

## NOTAT

Til: Toktsøkere og toktsøknadsgodkjennerne ved HI, UiB, UN, NP, UiT, NU, Kartverket og andre institusjoner

Fra: Leder HI – UiB felles toktkomité og Kronprins Haakon toktkomité

---

### Toktsøknadsprosess og utarbeidelse av toktprogram for 2024

#### 1. Innledning

Dette notatet omhandler søknader om tokt som ønskes gjennomført i 2024 med følgende skip og utstyr: Kronprins Haakon (KH), Dr Fridtjof Nansen (DFN), Prinsesse Ingrid Alexandra (PIA), Hydrograf (HYG) med målebåter, Johan Hjort (JH), G.O. Sars (GOS), GM Dannevig (GMD), Hans Brattström (HB), 2 \* AUV Munin+ og 2 \* USV Sounder samt 1 \* ROV.

Toktplanleggingsystemet Marine Facilities Planning (MFP) ble brukt for første gang i planprosessen for 2023. Systemet er fortsatt under utvikling, men fungerer godt. Det nye systemet er ikke satt i drift som et nytt verktøy og ikke som et bytte av prinsipp for toktplanlegging.

Opplæring i MFP vil bli gitt etter forespørsel til Havforskningsinstituttet (HI)/Rederiavdelingen

Prosedylene som beskrives her er mer detaljerte for HI enn for de andre institusjonene. Det er gjort slik for det første fordi HI har en større rolle i prosessen enn de andre institusjonene og for det andre kan HIs interne prosesser benyttes som eksempel for andre.

Rammefaktorene for tokt i 2024 er betydelig endret i forhold til 2023 av flere årsaker, men først og fremst av at Kristine Bonnevie er tatt ut av flåten (92 døgn UiB, 188 døgn HI) og Prinsesse Ingrid Alexandra er inne med et helt tilgjengelig år for første gang. 2024 vil være første år med egen ROV tilgjengelig samt at USV også skal være blant det disponible utstyret. Sist men ikke minst har 2023 vist at økonomien er blitt betydelig trangere og dermed gjør at avstanden mellom tokt som anses nødvendige og de det faktisk finnes økonomi til å gjennomføre er blitt større.

Det legges som forutsetning i søknadsprosessen at tildelingen for 2024 vil finansiere en toktplan som korresponderer med tildelingsbrevet for HI/Rederiavdelingen for 2024 som igjen setter måltall for toktdøgn på 280 dager for havgående fartøy samt PIA og 155 døgn for de to kystgående fartøyene.

## **2. Søknader for tokt i 2024**

### **a. Søknadsprosess ved HI**

Ved HI har programlederne det overordnede ansvaret for prosjekter som inneholder toktaktivitet innen eget program.

Prosjektledere ved HI er ansvarlig for å utarbeide toktsøknader for HI-tokt, i nært samarbeid med programleder og relevante forskningsgrupeledere, i tillegg til relevante fagmiljøer ved andre institusjoner som UiB, NP og UiT for felles tokt.

Toktsøknader for «Dr. Fridtjof Nansen» utarbeides av forskningsgruppen «Bærekraftig utvikling», sammen med programmet «Global utvikling» ved HI og FN-organisasjonen «Food and Agriculture Organization» (FAO).

### **b. Søknadsprosesser ved andre institusjoner**

Interne prosesser ved de andre institusjonene beskrives ikke her. Det forutsettes likevel at hver institusjon sorterer, tidsfastsetter og prioriterer egne søknader før de sendes til besluttende organ. Beskrivelsen av prosessen ved HI er tatt med her som et eksempel.

### **c. Videreformidling av toktsøknader til toktkomite**

Etter at prosjektledere og andre med toktbehov ved HI, og tilsvarende for de andre institusjonene, har bestemt seg for hvilke tokt det skal søkes om for gjennomføring i kommende år er de ansvarlige for å fylle ut toktsøknaden i MFP slik at programleder ved HI, og tilsvarende koordinerende og prioriterende instans ved de andre institusjonene kan gi en formell godkjenning.

### **d. Leiefartøyer for HI**

De som ønsker å gjennomføre sine HI-tokt med leiefartøy søker om disse på samme måte som for egne fartøyer, og skal da oppgi hvor mye midler som søkes om fra fiskeriforskningsavgift (FFA) budsjettet og til hva, f.eks fartøy-kostnader, drift eller timer. De som har behov for kvote for gjennomføring av tokt må søke etter fartøy med egen kvote. Dersom det allikevel er behov for å søke forskningskvote skal kvoten oppgis i tonn pr fiskeslag. HIs toktkomité vil behandle disse søknadene på samme måte, og med de samme prioriteringskriteriene, som toktsøknader for egne fartøy.

### **e. Planlegging av tokt i polare områder**

De fartøyene som HI bemanner og driver, og som har Polarkodesertifikat slik at de kan operere i området nord for Bjørnøya og Jan Mayen har forskjellige begrensninger ift isforhold, laveste lufttemperatur osv.

Det er derfor svært viktig å sette seg inn i Polarkodedokumentene som finnes i HIs Elektronisk Kvalitetshåndbok (EK) for det eller de fartøyene man søker om tokt i polare områder for slik at de muligheter og begrensninger som gjelder for det enkelte fartøy blir hensyntatt allerede i toktsøknadsprosessen.

## **3. Toktkomiteer**

### **a. HI toktkomité**

HIs toktkomité, er besluttende organ for Johan Hjort, GM Dannevig, PIA, Hydrograf med målebåter og leiefartøy samt AUVer, SUVer og ROV. Komiteen som ledes av en forsknings-

direktør, med programledere, prosjektøkonom for FFA budsjettet og rederisjef som medlemmer, og nautisk inspektør ved HI/Rederi som sekretær. Dessuten er toktbemanningskoordinator ved HI, leder for Norsk Marint Datasenter NMD), samt en representant for Innkjøps-seksjonen ved HI som er medlem toktkomiteen.

For programmering av Prinsesse Ingrid Alexandra skal Nord Universitet inviteres med et tiltredende medlem i komiteen. For Hydrografs vedkommende regulerer komiteen bare HIs andel av Hydrografs tokttid.

#### **b. Felles HI-UiB toktkomite**

Komiteens oppdrag reguleres av samarbeidsavtalen mellom HI og UiB om maritim infrastruktur og er besluttsende organ for skipene G.O. Sars og Hans Brattström. Komiteen består av representanter for de største brukerne av forskningsfartøyer ved UiB og HI. Komiteen ledes av en forskningsdirektør fra HI, og i tillegg deltar rederisjef ved HI som medlem og nautisk inspektør ved HI/Rederi som sekretær.

#### **c. Kronprins Haakon toktkomite**

Komiteens oppdrag og sammensetning reguleres av samarbeidsavtalen mellom Norsk Polarinstittutt, UiT Norges Arktiske Universitet og Havforskningsinstituttet. UiT har tre medlemmer, to kommer fra NP og to fra HI hvor den ene er en forskningsdirektør som også er leder av toktkomiteen. I tillegg er rederisjef HI sekretær i komiteen, mens UiB er med som observatør.

### **4. Prioritering av den enkelte toktsoeknad**

Prioritet 1- 4 har følgende betydning for hhv HI, UiB, NP og UiT:

| Institusjon | Prioritet | Betydning  |
|-------------|-----------|--|
| HI          | 1         | Langsiktig toktprioritering                                      |
|             | 2         | Støtter overvåking/rådgivingsoppgaver for norske myndigheter oa. |
|             | 3         | Forpliktet gjennom tidligere inngåtte avtaler                    |
|             | 4         | Ingen foreløpige forpliktelser tilknyttet                        |
| UiB         | 1         | Undervisningstokt  |
|             | 2         | Forskning  |
|             | 3         | Utadrettet virksomhet  |
|             | 4         | Eksterne oppdrag   |
| NP          | 1         | Lange tidsserier   |
|             | 2         | Oppdrag gitt i tildelingsbrev fra KLD                            |
|             | 3         | Forpliktelser gjennom inngåtte avtaler                           |
|             | 4         | Øvrige tokt  |
| UiT         | 1         | Undervisningstokt UiT og UNIS                                    |
|             | 2         | Forskningstokt   |
|             | 3         | Eksternt finansierte forskningstokt                              |
|             | 4         | Lange tidsserier   |

## 5. Tidsfrister og milepæler

| Dato    | Aktivitet  |
|---------|--|
| 12. mai | MFP åpnet for innlegging av søknader   |
| 25. aug | Siste frist for å legge inn søknader fra HI i MFP (uprioritert)                |
| 25. aug | Siste frist for å legge inn prioriterte søknader fra andre institusjoner i MFP |
| 1. sep  | Søknader fra HI skal være ferdig prioritert                                    |
| 8. sep  | Møte i HI toktkomite, med tiltredende medlem fra Nord Universitet              |
| 18. sep | Møte i Kronprins Haakon toktkomite, flere møter ved behov                      |
| 19. sep | Første møte i UIB/HI felles toktkomite   |
| 22. sep | Toktprogram for 2024 publiseres  |
| 3. okt  | Andre møte i UIB/HI felles toktkomite  |
| 6. okt  | Frist for å lese inn bemanningsbehov ved HI, ansvar toktkoordinatorer HI       |
| 13. okt | Frist for å legge inn faktisk bemanning fra HI, ansvar FG-ledere               |
| 20. okt | Frist i HI for å legge kostnader i Maconomy, ansvar Prosjektstøtte             |

Forslaget til Statsbudsjett for 2024 vil bli mottatt midt i prosessen med prioritering og planlegging av toktene. Som nevnt innledningsvis forutsetter prosedyren som er beskrevet i dette dokumentet at tildelingen finansierer henholdsvis 280 og 155 tokt døgn for fartøyene (se tabell nedenfor). Dersom store avvik fra forutsetningen blir synlige ved statsbudsjettet kan det vil behov for flere møter for å lande et økonomisk forsvarlig toktprogram.

## 6. Prioriteringer og føringer

Toktkomiteene behandler tokt søknadene innenfor de føringer og rammer som er gitt av institusjonenes ledergrupper, gjeldende langtidspaner og samarbeidsavtaler. For Hydrograf og målebåter prioriteres som følger (i) Kartverkets tokt til Svalbard (10 uker i perioden med minst is), (ii) Plassering av HIs perioder og (iii) Kartverkets øvrige bruk av fartøyet. Prioritering internt i HIs tilmålte tid gjøres av HI toktkomite.

Toktkomiteene arbeider for å få til:

1. Best mulig utnyttelse av forskningsfartøyene
2. Integrering av samarbeidspartneres toktvirksomhet
3. Langsiktige og klare prioriteringsregler

Ad 1) I den grad det er mulig bør fartøy som er i et område være en forskningsplattform for ulike prosjekter. Toktkomiteene skal se på og prioritere søknader som gjelder prosjekter som søker sammenfallende område/tid.

For multiprosjekttokt skal toktkomiteene utnevne en toktkoordinator som får ansvar for framdriften i planlegging i samarbeid med relevant programleder.

Ad 2) Administrativt har HI, UiB, NP og UiT tidskvoter på de enkelte fartøyene. Imidlertid, siden en hovedmålsetting er at en ønsker integrering av tokt og forskningsvirksomhet mellom institusjonene, så vil toktkomiteene presisere at alle kan søke på alle fartøyer.

Ad 3) Prioriteringen av undersøkelser blir gjort på basis av vedtak i HIs ledergruppe.

## 7. Tilgjengelig toktid i 2024

Som en planforutsetning brukes tildelingsbrevet for 2023 som utgangspunkt for tilgjengelige toktedøgn i 2024, 280 toktedøgn for havgående fartøyer og PIA, 155 for GMD og HB. For Hydrograf telles alle årets dager.

| Fartøy                     | HI  | UiB  | NU | FAO | NP   | UiT  | Sum    | Merknad   |
|----------------------------|-----|------|----|-----|------|------|--------|---|
| Kronprins Haakon           | 56  | (28) |    |     | 112* | 112* | 280    | UiB disponerer 28 av UiTs 112 døgn                      |
| G.O. Sars                  | 210 | 70   |    |     |      |      | 280    |   |
| Johan Hjort                | 280 |      |    |     |      |      | 280    |   |
| Prinsesse Ingrid Alexandra | 258 |      | 22 |     |      |      | 280**  |   |
| G.M. Dannevig              | 155 |      |    |     |      |      | 155*** | Mer bruk er mulig med oppbemanning                      |
| Hans Brattström            | 52  | 103  |    |     |      |      | 155*** | Mer bruk er mulig med oppbemanning                      |
| Dr. Fridtjof Nansen        |     |      |    | 280 |      |      | 280    |   |
| Hydrograf                  | 40  |      |    |     |      |      | 365    | Resten av året, inklusivt vedlikehold er til Kartverket |

\* På møte i Styringsgruppen Kronprins Haakon 24. april 2023 ble det vedtatt å arbeide for at brukstiden for skipet endres slik at NP og UiT begge får 40%. Denne endringen er tatt med her, selv om den ikke formelt er godkjent. HI beholder sin andel på 20%.

\*\* Det er per mai 2023 ikke avklart om finansieringen vil tillate at alle døgnene kan være med 24 timers drift. Det er heller ikke sikkert at det fra et vitenskapelig ståsted er nødvendig eller ønskelig med mer enn 12 timers aktivitet per døgn. For alle tokt som ønskes plassert på PIA må søker i tillegg til antall døgn derfor spesifisere hvor mange av disse som ønskes døgnkontinuerlige og hvor mange som kan være av 12 timers varighet. Døgnkontinuerlig drift krever én navigatør utover standard bemanning som et minimum og sannsynligvis vil det også fordre minst én person ekstra på dekk og i instrument. Døgndrift gir altså færre ledige køyer for vitenskapelig personell. Mannskap skal ha enelugar, instrument kan dele. Dersom toktet går i nærheten av en havn med overnattingsmuligheter på land kan dette også representere et alternativ for overnatting. Søker bør for PIAs vedkommende også nøye vurdere å endre bemanningen gjennom toktet, optimalisert mot det daglige programmet. I første omgang bes søker om å legge inn ønsket bemanning ut fra en rent vitenskapelig prioritering, komitebehandlingen vil siden gi svar på hvilke ønsker som kan møtes.

\*\*\* Økt bruk av GMD og HB er både mulig og ønskelig ut fra et driftsperspektiv. Toktsøkere oppfordres til å vurdere om tokt på leiefartøy kan flyttes til disse fartøyene. Kostnader ved øket bruk av disse fartøyene settes til 80% av satsene gitt i tabellen nedenfor under forutsetningen om at noen dager ekstra bruk ikke påvirker behovet for vedlikehold og at alle lønnskostnadene brukes for effektiv toktid.

### a. NFD pålegg om å frigi 20 toktedøgn pr år på HI fartøyer

HI er pålagt å sette av 20 toktedøgn pr år til andre statlige institusjoner som har behov for toktid mot full kostnadsdekning.

## b. Andre føringer/prioriteringer

For å sikre nødvendig tid til vedlikehold, reparasjoner, etterforsyning, mobilisering og demobilisering av utstyr skal det som regel legges inn en liggedag for hvert av de store fartøyene i forbindelse med mannskapsskifter og/eller mellom store/lange tokt.

### Liggedager og mannskapsskiftedager

Liggedager er for skipets drift, dvs. proviantering, vedlikehold, service, renhold, revisjon mm og ikke for mobilisering/demobilisering/lasting/lossing av utstyr tilhørende toktpersonell osv. Liggedager er ikke ment brukt til mannskapsskifte, men er ofte lagt dagen før eller etter mannskapsskifte, og da kan man selvfølgelig bruke de to sammenhengende dagene fleksibelt.

Mannskapsskiftedager er dager der besetningen ikke kan tilby hjelp til vitenskapelig personell, dagen benyttes til å overlevere driften av skipet mellom besetningene i tillegg til at dagen ofte brukes til proviantering, drivstoffylling etc. Mannskapsskiftedagen teller ikke som tokt dag, men som Rederidag.

Mannskapsskiftedagene ligger i kalenderen når toktsøknadene skal legges inn, hver fjerde uke for G.O. Sars, Johan Hjort og PIA og hver femte uke for Kronprins Haakon og Dr Fridtjof Nansen. Forutsigbarhet og regelmessighet for mannskapene er av stor verdi for de ansatte og vi anmoder toktsøkerne om å forsøke å tilpasse toktenes stopp og start samt dager med bytte av vitenskapelig personell til de oppgitte mannskapsbyttedagene.

For de toktene der det er behov for kalibrering av ekkolodd, planktonredskaper og/eller trål må dette fremkomme av søknaden.

## 8. Økonomi, HI

### a. Fartøysatser for HI

HI har utarbeidet dag/døgnsatser for fartøyene slik at verdien av fartøytid som egeninnsats i prosjekter er kjent, og den brukes også som rettesnor ved ekstern utleie av fartøyene. Satsene forutsetter at den totale belastningen gjennom hele året er henholdsvis omtrent 280 og 155 tokt døgn for fartøyene, men modellen er mindre sensitiv for svingninger nå enn den var før revisjon.

Satsene (inkludert pensjonskostnader) for 2024 er pr i dag satt til:

| Fartøy                     | Dagsats internt (kr) |               | Dagsats eksternt (kr) |               | Drivstoff (liter / døgn) |
|----------------------------|----------------------|---------------|-----------------------|---------------|--------------------------|
|                            | 2024                 | Tentativ 2025 | 2024                  | Tentativ 2025 |                          |
| Kronsprins Haakon          | 276 067              | 289 871       | 493 548               | 518 225       | 15 000                   |
| Johan Hjort                | 182 237              | 191 348       | 280 565               | 294 594       | 5 200                    |
| G.M. Dannevig              | 57 594               | 60 474        | 79 959                | 83 957        | 560                      |
| Hans Brattstrøm            | 44 577               | 46 806        | 59 006                | 61 956        | 590                      |
| G. O. Sars                 | 228 474              | 239 898       | 363 435               | 381 607       | 8 000                    |
| Dr Fridtjof Nansen         | 236 755              | 248 593       | 372 488               | 391 112       | 6 500                    |
| Prinsesse Ingrid Alexandra | 56 845               | 59 687        | 75 672                | 79 456        | 1500*                    |
| Hydrograf                  | 81 000               | 85 050        |                       |               | Inkludert                |

Prisvekst 2024 til 2025

5 %

\* 12 timers dag, generator om natten

Interne satser skal brukes for alle institusjonene som HI har samarbeidsavtaler med samt andre norske statlige institusjoner. Eksterne satser er tenkt brukt ved utleie til utenlandske enheter samt private norske leietagere. Forskjellen på de to skyldes at det er laget et estimat for kapitalkostnader som skal brukes ved eksternt utleie.

Drivstoffprisene er svært varierende og for å sikre øket bevissthet og presisjon rundt reelle driftskostnader er kostnadene til drivstoff trukket ut av sjablongsatsene. Det er også stor variasjon mellom pris for bruk innenlands (NOx- og CO2-avgift). For beste estimat multipliseres det oppgitte forbruket (gjennomsnittsverdi observert over tid) med antall dager og aktuell literpris (med eventuelle avgifter).

Leietager må innhente forventet dieselpriis for den ønskede aktiviteten, eventuelt kan Rederiavdelingen bes utarbeide et estimat. Aktuell literpris vil være prisen som ble betalt på den seneste fyllingen før toktet startet.

### **b. Toktpersonellkostnader, HI**

Toktsystemet inneholder en økonomimodul for HI-finansierte tokt. Bakgrunnen for modulen er HIs behov for økonomistyring underveis i arbeidet med å utvikle toktprogrammet. Hver toktøknad vil da inneholde en ”forkalkyle” som forteller noe om hvor mye toktet vil generere av kostnader. De viktigste kostnadene knyttet til tokt er utfaktureringsatsen for FOU timer og toktgodtgjørelse og andre tillegg som utbetales per døgn. I Maconomy er toktgodtgjørelsen og tillegg regnet inn i timesatsen for tokttimer (oppgave 115). Det er også gjort i beregningen vist under (gjennomsnittsverdier, inklusive tokttillegg):

- Persontoktdøgn forsker kr 1 520,- + kr 200,- pr time \* 12 timer pr dag = kr 20 640,-
- Persontoktdøgn tekniker kr 1 080,- + kr 200,- pr time \* 12 timer pr dag = kr 15 360,-
- Reisekostnader kr 5 000,- pr person
- Sum, mertid (avspasering) summert for hele toktet (= 5t x antall persontoktdøgn pr person x antall personer)

Når toktene er godkjent og publisert i toktsystemet skal toktkoordinator oppdatere estimatene underveis frem til godkjent toktplan som nødvendig.

Tokttillegget er per mai 2023 kr 1907,- for hverdager og kr 3847,- for lørdager og søndager. Eventuelt tillegg for ubekvemt kvarter kr 435,- per natt kommer i tillegg.

### **c. Fordeling av personellkostnader på multiprosjekttokt, HI**

HIs ledergruppe har vedtatt at på multiprosjekttokt, hvor det kan bli ventetid for toktpersonell mens andre prosjekter utfører sine undersøkelser, skal det prosjektet som har sendt personell på toktet dekke personellkostnadene (timekostnader) for sitt personell for hele den perioden vedkommende er om bord, dvs også for den tiden fartøyet disponeres av andre prosjekter på samme tokt.

### **d. Kostnader autonome farkoster**

Følgende priser er satt for Munin+ i 2024:

|  | Ekstern (statlig) | HI          | Faktor                         | Merk  |
|--|-------------------|-------------|--------------------------------|---|
|  | Beløp (kr)        | Beløp (kr)  |                                |   |
| Mobilisering, demobilisering, vedlikehold og leie av lokaler til lager og verksted       | 50 000            |             | Per leieperiode og per farkost | Rederiavdelingen leverer farkosten klar til bruk om bord og besørger transport tilbake til Nykirkekaien   |
| Logistikk og frakt NKK- sted for mobilisering og sted for demobilisering tilbake til NKK | Markedspris       | Markedspris | Per leieperiode                | Rederiavdelingen fakturer leietager for fraktkostnadene. Munin+ med stinger utsettingskrybbe veier 2,5 tonn og er ca 8 m langt. I tillegg 10 for container for kontrollsystemene. |
| Døgnleie farkosten   | 5 000             | 5 000       | Per døgn og per farkost        | For leieperiodens lengde, inklusive dag for mobilisering og demobilisering  |
| Døgnleie operatører  | 14 400            | 5 000       | Per døgn                       | For toktets lengde (uavhengig av bruk), gjelder ikke dager for mobilisering og demobilisering. Bruk er begrenset til maks 12 timer i enhver 24 timers periode (to operatører)     |
| Døgnleie operatører  | 28 800            | 10 000      | Per døgn                       | For toktets lengde (uavhengig av bruk), gjelder ikke dager for mobilisering og demobilisering. Kan brukes kontinuerlig (fire operatører)  |

Leiepriser for annet tyngre utstyr er utarbeidet etter samme oppsett og tilsendes på forespørsel.

## 9. Toktbemanning

Som beskrevet ovenfor skal toktkoordinatorene ved legge HI inn bemanningsbehov i toktsystemet og deretter legger forskningsgrupper og avdelinger ved HI inn den vitenskapelige bemanningen for det enkelte tokt.

HI/Rederi/Seksjon Fartøyinstrument tar seg av instrumentpersonell bemanningen (instrumentsjef og instrumentoperatør) av alle tokt på fartøyer som bemannes og drives av HI, og leiefartøyer der det er aktuelt med instrumentpersonell fra Seksjon Fartøyinstrument. Utgangspunktet er to instrumentoperatører på de havgående fartøyene og en på PIA. HB og GMD seiler uten instrumenttekniker. Hvis det er ønsker om endringer til dette må det markeres i toktsoknaden.

Øvrige institusjoner planlegger selv sin toktbemanning for sine tokt utenom instrumentpersonell som kommer fra HI/Rederi/Seksjon Fartøyinstrument.

Dersom noen ønsker å stille med eget instrumentpersonell i stedet for instrumentsjef og eller instrument-operatør fra HI/Rederi/Seksjon Fartøyinstrument på egne tokt kan det avtales med HI/Rederi.

### a. Krav til toktleder

#### Toktlederkurs

Alle toktledere på fartøyer som enten bemannes og drives av HI/Rederi, eller som leies inn av HI, skal ha gjennomført HIs toktlederkurs som arrangeres av HI/Rederi flere ganger pr år. Toktlederkurs skal tas minimum hvert femte år.

#### HMS-Sjø kurs

Det er et myndighetskrav at toktledere på tokt med fire eller flere toktdeltagere om bord, skal ha gjennomført kurs i Arbeidsmiljø, Helse og Sikkerhet (AHS), se «Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip»:

[https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2005-01-01-8?q=arbeid, sikkerhet og helse](https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2005-01-01-8?q=arbeid,sikkerhet%20og%20helse)



AHS kurs finnes som nettbasert «HMS sjø» kurs i HI kursportalen for de som er ansatt på HI, ellers kan nettbasert kurs kjøpes hos Tranvåg maritime AS, se <https://tmconsult.no/>.

### **b. Draktkurs**

Alle toktdeltagerne fra HI skal gjennomføre draktkurs og ha gyldig bekreftelse på gjennomført kurs. Toktdeltagere fra andre institusjoner oppfordres til å ta slikt kurs.

### **c. Tilgjengelige køyer, justeringer av besetningsstørrelse**

Underbringelseskapasiteten for fartøyene er som følger

| Fartøy                         | Totalt antall køyer | Mannskap | Fartøys-instrument | Til disposisjon vitenskapelig personell |
|--------------------------------|---------------------|----------|--------------------|---|
| Kronprins Haakon               | 55                  | 17       | 2                  | 36                                      |
| G.O. Sars                      | 45                  | 16 (i)   | 2                  | 27                                      |
| Dr. Fridtjof Nansen            | 45                  | 15       | 2                  | 28                                      |
| Johan Hjort                    | 38                  | 15 (ii)  | 2                  | 21                                      |
| Hydrograf                      | 13                  | 8        | 0                  | 5 (iii)                                 |
| Kronprinsesse Ingrid Alexandra | 14                  | 3        | 1                  | 10                                      |
| Hans Brattstrøm                | 6                   | 2        | 0                  | 4 (iv)                                  |
| G. M. Dannevig                 | 12                  | 3        | 0                  | 9                                       |

i Inklusiv en lærling på hvert skift

ii Eksklusiv en lærling på ett skift

iii Kan være 18 totalt uten overnatting og etter innvilget søknad, hvorav 10 vitenskapelig personell

iv Kan være 20 totalt uten overnatting hvorav 18 vitenskapelig personell

Dersom det er behov for ekstra dekkfolk, for eksempel dersom det skal brukes helikopter hyppig bruk av arbeidsbåt(er) eller flere arbeidskrevende operasjoner samtidig må det opplyses om dette i toktøknaden slik at oppbemanning kan foretas og avtale om dekning av merkostnadene inngås med toktleder/prosjektet/institusjonen. Antall toktdeltagere justeres som nødvendig for å passe til antall køyeplasser. Dersom det er tokt der det skal foregå lite arbeid på dekk bes dette også opplyst i toktøknaden slik at situasjonen eventuelt kan utnyttes ved sykefravær eller ubesatte stillinger.

## **10. Skiftehavner**

Mannskapsskifter GOS og JH skal legges til Bergen eller Tromsø dersom dette ikke medfører øket drivstofforbruk eller uforholdsmessig tap av toktid. Dette fordi:

- Det vil redusere kostnadene ved skifte av mannskap og vitenskapelig personell (billigbilletter, bedre kommunikasjoner).
- Bedre tilgang på varer og tjenester. Enklere og billigere og få utført reparasjoner og nødvendig vedlikehold.
- HI/UiB har utstyrlager i Tromsø og Bergen. Dette gjør at en kan bedre planlegge å få ombord utstyr til tokt. Videre kan Rederi systematisere transport av utstyr og annet med fartøyer i transitt mellom disse skiftehavnene.

For Kronprins Haakon er det særlig viktig å benytte den havnen som gir minst drivstofforbruk ved bytte av mannskap eller toktpersonell og Longyearbyen vil i stor grad være skiftehavn og start/slutthavn for tokt. Det er utarbeidet en egen prosedyre for transport til/fra Longyearbyen og mellomlagring i Longyearbyen.

### **11. Innsamling av dybde data**

Havforskningsinstituttet har inngått avtale med Statens Kartverk om innsamling av dybde data med fartøyer som bemannes og drives av HI/Rederi.

Innsamlingen vil primært skje når det er en del av toktet og/eller under transitter, mellom stasjoner på tokt osv, på en slik måte at det ikke forstyrrer andre toktaktiviteter. Dette er en del av de globale initiativene som er tatt for å få forsert kartleggingen av de mange havområdene som i dag har mangelfulle eller ingen dybde data i det hele tatt.

Utgangspunktet er at det er bedre å ha noen dybde data, som kanskje ikke er av ypperste kvalitet og nøyaktighet, enn ingen dybde data i det hele tatt, noe som gjør at mange flere fartøyer kan bidra til formålet. Se <https://seabed2030.gebco.net/> og <https://www.atlanticresource.org/aora/mapping-our-ocean> for mer informasjon.

### **12. Informasjon om fartøyene**

Informasjon om fartøyene i HIs elektroniske kvalitetssystem (EK) under Rederi KS&SMS-11 «Fartøysinformasjon» for HI brukere og for eksterne brukere finnes informasjonen på <https://www.hi.no/hi/om-oss/fasiliteter/vare-fartoy>.

### **13. Nasjonal toktkomité**

En nasjonal toktkomité (NTK) som omfatter Universitetene i Oslo, Bergen, Bodø, Tromsø og Svalbard, Norsk Polarinstitut, Havforskningsinstituttet, Forsvarets Forskningsinstitut, NTNU og Norges geologiske undersøkelse ble etablert 1. januar 2006. Denne komiteen har som oppgave å optimalisere alle fartøyenes toktprogrammer slik at man totalt sett oppnår mest mulig forskning, overvåking og undervisning med de ressurser som er tilgjengelig. Denne prosessen finner sted i november - desember hvert år. For mer informasjon om NTK, se <https://www.hi.no/hi/tokt/rederiavdelingen/nasjonal-toktkomite-instrumentpool>

### **14. Nasjonal instrumentpool**

Det ble også opprettet en nasjonal instrumentpool (NIP) 1. januar 2006, og den skal gjøre det mulig å leie, låne, byttelåne utstyr mellom institusjonene, i tillegg til å kunne leie, låne, byttelåne instrumentpersonell og få utført vedlikehold og reparasjon av utstyr hos hverandre. For mer informasjon om NIP, se [http://rederi.imr.no/nasjonal\\_toktkomite\\_instrumentpool](http://rederi.imr.no/nasjonal_toktkomite_instrumentpool)

### **15. MoU med Marine Institute i Irland**

HI og UiB har inngått en avtale (Memorandum of Understanding) med Marine Institute i Irland, som bla omfatter samarbeid om instrumenter og fartøyer. Dersom noen har ønsker om å benytte seg av de muligheter som ligger i avtalen kan de henvende seg til HI/Rederi

## **16. OFEG avtalen**

Havforskningsinstituttet ble i november 2006 formelt medlemmer av den europeiske Ocean Facilities Exchange Group (OFEG), som er et samarbeid mellom forskningsfartøyeiere i Storbritannia, Tyskland, Frankrike, Nederland, Spania og Norge ved HI.

Denne avtalen gir prosjekter ved Havforskningsinstituttet og Universitetet i Bergen tilgang til en rekke store havgående forskningsfartøyer som opererer over hele kloden, og en rekke forskjellige instrumenter og tynge utstyr. Dersom noen har ønsker om å benytte seg av de muligheter som ligger i avtalen kan de henvende seg til Rederiavdelingen eller se <http://www.ofeg.org>.

Geir Huse  
Forskningsdirektør

Inge Andre Utåker  
Rederisjef