

NOTAT

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

Fra: HI ved leder toktkomiteene og rederisjef

Toktsøknadsprosess og utarbeidelse av toktprogram for 2027

1. Innledning

Dette notatet omhandler forpliktende søknader om tokt som ønskes gjennomført i 2027 og tentative søknader om tokt i 2028 og senere år. Notatet regulerer søknader om tid på skip som opereres av Havforskningsinstituttet (HI) ved Rederiavdelingen: Kronprins Haakon, Dr Fridtjof Nansen, Prinsesse Ingrid Alexandra, Hydrograf med målebåter, Johan Hjort, G.O. Sars, Hans Brattström, samt bruk av følgende utstyr AUV Munin+ (2 farkoster), USV Sounder (2 båter og operasjonssenter), og ROV (2 systemer).

Toktplanleggingssystemet Marine Facilities Planning (MFP) skal benyttes ved søknad om tokt. Opprettelse av bruker og opplæring i systemet vil bli gitt ved forespørsel til HI/Rederiavdelingen. Det ligger dessuten opplæringsvideoer tilgjengelig på HIs [nettsider](#).

Prosedyrene som beskrives i dette notatet 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 og for det andre kan HIs interne prosesser benyttes som eksempel for andre.

Rammefaktorene for tokt i 2027 er endret fra 2026 ved at Forskningsfartøyet GM Dannevig ikke lenger er tilgjengelig, men det er ingen prinsipielle endringer av søknadsprosessen for kommende år. Som for et år siden ber vi også denne gang om at det også legges inn tentative søknad for påfølgende år. Vi gjør dette ut fra et grunnleggende ønske om å lette langtidsplanleggingen, øke forutsigbarheten og dermed gjøre det lettere å planlegge flerårige prosjekter og internasjonalt samarbeid der andre nasjoner typisk har lengre planhorisont enn Norge.

Fra og med budsjettåret 2024 er ikke HI gitt et måltall for antall toktdøgn som skal gjennomføres. Prinsippet for bruk av fartøyene er nå at de skal brukes så mye som toktssøkerne ber om, men ikke mer enn økonomien og tekniske forhold tillater. De gamle måltallene er likevel beholdt som en norm for antallet døgn som skal gjøres tilgjengelig fra Rederiavdelingen.

Fra og med 2025 er HI gitt anledning til kommersiell utleie av skipstid dersom dette anses nødvendig for å få økonomien i balanse. Det reserveres ikke tid i kalenderen for utleie i 2027, men utleie kan komme til å fortrenge annen HI-aktivitet dersom økonomien dikterer det. Hvis andre institusjoner ønsker utleie på sine kvoter kan HI bistå med det praktiske.

2. Søknader for tokt i 2027

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.

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 besluttsende 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 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 for 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.

Operasjoner i is er generelt belastende på skip, gjennom mekaniske påkjenninger, og for mannskap i form av støy. Brukerne av skipene oppfordres til å unngå isbryting som ikke er i balanse med forventede vitenskapelige resultater og ha dialog med skipets kaptein for å finne gode rutevalg. Hvis det ikke er nødvendig å oppsøke en eksakt posisjon, men bare et område innenfor noen nautiske mil er det sannsynlig at belastningene vil kunne reduseres. Kronprins Haakon måtte repareres i 2024 etter skader som følge av hard kjøring i is, med store kostnader og tapt tilgjengelighet som konsekvens.

3. Spesielle forhold for 2027 og kommende år

a. Kronprins Haakon

Kronprins Haakon skal til Antarktis i sørsommeren 2026-27, avgang fra Norge 3. desember 2026 etter et kort verkstedsopphold, med tentativ retur i april 2027. Tidligere planer om verkstedsopphold i utlandet på vei hjem fra Antarktis er ikke lenger aktuelt. Det er 10 års sertifikatforfall tidlig i 2028 (hovedklasse) og vedlikeholdsperioden desember 2027 – januar 2028 vil derfor bli lengre enn i normalår.

Det vil bli en sak mellom arbeidsgiver (HI/Rederiavdelingen) og de sjøansattes organisasjoner ved forhandlinger om fornyelse av Overenskomsten i juni 2026 om planleggingen av lange tokt, altså mer enn fem uker mellom to mannskapsskifter. Særlig gjelder dette i sommerhalvåret (norsk kalender). Utfallet av disse forhandlingene er ikke gitt, men alle som ser for seg lange tokt i 2027 og senere oppfordres til å informere om dette ved å legge inn disse aktivitetene i MFP slik at tidlig varsling til de ansatte blir mulig.

Rederiavdelingen er innforstått med at Kronprins Haakon er et ekspedisjonsfartøy.

b. G.O. Sars

Det er søkt om midler til midtlivsoppdatering av skipet for statsbudsjettet i 2027 (fjerde forsøk). Dersom bevilgning kommer vil det bety tilnærmet normal tilgjengelighet i 2027, men med verkstedsperiode antydningssvis fram til og med april i 2028.

Skipet er meldt inn som en ressurs til EU-prosjektet Aquarius og er planlagt avgitt til dette prosjektet i 15 dager i Danmarkstredet i september 2027.

c. Dr. Fridtjof Nansen

Per mai 2026 er den planlagte utleien til Omanske myndigheter satt på pause som følge av sikkerhetssituasjonen i regionen. Det er mye usikkerhet rund fartøyets program på tidspunktet for dette notatet.

d. H.U. Sverdrup II

HI/Rederiavdelingen har overtatt som operatør av skipet og det er muligheter for å søke om tid i 2027, både for egne tokt og som deltager på andres. MFP kan av graderingshensyn ikke benyttes, men Rederiavdelingen vil formidle ønske om tokt til Forsvarets Forskningsinstitutt.

e. Forskningsfartøyet Geologen

Per mai 2026 er HI i forhandlinger med fartøyets eier, Norges Geologiske Undersøkelser (NGU) om å overta driften. I dette ligger det potensial for utvidet anledning til å bruke fartøyet til HI aktivitet i 2027. Usikkerheten er likevel for stor til at det kan åpnes for søknad om tokt på Geologen gjennom den prosessen som beskrives her.

f. Ubemannede overflatefartøy (USV) Frigg og Frida

De to fjernstyrte båtene har hver sin linje i MFP. Dette betyr at det blir mulig å søke om fjernstyrt båt til selvstendige tokt og på den andre siden at dersom både ett av skipene og en fjernstyrt båt skal benyttes på samme aktivitet så må det leveres to ulike søknader. Det samme gjelder dersom man ønsker å benytte begge farkostene på samme tokt.

Ved søknader som omfatter bruk av disse farkostene vil Rederiavdelingen planlegge med aktivisering av Operasjonssenteret, og eventuell sikringsbåt, som korresponderer med bruk av

båtene. Det er viktig med tidlig avklaring, inklusive geografi og hvor mange timer per døgn båtene ønskes benyttet.

I og med at det vil eksistere en søknad for bruk av USV i MFP vil systemet også generere en Post Cruise Assessment for denne båten og dermed to slike skjema for samme tokt.

Toktlederne oppfordres til å fylle ut PCA også for den delen av aktiviteten som gjelder USV og operasjonssenter, selv om skjemaet ikke er spesielt godt egnet for dette oppsettet.

4. Søknad om tokt i 2028 og senere (langtidsplan)

Proessen for å prioritere og planlegge tokt i 2028 og påfølgende år vil følge samme prinsipp som beskrives her, men i tillegg til de vanlige prioriteringene vil tokt som er lagt inn i langtidsplanen gis høyere prioritet enn de ellers hadde fått om de kun ble lagt inn i det aktuelle året. Toktkomiteene vil diskutere og prioritere aktivitet som er lagt inn i langtidsplanen etter at programmet for 2027 er ferdig.

Det er viktig at ansvarlige for store prosjekter, for eksempel Mareano og Polhavet 2050, og særlig de som går over flere år, legger inn tentative søknader for 2028 og senere slik at prioriteringsdiskusjoner kan starte tidlig.

5. Toktkomiteer

a. HI toktkomité

HI's toktkomité, er beslutende organ for Johan Hjort, Hydrograf med målebåter og leiefartøy samt AUV, USV og ROV. Med tiltredende medlem fra Nord Universitet er komiteen også beslutende organ for Prinsesse Ingrid Alexandra. For Hydrografs vedkommende regulerer komiteen bare HI's andel av Hydrografs tokttid.

Komiteen ledes av forskningsdirektør for Marine Økosystem og Ressurser og har følgende medlemmer: Programledere, prosjektøkonom for FFA-budsjettet, Rederisjef, toktbemannings-koordinator, leder for Norsk Marint Datasenter, samt en representant for Innkjøps-seksjonen. Nautisk inspektør ved HI/Rederi er sekretær.

b. Felles HI-UiB toktkomite

Komiteens oppdrag reguleres av samarbeidsavtalen mellom HI og UiB om maritim infrastruktur og er beslutende 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 Polarinstitut, 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.

6. Prioritering av den enkelte toktøknad

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	Undervisningstøkt
	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	Undervisningstøkt UiT og UNIS
	2	Forskningstøkt
	3	Eksternt finansierte forskningstøkt
	4	Lange tidsserier

Toktkomiteene behandler toktøknadene 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 multiprosjektøkt 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. Tidsfrister og milepæler

Dato (2026)	Aktivitet
mai	MFP åpnet for innlegging av søknader
21. aug	Siste frist for å legge inn søknader fra i MFP. Uprioritert for HI, prioritert lokalt for andre institusjoner
28. aug	Søknader fra HI skal være ferdig prioritert
7. sep	Møte i HI toktkomite, med tiltredende medlem fra Nord Universitet
8. sep	Møte i HI Toktkomite
11. sep	Første møte i UIB/HI felles toktkomite, flere møter ved behov
15. sep	Møte i Kronprins Haakon toktkomite, flere møter ved behov
18. sep	Toktprogram for 2027 publiseres
2. okt	Bemanningsbehov ved HI lest inn (ansvar totkoordinatorer)
9. okt	Frist for å legge inn faktisk bemanning fra HI, ansvar FG-ledere
16. okt	Frist i HI for å legge kostnader i Maconomy, ansvar Prosjektstøtte

Forslaget til Statsbudsjett for 2027 vil bli mottatt på slutten av prosessen med prioritering og planlegging av toktene. Dersom Statsbudsjettet har store avvik fra forventningene kan det bli behov for flere møter for å lande et toktprogram hvor den disponible økonomien blir godt ivaretatt.

8. Tilgjengelig tokttid i 2027

Som nevnt innledningsvis reguleres ikke antallet tokt døgn av HIs Tildelingsbrev, men av behovene, tilgjengelig økonomi og teknisk tilgjengelighet. De historiske måttallene er likevel beholdt som en norm for hvor mange tokt døgn hvert skip skal kunne ha.

- 280 tokt døgn á 24 timer: G.O. Sars, Johan Hjort, Kronprins Haakon og Dr. Fridtjof Nansen
- 280 tokt døgn á 12 timer: Prinsesse Ingrid Alexandra
- 155 tokt døgn á 12 timer: Hans Brattstrøm

Det første døgnet i et tokt er den første datoen som ligger i toktsystemet og starter kl 0800. Toktets siste dag avsluttes ved midnatt (kl 2359) den siste datoen som er oppgitt.

a. NFD pålegg om å frigi 20 tokt døgn pr år på HI fartøyer

HI er pålagt å sette av 20 tokt døgn pr år til andre statlige institusjoner som har behov for tokttid, mot full kostnadsdekning. Institusjoner som ønsker å benytte seg av dette må levere søknad innen fristen for levering av søknader på HI.

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 er viktig for skipets drift, dvs. proviantering, vedlikehold, service, renhold, revisjon mm og er ikke ment for mobilisering/demobilisering/lasting/lossing av utstyr tilhørende toktpersonell osv.

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.

Mannskapsskiftedagene ligger i kalenderen når toktsøknadene skal legges inn, hver fjerde uke for G.O. Sars, Johan Hjort og Prinsesse Ingrid Alexandra 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 mannskapsskiftedagene.

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

9. Økonomi

a. Fartøysatser for HI

HI har utarbeidet dagsatser for fartøyene slik at verdien av fartøytid som egeninnsats i prosjekter er kjent. Satsen brukes også som rettesnor ved ekstern utleie av fartøyene. Satsene er beregnet omtrent 7 måneder før det aktuelle tokt-året begynner og fremkommer prinsipielt ved å dividere forventede driftskostnader, utenom drivstoff, på forventet antall tokt døgner. Tallet er naturlig nok beheftet med betydelig usikkerhet, men filosofien er at feilen kan slå ut begge veier og at metoden gir riktige tall sett over tid. Hensikten med denne metoden er at usikkerheten i kostnadene best håndteres av institusjonene, på overordnet nivå, og ikke av det enkelte prosjekt. Satsene skal brukes av HI, men forplikter ikke samarbeidende institusjoner.

Tidligere har HI utarbeidet tentative satser for året etter året det søkes om, men det gjøres ikke her. Institusjonene må selv estimere satser for kommende år.

For HI er satsene også tilgjengelige i prosjektstyringsverktøyet Maconomy, men her er forventede kostnader til drivstoff inkludert i dagsatsene. Dette er tilstrekkelig nøyaktig for bruk på HI, men i samarbeid med andre institusjoner skal drivstoff beregnes separat.

Satsene (inkludert alle poster for skipsdrift, unntatt drivstoff) er satt til:

Fartøy	Dagsats internt (kr) 2027	Dagsats eksternt (kr) 2027	Drivstoff (liter / dag)
G O. Sars	287 277	474 478	8 000
Kronprins Haakon	362 162	783 583	15 000
Prinsesse Ingrid Alexandra	94 399	137 031	1 500
Johan Hjort	238 209	352 870	5 200
Hans Brattström	59 902	74 498	590
Hydrograf	130 085		1 100
Dr. Fridtjof Nansen	360 052	619 264	6 500

Interne satser er ment brukt for alle institusjonene som HI har samarbeidsavtaler med samt andre norske statlige institusjoner. Eksterne satser er tenkt brukt som utgangspunkt for forhandlinger ved utleie til utenlandske aktører samt private norske leietagere. Forskjellen på

de to skyldes at det er laget et estimat for avskrivninger, renter og margin 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 (avgifter) og utenlands (avgiftsfritt). 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 starter.

Det er teknisk mulig å seile Hans Brattström mer enn det som er mulig med én besetning ved bruk av midlertidig oppbemanning. Kostnader for dette settes til 80% av den vanlige dagraten for fartøyet.

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 toktt tillegg):

- Persontoktdøgn forsker kr 1 930,- + kr 208,- pr time * 12 timer pr dag = kr 25 656,-
- Persontoktdøgn tekniker kr 1 380,- + kr 208,- pr time * 12 timer pr dag = kr 19 056,-
- 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 per 1. jan 2026 er kr 2.203,- for hverdager og kr 4.444,- for lørdager og søndager. Eventuelt tillegg for ubekvemt kvarter kr 452,- per natt kommer i tillegg. Det kan regnes 4% økning i satsene for 2027.

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 og ROV

For intern bruk av avansert utstyr som HI disponerer gjelder følgende prismatrise. Med «intern bruk» menes her det samme som for interne dagerater for skipene.

Aktivitet	USV	AUV	ROV	Enhet	Merknad
Timesats	440	440	440	kr	Gjelder 2027
Klargjøring	8 800	4 400	4 400	Per tokt	20 timer USV, 10 timer AUV og ROV
Logistikk	Etter regning			Per tokt	Fra verksted i Bergen til toktstart, retur
Bemanning	29 000	21 000	26 000	kr per døgn	USV: 1 båt 24/7, AUV 2 operatører, ROV 2,5 operatører
Driftskostnader	5 100	1 000	2 000	kr per døgn	Drivstoff, kommunikasjon, slitedeler etc
Etterarbeid	440	-		kr per døgn	Motorservice USV

Bemanning
USV forutsetter operasjonssenter satt opp med to personer for døgkontinuerlig drift. Med to båter i drift samtidig økes bemanningskost med faktor 1,5 mens alle andre kostnader dobles
AUV forutsetter én farkost tilgjengelig for operasjon 12 timer i døgnet. Med én farkost og 24/7 tilgjengelighet dobles bemanningskost. Med to farkoster mobilisert dobles alle poster unntatt bemanning som økes med faktor 1,5 ved 12 timer operasjon i døgnet og faktor 2 ved operasjoner 24/7
ROV forutsetter inntil 12 timer operasjon i døgnet med to dedikerte operatører og et halvt dagsverk fra normale instrumentoperatører. Tilgjengelighet 24/7 dobler bemanningskostnad, driftskostnad øker med faktor 1,5

Eksempel

8 dager tokt en USV med 24/7 drift 285 120 kr pluss eventuelle fraktkostnader
9 dager tokt, to USV 24/7 508 820 kr pluss eventuelle fraktkostnader

Priskalkulator for å beregne total kostnader for bruk av dette utstyret på tokt finnes på Hinnsiden (HIs intranett) ved å søke på [kategorisaster](#).

10. Toktbemanning

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

Øvrige institusjoner planlegger selv sin toktbemanning for sine tokt utenom instrumentpersonell

HI/Rederi/Seksjon Fartøyinstrument sammen med ny seksjon Observasjonsfarkoster bemanner toktene med instrumentsjef, instrumentoperatør, operatører til AUV og ROV, samt personell til operasjonssenter for USV operasjoner. Utgangspunktet er to instrumentoperatører på de havgående fartøyene og en på leiefartøy og Prinsesse Ingrid Alexandra. Hans Brattström og Hydrograf seiler uten instrumenttekniker. Hvis det er ønsker om endringer til dette må det markeres i toktsøknaden.

a. Spesielt for Prinsesse Ingrid Alexandra

PIA har fire lugarer med én køye og fem lugarer med to køyer. Sjøfolk, i henhold til definisjonen i Maritime Labour Convention (MLC), skal ha enelugar.

I HIs Personelhåndbok er det fastsatt at toktleder og fartøysinstrument også skal ha enelugar. Her er det imidlertid drøftet en endring som gjør at disse kan dele lugar under visse begrensninger. Dersom toktet tillater er det mulig å benytte hotellrom for å avhjelpe liten plass om bord.

Fartøyet har fra sommeren 2025 driftsbemanning med to navigatører hvor styrmannen også har god kompetanse for dekkarbeid. Dette gir større fleksibilitet i gjennomføringen ved at 12 timer per døgn ikke må overholdes strengt. Særlig under lite arbeidskrevende tokt og rene

forflytninger vil effektiviteten bli vesentlig høyere. Ved arbeidskrevende tokt, f.eks. med mye tråling vil det fortsatt være behov for ekstra bemanning.

Som tidligere oppfordres toktsøkere til å gå i dialog med Rederiavdelingen for å finne optimal bruk av fartøyet. Merk også at en ekstra person i mannskapet medfører at det blir en lugar mindre tilgjengelig.

b. Spesielt for Hans Brattström

Situasjonen her er i prinsippet lik den på PIA, men fartøyets utrustning og muligheter er mindre enn på PIA og problemstillingen er derfor mindre.

Hans Brattström har normalt ikke instrumentsjef, men dersom dette er ønskelig må det spesifiseres i søknaden.

Fartøyet har bare ett skift tilgjengelig og dersom toktplanen gjennom et år overstiger 155 tokt døgn må det settes opp et midlertidig skift.

11. Krav til toktleder (alle) og toktkoordinator (HI)

Toktlederkurs

Alle toktledere på fartøyer som enten bemannes og drives av HI/Rederi, eller som leies inn av HI, skal ha gjennomført HIs toktlederkurs. Kurset varer en arbeidsdag og arrangeres av HI/Rederi flere ganger pr år, også på bestilling gitt et fornuftig antall deltagere. Om ønskelig gjennomføres kurset på engelsk

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/>.

På lange tokt er det vanlig å bytte toktleder underveis, f.eks. på HIs Økosystemstokt. I slike tilfeller skal HIs toktkoordinatorer sikre at fordeling av ansvaret mellom toktlederne i tid og faglig er gjort på en god måte. Erfaring tilsier at rolleavklaringer knyttet til logistikk er ekstra viktig.

12. 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.

13. Tilgjengelige køyer, justeringer av besetningsstørrelse

Underbringelseskapasiteten for fartøyene er som følger

Fartøy	Totalt antall køyer	Mannskap	Fartøys-instrument	Til disposisjon vitenskapelig personell
Kronprins Haakon (KH)	55	19 (i)	2	34
G.O. Sars (GOS)	45	16 (ii)	2	27
Dr. Fridtjof Nansen (DFN)	45	15	2	28
Johan Hjort (JH)	38	15 (ii)	2	23
Hydrograf (HYG)	13	8	0	5 (iii)
Prinsesse Ingrid Alexandra	14	4	1	9 (iv)
Hans Brattstrøm	6	2	0	4 (v)

- i Inklusiv to lærlinger på hvert skift. Dersom behovet for vitenskapelige personell overstiger 34 vil lærlingene bli midlertidig frabeordret.
- ii Inklusiv én lærling på hvert skift.
- iii Kan være 18 totalt uten overnatting og etter innvilget søknad, hvorav 10 vitenskapelig personell
- iv Fast mannskap benytter tilgjengelige enkeltlugarer. 9 køyer for vitenskapelig personell forutsetter at instrumentsjef og toktleder deler lugar (ref nntaksbestemmelse i personalhåndboken)
- v 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 køyplasser. 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.

Dersom det er behov for eller ønske om medisinsk kompetanse om bord på et tokt må dette beskrives i søknaden. Rederiavdelingen vil står for bestilling av ønsket kompetanse. Toktsøker må bære kostnaden med sykepleier eller lege som tas med på tokt. Rederiavdelingen kan også selv pålegge et tokt å ta med medisinsk personell.

14. 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 gjør det lettere å arrangere billigere flyreiser, fordi mulighetene for å få hjelp fra leverandørene er god og fordi logistikken generelt, og tilknyttet mobilisering og demobilisering av tungt utstyr spesielt, blir mer effektiv og billigere

For Kronprins Haakon er det særlig viktig å benytte den havnen som gir minst drivstofforbruk og tid til tomseilas ved bytte av personell. Longyearbyen er ofte beste løsning, men andre hensyn kan telle tungt etter flere påfølgende skifter på Svalbard. Det er

utarbeidet en egen prosedyre for transport til/fra Longyearbyen og mellomlagring i Longyearbyen.

15. Informasjon om fartøy og utstyr

Informasjon om fartøyene finnes 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>. Toktssøknaden skal spesifisere hvilket utstyr som skal benyttes, selv om utstyret er fastmontert eller har sin faste plass om bord. Dette sikrer at utstyret blir vedlikeholdt og kontrollert før tokt og det letter bemanningen av toktet med riktig instrumentpersonell.

Mobilt utstyr som ønskes benyttet må også spesifiseres. AUV, USV, ROV, spesielle tråler eller vinsjer er eksempler på materiell som krever egen kompetanse, utvidet bemanning eller klargjøringstid og ekstra logistikk.

USV «Frigg» og «Frida» er nå egne fartøy i MFP og ligger ikke lenger under utstyr, og bruk av disse må søkes om som fartøy.

Det er viktig for en effektiv planprosess at toktssøkerne har satt seg godt inn i hvilket utstyr som finnes om bord på hvilket fartøy og hva som eventuelt må bestilles av mobilt utstyr som vanligvis er lagret på land. Innmeldt utstyr kontrolleres før tokt, fartøy og logistikkpersonell må varsles ved eventuelle endringer.

16. 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>

17. OFEG avtalen

Havforskningsinstituttet er medlem av den europeiske Ocean Facilities Exchange Group (OFEG), som er et samarbeid mellom forskningsfartøy-operatører i Storbritannia, Tyskland, Frankrike, Nederland, Spania og Norge ved HI. Prinsippet i gruppen er at fartøytid og utstyr kan byttes etter et poengsystem, uten betaling. Per dags dato skylder Norge poeng til samarbeidende nasjoner.

Denne avtalen kan gi prosjekter tilgang til en rekke store havgående forskningsfartøyer som opererer over hele kloden, og en rekke forskjellige instrumenter og tyngre 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