland til spørsmål 27 følgende:

”Spørsmål 27: I stortingsmeldingen står det at arbeidsprogrammet ikke må være så ambisiøst at det blir ulønnsomt. Kan departementet definere hva som gjelder som lønnsom leting? Og hvem skal vurdere hva som er akseptabel grad av ambisiøsheit?”

*”Det er selskapene som vurderer hva som er lønnsomt. For at aktører ønsker å få tildelt utvinningstillatelser må de se det forretningsmessig interessant å foreta leting/kartlegging i området. Arbeidsprogrammet for letefasen medfører kostnader for aktørene. Selskapene må gjøre en vurdering av hvor store kostnader til leting de vil påta seg før det er gjort ev. kommersielle funn. Arbeidsprogrammet må ikke bli så byrdefullt at de kommersielle aktørene takker nei til å påta seg et arbeidsprogram og tildeling av en utvinningstillatelse. “*

### 3. Undersøkelsesaktiviteter – faktisk beskrivelse

#### 3.1 Innledning

Områdene nominert for åpning ligger svært langt fra land. Det er identifisert en rekke ”sjøfjell” som fremstår som interessante for leting etter og eventuell utvinning av havbunnsmineraler. Et relevant utvalg av disse sjøfjellene har seilingsdistanser til Tromsø på mellom 350-550 nautiske mil. Med en marsjfart på 11 knop utgjør dette mellom 30 til 50 timer.

#### 3.2 Arbeidsprogram i tre faser

Arbeidsprogrammet i letefasen planlegges i tre ulike faser – der ulike fartøy av ulik størrelse forventes engasjert. Fartøy vil operere i 4-6 ukers seilingsperioder.

##### Fase 1 - Regional kartlegging

I første fase vil selskapene søke regional forståelse av sjøbunnens batymetri, miljø og oseanografiske forhold. Dette arbeidet involverer ikke benyttelse av undervannsfarkoster, men heller skrogmontert sensorikk, samt enkelte vinsjopererte sensorer operert fra dekk enten i langsom fremdrift eller stillestående posisjon på overflaten. Dette arbeidet vil utføres med fiske- eller forskningsfartøy med en lengde mellom 50 og 70 meter som opererer i 4-6 ukers seilingsperioder.

##### Fase 2 - Innledende ressurs prospektering og miljøkartlegging

I andre fase vil leteprosessen engasjere fartøy med mindre undervannsfarkoster (ROV/AUV). I denne fasen vil undervannsformasjoner identifisert som interessante i Fase 1 undersøkes nærmere av ROV/AUVer. Det vil her tas fysiske prøver av geologi og biologi samt at in-situ sensorikk vil benyttes for direkte målinger. Denne fasen vil gjennomføres med bruk av fiske- eller forskningsfartøy med en lengde på 50-70 meter som opererer i 4-6 ukers seilingsperioder.

##### Fase 3 - Prospektering og miljøkartlegging på funn

I tredje fase i leteprosessen vil det utføres detaljert kartlegging av ressurser og miljø på funn identifisert i Fase 2. I denne fasen vil det benyttes undervannsfarkoster (WROV) og utstyr for grunne kjerneprøver. Det vil tas kjerneprøver ned i sjøbunnen, biologiske prøver vil samles inn i større omfang og høyoppløselig lokale geofysiske data vil samles inn. Det vil arbeides parallelt med ulike undervannsfarkoster for å øke effektivitet og dataoppløsning. Det vil benyttes hjelpefartøy kjent fra offshoreindustrien (“MPSV”); skip med en lengde på 90-120 meter utstyrt med dynamisk posisjonering (DP II), undervannskraner og arbeids-ROVer. Fartøy vil operere i 4-6 ukers seilingsperioder.

### 3.3 Områdebeskrivelse

Vær i deler av området er preget av arktiske forhold. Høst, vår og vinter er preget av mørketid, lave temperaturer, vind og tung sjøgang. Stabil kraftig vind dominerer også området. Lave temperaturer deler av året medfører også at ising må mitigeres. Det er imidlertid lite driv-is i området; dette er mer dominerende lengre øst, utenfor det norske åpningsområdet. Det er svært begrenset skipsfart i området. Den begrensede seiling domineres av frakteskip i transitt og forskningskip. Det er lite fiskeriaktivitet i området.

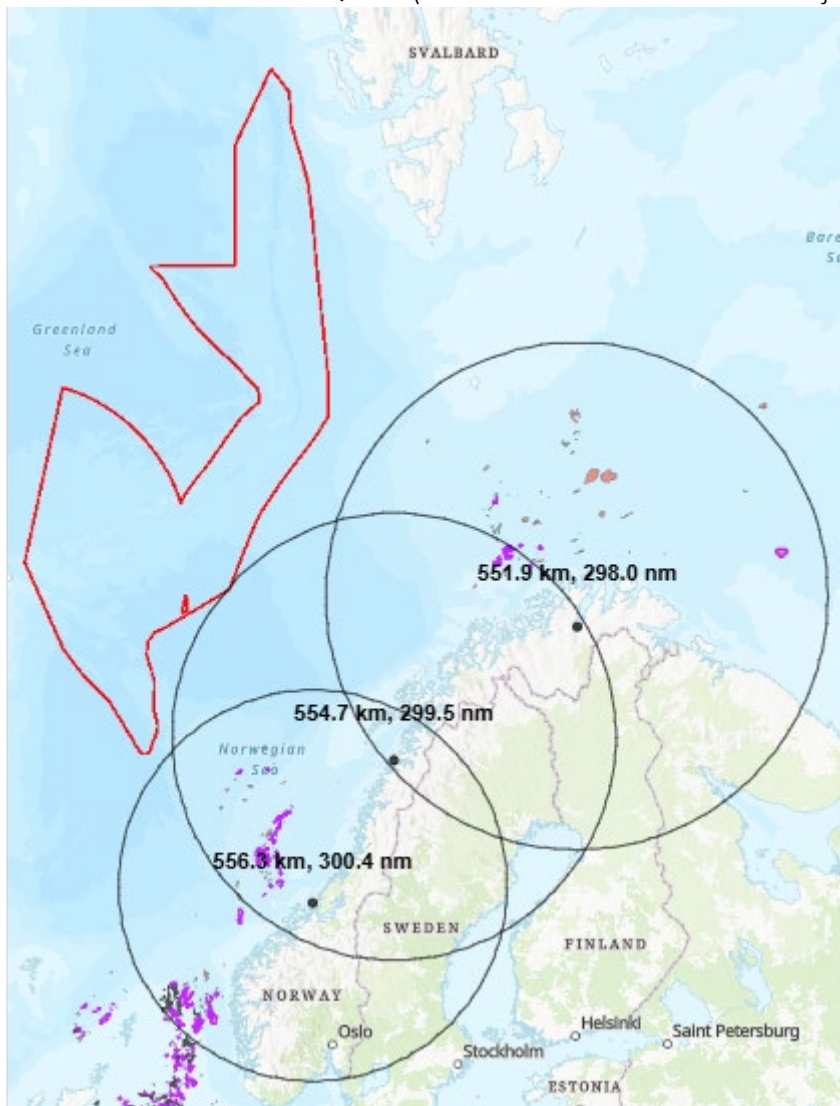
### 3.4 Helikopterdekning

#### 3.4.1 Helikopterrekkevidde

Redningshelikopteret SAR Queen har en rekkevidde på ca 735 nautiske mil (nm). Ut-hjem og med noe observasjonstid på stedet er rekkevidden 300 nm.

Under er det satt inn et kart der 300 nm fra Norges tre nordligste flyplasser med SAR Queen (Ørlandet, Bodø og Banak (Lakselv)) er markert. Det står ikke noen SAR Queen på Svalbard.

Kart over rekkevidde SAR Queen (rekkevidde-sirkler fremstår forskjellige pga. kartprojeksjon.)



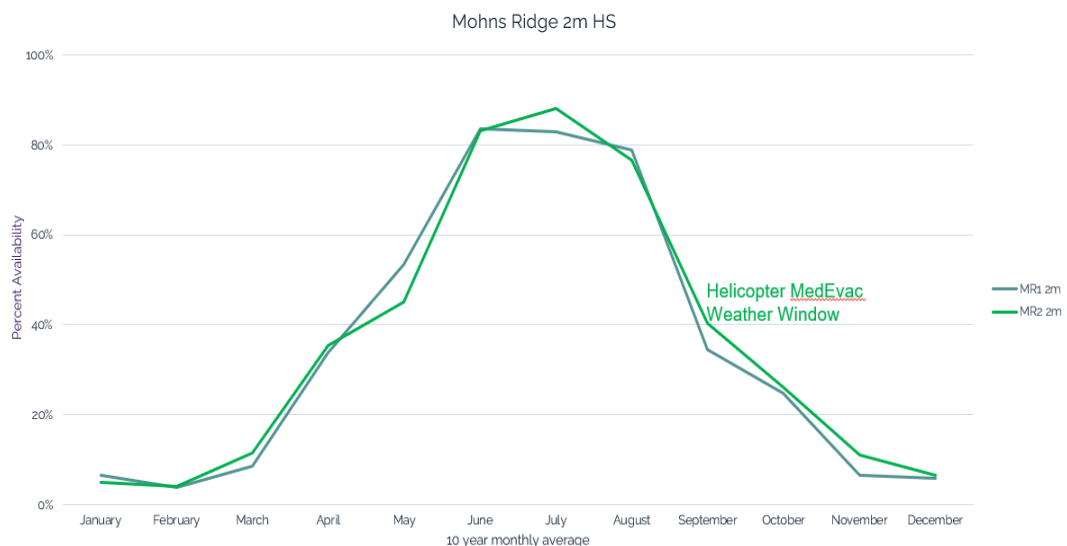
### 3.4.2 Værvindu helikopter

MetOcean værmodeller fra området hvor Universitetet i Bergen har gjort flere funn (Deep Insight Hill» og «Grøntua»), viser at det kun er i den roligste værperioden mellom juni og august at det gjennom 80 prosent av tiden er en bølgehøyde på 2 meter, men også da er det perioder der bølgehøyden er vesentlig større. I øvrige måneder er bølgehøyde gjennomgående betydelig høyere. Dette er av betydning for mulighetsrommet for å lande helikopter på skip

Værmodell Deep Insight Hill» og «Grøntua»

## MetOcean – Ops Window

### MOHNS RIDGE SIGNIFICANT WAVE HEIGHT ANALYSIS



## 4. Fartøysregulering

### 4.1 Undersøkelsesaktivitet

Undersøkelsesaktivitet vil bli utført med «hjelpefartøy», og vil ha store likehetstrekk med generell oseanografisk og naturfaglig vitenskapelig forskning.

Begrepet «undersøkelse» er definert i havbunnsmineralloven § 1-5 bokstav c som: «leting etter og kartlegging av mineralforekomster for kommersielt formål, medregnet geologiske, geofysiske, geokjemiske og geotekniske aktiviteter og drift og bruk av innretninger i den utstrekning de anvendes til undersøkelse.»

Begrepet har sin parallell til petroleumslovens definisjon av «undersøkelse» i § 1-6 bokstav d, som og viser til at undersøkelse kan utføres med en innretning. I forarbeidene til petroleumsloven Ot.prp.nr.43 (1995–1996) s 30 presiseres det at;

*Normalt vil undersøkelsesaktiviteter bli drevet fra enheter som etter petroleumsloven defineres som hjelpe- og forsyningsfartøy. Fartøyene som sådan omfattes ikke av begrepet*

*«innretninger» jf § 1-6 d) og reguleres ikke av loven. Alle aktiviteter knyttet til petroleumsvirksomheten omfattes imidlertid av loven. Departementet har likevel funnet at det er hensiktsmessig å la definisjonen omfatte drift og bruk av innretninger når de brukes til undersøkelse.»*

Dette innebærer at arbeidsmiljøloven i praksis heller ikke kommer til anvendelse. Det kommer til uttrykk bl.a. i Havtils fortolkningsuttalelse til rammeforskriften § 3; Hva er flerbruksenheter – hvilket regelverk gjelder? Pkt 4.2.2 Geotekniske undersøkelser:

*Ved virksomhet som omfatter grunn boring med prøvetaking og geoteknisk undersøkelse inntil 200 m under havbunnen (uten forventede forekomster av hydrokarboner). Petroleumsloven gjelder for bore- og prøvetakingsaktivitetene inkl. kompetanse for å gjennomføre disse, samt boreutrustning, posisjonering og sikringssystemer. Arbeidsmiljøloven gjelder ikke.*

## 4.2 Grensegangen maritim virksomhet – innretningsvirksomhet

### 4.2.1 I petroleumsvirksomheten

I petroleumsvirksomheten går det et tydelig skille mellom maritim virksomhet og innretningsvirksomhet. Dette er skillet beskrevet i Prop. 75 L (2024–2025) Endringer i arbeidsmiljøloven (lovens anvendelse for fornybar energiproduksjon til havs) s. 10:

*Utgangspunktet etter petroleumsregelverket gjennom rammeforskriften (forskrift 12. februar 2010 nr. 158 om helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten og på enkelte landanlegg) § 4 tredje ledd bokstav b, er at arbeidstakere på fartøy som utfører konstruksjons-, rørleggings- eller vedlikeholdsaktiviteter ikke er underlagt arbeidsmiljølovens regler, med mindre fartøyet er definert som en innretning jf. petroleumsloven § 1-6 bokstav d. Det samme gjelder for «forsynings-, beredskaps- og ankerhåndteringstjeneste med fartøy, seismiske eller geologiske undersøkelser med fartøy og annen sammenlignbar aktivitet», jf. rammeforskriften § 4 tredje ledd bokstav a. For disse kategoriene fartøy, som ofte omtales som «flerbruksfartøy», er det flaggstatens regler som gjelder, altså det maritime regelverket.*

### 4.2.2 Havbunnsmineralloven og forarbeidene til den

Innretningsbegrepet i havbunnsmineralloven tilsvarer innretningsbegrepet i petroleumsloven. Det er bevisst valgt jf Prop.106 L (2017–2018) kapittel 7.3.3 s 40 der det under overskriften innretning står:

*Departementet foreslår en definisjon av «innretning» med en ordlyd som fullt ut er i tråd med tilsvarende definisjon i petroleumsloven. Departementet ser at et avvik i ordlyd, slik det ble foreslått i høringsnotatet, kan reise spørsmål om realitetsforskjell og ettersom dette ikke er tilsiktet, er det naturlig å benytte en ordlyd i tråd med petroleumsloven. Det er i dag usikkert hvordan innretninger og driftsopplegg vil utformes og det må legges til grunn at det vil avvike fra petroleumsvirksomheten. Det kan derfor være behov for å avklare den konkrete avgrensningen av hva som skal anses som innretning for mineralvirksomhet på et senere tidspunkt.*

Når det gjelder avgrensning mot hjelpertøy er den også den samme som i petroleumsvirksomheten jf merknadene til § 1-5 Definisjoner s 65. Det presiseres der også at en forflytning av en innretning faller utenfor loven. For innretninger under forflytning kommer

de maritime regler fullt ut til anvendelse tilsvarende som for petroleumsvirksomheten. Dette understreker at lovens anvendelse er knyttet til en stedlig aktivitet.

Når det gjelder begrepet hjelpefartøy vil det omfatte geologiske og seismiske fartøyer og andre enheter som driver geologiske undersøkelser i undersøkelsesfasen. Her som i petroleumsvirksomheten må det for denne kategori fartøy være flaggstatens regler som gjelder, altså det maritime regelverket.

Havtil viser i høringsnotatet kap 10.2 til at det først og fremst er aktivitet knyttet til undersøkelser Havtil tar sikte på å regulere. Forskriftens krav vil komme fullt til anvendelse på fartøyets personell og utstyr som benyttes til havbunnsmineralaktiviteter. Hvem og hvilket utstyr dette er har ikke Havtil beskrevet og det gir i seg selv stor usikkerhet.

Offshore Norge vil påpeke at både petroleumsløven og havbunnsmineralloven kun avgrenser mot hjelpefartøy. Noen mellomkategori fartøy, som gir grunnlag for en hybrid regulering, finnes ikke.

## 5. Konsekvenser av Havtils forslag

### 5.1 innledning

Fartøy brukt i de tre letefasene er hjelpefartøy som under petroleumsløven og havenergilova for helt parallell virksomhet vil være underlagt flaggstatens regelverk. Fartøy vil operere i 4-6 ukers seilingsperioder.

Det må presiseres at havbunnsmineralaktiviteter på et fartøy er maritim aktivitet, som omfattes av det maritime regelverket. Det er derfor her ikke snakk om et manglende regelverk, men heller hva Havtils regelverk vil tilføre av ekstra krav og kostnader.

Dette regelverket fremstår etter Offshore Norges vurdering helt unødvendig, og vil foruten svært store kostnader ha en negativ HMS-gevinst.

For utenlandskregistrerte fartøy har Norge også begrenset jurisdiksjon.

### 5.2 Doble styringssystem – negative HMS-konsekvenser for skipsikkerheten

Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring (ISM) setter krav til reder om sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning. Havtil foreslår i tillegg at rettighetshaver skal etablere et styringssystem for å sikre etterlevelse av arbeidsmiljølovgivningen (AML med arbeidsmiljøforskriftene og Havtils forskrift). Et rammeverk med dobbelt styringssystem og krav vil ha negativ effekt for skipsikkerheten om bord.

### 5.3 Krav til utstyr

Det følger av forskriftens § 5-2 at utforming og bruk av fartøy og deler av det som omfattes av forskriften skal være i henhold til krav som er fastsatt i og i medhold av sikkerhets- og arbeidsmiljølovgivningen.

Fartøy tenkt brukt i letefasen er helt og fullt bygd og utstyrt etter maritime krav. Det er vanskelig å se konsekvensene av de svært omfattende krav som nå foreslås til utstyr og utrusting av fartøy til bruk i letefasen, og det er heller ingen synlige sikkerhetsgevinster av forslagene. Vi kan heller ikke se at Havtil har gjort noen kostnadsoverslag over hva dette

regelverket vil koste. Vi viser her til utredningsinstruksen som setter krav til at en analyse og vurdering av de økonomiske og administrative kostnader alltid skal utredes. Dette er ellers en grunnleggende mangel ved hele forslaget til forskrift om sikkerhet og arbeidsmiljø til havs.

Havtil viser på s 22. siste avsnitt i høringsnotatet til at ett av områdene der den teknologiske utvikling etter Havtils vurdering vil medføre behov for en oppgang av regelverksregimer, er for kraner som monteres på fartøy, og som brukes både i maritim virksomhet og til løft av utstyr som reguleres som industrivirksomhet til havs. Havtil ber om høringsinstansenes eventuelle kommentarer til dette.

Offshore Norge ser ingen grunn for å gi særregulering for kraner som benyttes på fartøy i en letefase, da dette ikke har noen sikkerhetsgevinst. Dersom krav innebærer at det må installeres særskilte kraner på disse fartøyene vil kostnadene bli så store at kommersielle aktører sannsynligvis ikke vil påta seg å lete.

Offshore Norge kan ikke se at Havtil har vist til eller begrunnet alle de krav som nå foreslås med noen sikkerhets- eller arbeidsmiljømessige gevinster, og det underbygges ved at Havtil i sine forslag ikke har gjort noen vurdering av det maritime regelverket som gjelder for fartøy.

## 5.4 Virkninger for personell om bord

### 5.4.1 Skipsarbeidslovens virkeområdet

Skipsarbeidsloven gjelder for arbeidstakere som har sitt arbeid om bord på et norsk fartøy jf lovens § 1-2 nr. 1. Dette gjelder, jf forskrift om skipsarbeidslovens virkeområde §§ 1 og 2, arbeidstakere som utfører arbeid som etter sin karakter utgjør en del av skipets ordinære drift og annet personell som har sitt arbeid om bord likevel ikke personer som

- a. bare arbeider om bord mens skipet eller den flyttbare innretningen er i havn,
- b. gjør tjeneste på Forsvarets skip, med unntak av sivilt personell på skip befraktet av Forsvaret,
- c. bare foretar inspeksjoner om bord,
- d. er los,
- e. har et arbeidsforhold som reguleres av arbeidsmiljøloven og som i en kortere periode utfører arbeid om bord

Havtil viser på side 19 i høringsnotatet til at personell som tar del i undersøkelse etter mineralvirksomhet, som ikke er en del av skipets ordinære drift, vil være omfattet av arbeidsmiljøloven. Offshore Norge kan ikke se at Havtil, med bakgrunn i et høringsnotat, kan begrense skipsarbeiderlovens anvendelsesområde. Det vil også være svært uheldig om arbeidstakere om bord, som i utgangspunktet er omfattet Skipsarbeidsloven, må skifte til å være omfattet av arbeidsmiljøloven for de 4-6 ukene fartøyet benyttes til leteaktivitet.

### 5.4.2 Arbeidstid

Arbeidstidsbestemmelsen i arbeidsmiljøloven er ikke forenlig med planlagt aktivitet. Havtil viser i kapittel 7.3 i høringsnotatet til at når det gjelder arbeidstid tillegges det i lovens kapittel 10 stor frihet for partene i arbeidslivet til å inngå avtaler som avviker fra bestemmelsene, og som vil kunne legge til rette for totalaktivitet og mannskapsbytte på en praktisk måte.

Offshore Norge viser til at personell som har sitt arbeid om bord på hjelpefartøy i utgangspunktet ikke er omfattet av arbeidsmiljøloven og tilknyttede tariffavtaler slik at adgangen for fagforening med innstillingsrett til å gi unntak etter arbeidsmiljøloven § 10-12 nr. (4) er mindre praktisk.

Begrensningene i § 10-12 nr. (4) er tilpasset kravene i «arbeidstidsdirektivet» - EU direktiv 2003/88/EF. Dette direktivet kommer ikke til anvendelse for sjøfolk jf artikkel 1 nr. 3 annet avsnitt slik det er definert i direktiv 1999/63/EF. Direktiv 1999/63/EF Artikkel 2 bokstav c definerer sjøfolk slik:

*«sjøfolk» betyr enhver person som er ansatt eller engasjert i en hvilken som helst stilling om bord på et sjøgående skip som avtalen gjelder for.*

Arbeidsdirektivet viser for øvrig til at unntaket for sjøfolk ikke gjelder for offshorearbeid slik dette er definert i artikkel 2.nr 8.:

*8. offshorearbeid» arbeid som hovedsakleg vert utført på eller frå offshoreinstallasjonar (medrekna boreplattformer), direkte eller indirekte i samband med leiting, utvinning eller utnytting av mineralressursar, medrekna hydrokarbon, og dykking i samband med slik verksemd, anten frå ein offshoreinstallasjon eller eit fartøy,*

Definisjon av offshorearbeid samsvarer i praksis med det skille som går mellom innretning og hjelpefartøy jf rammeforskriften § 4 arbeidsmiljølovens anvendelse for petroleumsvirksomheten.

I fortalen til arbeidstidsdirektivet avsnitt 12 er det lagt til grunn at arbeidsdirektivet ikke bør anvendes på sjøfolk som nevnt, da avtalen om sjøfolks arbeidstid er en fremforhandlet løsning mellom arbeidslivets parter. Slik Offshore Norge ser det bryter Havtil arbeidsdirektivets anbefaling med sitt forslag.

## 5.5 Risiko og beredskap

Det kommer frem av høringsnotatet kapittel 7.4 at dersom det skal være mulig for et helikopter å komme til unnsetning i en fare- og ulykkessituasjon vil det være nødvendig å fylle drivstoff for å komme tilbake til fastlandet. På den bakgrunn foreslår Havtil et krav i forskriften at hver operatør skal ha tilgang på landingsplass og drivstoff for helikopter.

Det er elementer av risiko forbundet med all aktivitet på havet. Operasjonsområdet vil med sin avstand fra land og høye breddegrader legge konkrete føringer for hvordan risiko kan og må håndteres. Dette legger igjen føringer for hvilken beredskap som planlegges for. Helt sentrale prinsipper for beredskap under disse forholdene er at:

- Beredskap ikke introduserer ny, eller ytterligere kompleksitet og risiko.
- Ikke gir arbeidstakere falsk trygghet.

Eksempelvis vil vi nevne beredskapskonsepter som baserer seg på helikopter-assistert «med-evac» (Medical Evacuation). Operasjonsområdet er utenfor reell helikopterrekkevidde, og værforhold gir vind og sjøgang i området som bare i begrenset grad vil tillate helikopterlanding på fartøy. Offshore Norge kan derfor ikke se at krav til helikopterlandingsplass gir noen reell nytte. Kostnadene ved dette tiltaket vil imidlertid bli svært høye og skape nye risikoforhold.

Det maritime regelverket har vel etablerte beredskapsløsninger som tilpasset seiling i åpen sjø og avstander langt fra land.

## 6. Konklusjon

Undersøkelsesaktivitet med fartøy utføres med hjelpefartøy og må følge maritime regler. Arbeidsmiljøloven kan ikke gjelde for denne aktiviteten. I den grad Havtil ser grunn til å gi regler i med hjemmel i havbunnsmineralloven må dette vurderes konkret og ta hensyn til at aktiviteten på fartøy er regulert av maritime regler.

Med vennlig hilsen  
Offshore Norge

Torbjørn Giæver Eriksen  
Direktør næringspolitikk og kommunikasjon