
Fra: Groenhof Jan Pieter

Sendt: 10. februar 2012 11:39

Til: Postmottak AD

Kopi: 'post@imr.no'

Emne: 201100854-3 Høring av nye regler om bruk av lugardeling på norsk sokkel - kommentarer fra Havforskningsinstituttet

Det vises til ADs brev med vedlegg vedr. ovennevnte av 11. november 2011. Fiskeri- og kystdepartementet har forelagt saken for underliggende etater, og viser til vedlagte høringsinnspill fra Havforskningsinstituttet.

Departementet slutter seg til Havforskningsinstituttets kommentarer og har for øvrig ingen merknader.

mvh Jan Pieter Groenhof

underdirektør

Administrasjonsenheten

Fiskeri- og kystdepartementet

Se vedlagte saksdokumenter:

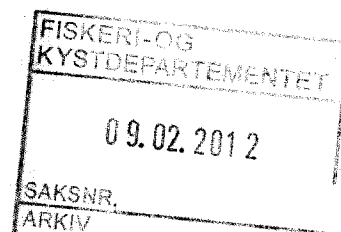
Elfiler i - Høring av nye regler om bruk av lugardeling på norsk sokkel - kommentarer fra Havforskningsinstituttet :

- Høring av nye regler om bruk av lugardeling på norsk sokkel - kommentarer fra Havforskningsinstituttet



Fiskeri- og kystdepartementet
Postboks 8118 Dep
0032 Oslo

Att: Arbeidsmiljø- og sikkerhetsavdelingen
v/Martin Brandt



Deres ref: 201100854

Vår ref: 2011/1501

06.02.2012

Arkivnr. 026.0

Løpenr: 812/2012

HØRING AV NYE REGLER OM BRUK AV LUGARDELING PÅ NORSK SOKKEL – KOMMENTARER FRA HAVFORSKNINGSINSTITUTTET

1. Bakgrunn

Havforskningsinstituttet eier og/eller bemanner og driver statlige forskningsfartøyer som benyttes til forsknings- og overvåkingsoppgaver i både norsk og internasjonalt farvann. Antall lugarer og antall køyer pr lugar varierer fra fartøy til fartøy, og bruk av lugardeling/døgndeling varierer også fra tokt til tokt.

2. Praksis på fartøyer som Havforskningsinstituttet bemanner og driver

For fartøyer som Havforskningsinstituttet bemanner og driver er hovedregelen at det faste mannskapet om bord alltid har enmannslugar og ikke deler med noen uten at det er helt spesielle grunner til det, noe som tilnærmet aldri forekommer.

For regulære toktdeltagere, dvs forskere og teknikere, er det som oftest ikke behov for å dele lugar, men i så tilfelle er det ikke snakk om å benytte samme køye, da det enten er mer enn en fastmontert køye på lugaren, som regel to. Dersom to må dele lugar vil de som regel arbeide på hvert sitt skift, dvs at man disponerer lugaren alene i den tiden man ikke er på jobb. Det vil da kun være under korte landligge perioder at begge benytter lugaren samtidig.

Så hovedreglen for forskere og teknikere vil være at de har enelugar på de fleste tokt, men må dele lugar på tokt som krever ekstra stor bemanning.

For studenter på undervisningstokt, eller som deltar på regulære tokt, må påregne å dele lugar med en eller flere dersom det er lugarer med flere enn to køyer tilgjengelig.

Uansett vil det ikke være tokt hvor samme køye benyttes av to personer ila døgnet.

3. Mulige konsekvenser av endrede regler for lugardeling på norsk sokkel

Dersom det på norsk sokkel blir en hovedregel at lugardeling/døgndeling ikke blir tillatt generelt, for kortere perioder eller under bestemte forutsetninger er det en mulighet for at samme regelverk i fremtiden kan bli lagt til grunn for fartøyer som i perioder har behov for å øke bemanningen svært mye ut over sikkerhetsbemanningen eller fast mannskap som for eksempel dykkerfartøyer, seismikkfartøyer og forskningsfartøyer. Dersom samme regelverk skulle bli gjort gjeldende for slike fartøyer vil dagens fartøyer ikke kunne utnyttes fullt ut.

En slik regelendring kan også få innflytelse på hvordan Sjøfartsdirektoratet velger å implementere det nye internasjonale regelverket for skipsfarten kalt MLC (Maritime Labour Convention) som blant annet vil regulere krav til lugarstandard for arbeidstagere på skip. Disse reglene vil ha nasjonale tilpasninger og da vil slike krav for spesialfartøyer bli svært styrende for nye fartøyers størrelse dersom alle som skal arbeide om bord i kortere eller lengre perioder skal ha enelugar.

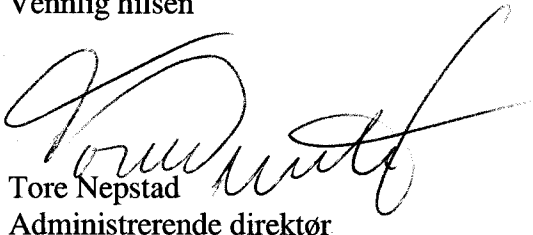
4. Differensiering mellom fast mannskap og arbeidstagere med midlertidig opphold om bord
Det vil være svært viktig å kunne skille mellom dem som har sitt faste arbeidssted om bord i forhold til personell som kun oppholder seg om bord i perioder. De som deltar på tokt på forskningsfartøyer er normalt ikke om bord mer enn i noen dager eller uker, og antall tokt pr år pr toktdeltager varierer sterkt. De lengste toktene vi har hatt i den senere tid er 48 døgn i sjøen ifm tokt til Antarktis med "G.O. Sars", og da med alle køyer i bruk og dvs at 26 forskere og teknikere delte 13 to-manns lugarer uten at det avstedkom noen innsigelser på forhånd eller problemer underveis. Det er også iverksatt prosjektering av et nytt isgående forskningsfartøy som skal eies av Norsk Polarinstitutt, bemannes og drives av Havforskningsinstituttet, og brukes av bla Universitetet i Tromsø, Norsk Polarinstitutt og Havforskningsinstituttet til overvåking, forskning og undervisning, og dette fartøyet vil også bli bygget med en rekke dobbeltlugarer for å få plass til det antall sjøfolk, forskere, teknikere og studenter som det er behov for.

Havforskningsinstituttet mener at for spesialfartøyers vedkommende bør det være et krav at fast mannskap og toktledelse alltid har enelugar, og at toktpersonell må påregne å dele lugar med en annen person og at de da arbeider på motsatt skift. For studenter må lugardeling med en eller flere påregnes. Grensen for hvor lenge en må dele lugar må da settes lik toktets lengde, og det vil i praksis si inntil 48 døgn sammenhengende for vår del.

5. Bruk av begrepet "lugardeling" kontra "døgndeling"
Begrepet "lugardeling" er kjent og innarbeidet i Havforskningsinstituttet, mens begrepet "døgndeling" er ukjent. Med begrepet "lugardeling" forstår Havforskningsinstituttet at to eller flere personer deler lugar, men har egne køyer, og at de normalt vil arbeide på motsatte skift slik at kun en eller halvparten av lugarbeboerne benytter lugaren til enhver tid, bortsett fra når fartøyet ligger under land. Begrepet "døgndeling" anses ikke som nødvendig for vår del.

6. Avslutning
Havforskningsinstituttet er svært opptatt av at det ikke innføres regler for deler av norsk maritim virksomhet som er underlagt ett sett med rammebetingelser, som for eksempel faste installasjoner på sokkelen, som i neste omgang blir styrende for andre maritime virksomheter som for eksempel spesialfartøyer som til tider krever svært stor total bemanning. Denne høringen er etter vårt syn et godt eksempel på en slik situasjon og vi ber derfor om at det tas tilbørlig hensyn til mulige "sideeffekter" av den forslåtte regleendringen for lugardeling/døgndeling på norsk sokkel.

Vennlig hilsen



Tore Nepstad
Administrerende direktør