

Deres ref.: 2017/97797-13
Deres dato: 29.04.2019
Vår ref.:

Saksbehandler:
Håkon Aasen Bjerkeli

Dato:
12.07.2019

Industri Energi kommentarer til «Høring – nye regler om dykking fra skip»

Arbeidstilsynet og Sjøfartsdirektoratet sendte 29.04.2019 forslag om nye regler for dykking fra skip på høring. Forslaget er utarbeidet på oppdrag fra Arbeids- og sosialdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet.

Innledningsvis vil vi vise til vårt brev til Arbeidstilsynet og Arbeids- og administrasjonsdepartementet av 22.05.2018, der vi krever at all tradisjonell arbeidsdykking i Norge skal reguleres av arbeidsmiljøloven (aml).

Samtidig krever vi at Arbeidstilsynet skal være tilsynsmyndighet for all dykking i Norge avgrenset mot dykking i petroleumsvirksomheten.

Det må også, som påpekt fra vår side på informasjonsmøte vedrørende dykking og vernelovgivning på Gardermoen sept. 2018, igangsettes et utredningsarbeid for dykking i norsk økonomisk sone.

Denne problemstillingen er ikke drøftet i noen av utredningene tidligere. Dykkerne er til dels rettsløse for det tilfelle at det dykkes fra utenlandskregistrerte skip utenfor territorialgrensen i norsk økonomisk sone. Dette i motsetning til petroleumsvirksomheten der aml er gjort gjeldene for dykking på hele kontinentalsokkelen.

Industri Energi har organisert dykkere siden 1977. Forbundet har vært en viktig bidragsyter til utviklingen av regelverket for dykkerne i petroleumsindustrien. Det var et stort fremskritt sikkerhetsmessig, da aml fikk anvendelse for dykkepersonell i petroleumsvirksomheten.

Vi mener det vil være et stort tilbakeskritt for en utsatt yrkesgruppe å ikke innføre aml i sin helhet for innaskjærs dykkere.

Hovedutfordringer

Industri Energi er positive til intensjonen om å dekke det som beskrives som et lovtomt rom. Vi ser derimot noen utfordringer og problemstillinger i valg av løsning som fremkommer av høringsforslaget.

1. Yrkesdykking underlegges forskjellige regelverksregimer til tross for arbeidsoppgaver som er relativt like og med samme risikoforhold.
2. Arbeidstid for en del av arbeidsdykkerne i Norge utvides til tross for dokumenterte problemstillinger knyttet til dykking og fatigue.
3. Det mangler en helhetlig tilnærming til regulering av og tilsyn med yrkesdykking.

Historisk perspektiv

Det er naturlig å se høringsforslaget også i et historisk perspektiv.

Verken Bull-utvalget (NOU 1989: 15 - Arbeidsmiljølovens virkeområde i petroleums- virksomheten) eller Lossius-utvalget (NOU 2003:5 - Pionerdykkerne i Nordsjøen) er nevnt i, eller i forbindelse med, høringsforslaget. Forslaget fremstår derfor som historieløst og da også med fare for å være kunnskapsløst.

Lossius-utvalget antydte forskjellige agendaer for å holde dykkerne utenfor aml. Rapportens kap. 5 er særlig interessant om dette:

Industridepartementet argumenterte sterkt for at forskriftene burde omfatte all dykking på den norske kontinentalsokkel – innenfor og utenfor sikkerhetssonene – hva enten dykkingen foregikk i forbindelse med rørlegging, boring, produksjons installasjoner eller andre aktiviteter. Forskriftene ville i tilfelle også omfatte dykking fra skip, noe Industridepartementet mente kunne innebære et hjemmelsproblem, selv om forskriftene likevel lå innenfor rammen av §3 i kontinentalsokkeloven (lov 21. juni 1963 nr. 12). Kommisjonen bemerker at man av uttalelsene fra Sjøfartsdirektoratet og Industridepartementet ser begynnelsen til kompetansestriden mellom sokkelmyndighetene og sjø- fartsmyndighetene. (s. 73)

Med kompetansestriden mener kommisjonen uenigheten mellom Kommunal- og arbeidsdepartementet og Handelsdepartementet, og departementenes underliggende organer, om regelverk og regelverksforvaltning på norsk sokkel. Kompetansestriden gjaldt forholdene for skip, borefartøyer og andre flytende innretninger på norsk sokkel. (s. 90)

Av rapporten fremkommer det tydelig at hensynet til arbeidstakerne ikke nødvendigvis var det mest sentrale. Det vises til at pressgrupper/næringsinteresser, prestisjestridd, hensynet til forvaltningsorganets egne behov og interesser kan ha vært vel så betydelige faktorer for valg av vernelovgivning, heller enn hensynet til arbeidstakerens/dykkerens behov for et robust lovverk og et kompetent kontrollorgan.

At myndighetenes kontrolloppgaver i forbindelse med sikkerheten på sokkelen er delt på så mange forskjellige organer, er i seg selv et forhold som er egnet til å skape en viss form for usikkerhet. Grensene mellom de enkelte organers myndighetsområde blir gjerne diffuse. I en viss utstrekning kan det oppstå overlapping, men det kan også oppstå nisjer eller mellomrom der kontrollen blir svakere, eller helt uteblir. (s. 96)

Lossius-utvalget fant altså at det ikke var hensiktsmessig å dele tilsynsoppgavene på flere organer. Høringsforslaget vil resultere i ikke bare to men tre etater involvert.

Ved spørsmålet om effekten av kompetansestriden møter man det problem at det er vanskelig å si noe sikkert om hvordan regelverksutvikling og regelverksforvaltning ville artet seg dersom man ikke hadde hatt noen kompetansestrid. Kommisjonen finner allikevel grunnlag for å hevde at situasjonen for brukerne av regelverket klart ble dårligere som følge av kompetansestriden, både ved at det ble gitt motstridende pålegg og ved at man ikke hadde noen enhetlig linje overfor bl.a. dykkeindustrien i Nordsjøen. (s. 97)

Vi vil her påpeke at betydningen av et brukervennlig regelverk er helt avgjørende for etterlevelsen, både for arbeidstakerne som berøres, deres representanter og for selskapene.

Yrkesmedisinsk ekspertise på dykking ser mange likhetstrekk med skadeomfanget på innaskjærs dykkere som det de fant hos pionerdykkerne. Dette ser Industri Energi på med bekymring. Belastningen på dykkerne i oppdrettsnæringen har økt betraktelig, der bl.a. arbeidstid er en vesentlig faktor. I tillegg er innleie ubegrenset og medfører en ansvarsfraskrivelse hos arbeidsgiverne. Med det nye forslaget stiller vi også spørsmål ved yrkesskadeforsikringen og om denne overhodet er lovpålagt på fremmedflaggede skip.

Norge som nasjon har blitt dømt i menneskerettighetsdomstolen i Strasbourg for forhold vedrørende dykketabeller. I dette ligger det både en juridisk og moralsk oppfordring til å ta vare på dykkerne, også innen havbruk, og derav å gi dykkerne den samme verne Lovgivning som resten av arbeidsdykkerne i Norge har.

Etter vår forståelse har ikke Petroleumstilsynet (Ptil) vært involvert i utarbeidelsen av høringsforslaget eller i valg av løsning som sådan. Historien tatt i betraktning, dette oppfattes som meget underlig all den tid Ptil er det kontrollorgan som har lengst erfaring i tilsyn med dykking fra skip, underlagt aml.

Reguleringsfilosofien

Er dykking en så særpreget aktivitet at den skal reguleres særskilt?

Bull-utvalgets arbeid kan på mange måter anvendes analogt i arbeidet med å regulere dykking utenfor petroleumsvirksomheten. Utvalget anbefalte at dykking i petroleumsvirksomheten skulle omfattes av aml. Etter at dette ble gjennomført, fikk man ryddet opp i de lite oversiktlige forholdene i petroleumsdykkningen fra 70- og 80-tallet.

Bull-utvalget presiserte viktigheten av å komme frem til klare ansvars- og tilsynsforhold på dette området:

Dykking i petroleumsvirksomheten står på mange måter i en særstilling. Dykking på store dyp hvor det ofte i tillegg skal utføres kompliserte arbeidsoperasjoner, stiller store krav til bl.a. organisering av arbeidet til kompetanse hos den enkelte dykker og til tilsynsmyndigheten. Utvalget har sett det som svært viktig å komme frem til klare ansvars- og tilsynsforhold på dette området. Alt ansvar for tilsyn med dykkeraktiviteten som finner sted i tilknytning til petroleumsvirksomheten på norsk sokkel foreslås derfor lagt til Oljedirektoratet. Dette uansett om virksomheten i det enkelte tilfelle foregår fra et fartøy eller en innretning. Ved å samle tilsynsfunksjonen for dykkernes arbeidsmiljø i ett direktorat, Oljedirektoratet, vil en kunne videreutvikle et nødvendig ekspertmiljø her.

Overflateorienterte dykkeoperasjoner innaskjærs har blitt like kompliserte som dykking i petroleumsvirksomheten. Det presiseres at det kan forekomme metningsdykking og overflateorientert dykking innaskjærs, både på petroleumsanlegg og i fiskeoppdrettsindustrien, samt f.eks. vindmøller, slik utviklingen skrider frem.

Bakgrunnen for høringen trekker frem utfordringen med at aml ikke har en klar regulering av dykking fra skip i skjæringspunktet mellom landbasert virksomhet og sjøfartsvirksomhet. Vi mener det under alle omstendigheter er meget spesielt å klargjøre dette ved å flytte noe av dette til maritim regulering. Sjøfartsdirektoratet har aldri hatt tilsyn med noe av dette. Løsningen ville naturlig vært å presisere og klargjøre i det regelverket som allerede regulerer dykking. Videre er det naturlig å se til regulering av samme arbeidstakere i offshore dykking. Der er all aktivitet regulert av aml og

petroleumsforskriftene, med Ptil som tilsynsmyndighet. Det har den vært i 25 år med god erfaring (ref. Olav Hauso, Ptil). Det er derfor svært merkelig at lovgiver ønsker å flytte noe av reguleringen bort fra aml.

Forslag til endring av arbeidsmiljøloven

I lov 17. juni 2005 nr. 62 om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv (arbeidsmiljøloven) gjøres følgende endring:

§ 1-2 annet ledd skal lyde:

(2) Unntatt fra loven er:

Arbeidstakere som er omfattet av skipsarbeidslovens virkeområde, og den som har sitt arbeid om bord på utenlandske skip.

Det foreslås altså at skipsarbeiderloven (sal.) skal regulere om arbeidstakeren omfattes av aml eller ei. Forslaget er resultat av et valg, altså er det ikke gitt at dette er eneste løsning. Det er ikke engang gitt at det er den beste reguleringen dersom arbeidstakeren skal ha første prioritet. De tre andre forslagene er ikke blitt tilstrekkelig gjennomarbeidet i samarbeid med partene. Vi stiller derfor spørsmål ved om det er andre politiske hensyn som har vært førende for valget.

Forslag til endring av forskrift gitt med hjemmel i arbeidsmiljøloven

I forskrift av 6. desember 2011 nr. 1357 om utførelse av arbeid, bruk av arbeidsutstyr og tilhørende tekniske krav gjøres følgende endring:

§ 26-1 annet ledd skal lyde:

Ved risikovurderingen skal det legges vekt på alle omkringliggende forhold som kan ha betydning for dykkeoperasjonen. Arbeidstiden og arbeidstidsordningen skal risikovurderes særskilt.

Høringsforslaget er først og fremst tegn på at det er en manglende presisering i skipssikkerhetsloven (ssl.), samt en konsekvens av at dykkere forsøkes omregulert til et annet virkeområde og definert som sjømenn.

Når reguleringen flyttes bort fra aml, blir det altså nødvendig med en slik presisering. Men i denne sammenheng er det viktig også å se på hvilke kriterier risikovurderingen gjøres mot, om også kriteriene endres med dette forslaget. Risikoen måles i forhold til en standard, gitte krav, veiledninger e.l. Når akseptkriteriene det ene eller annet sted blir enklere vil risikoen kunne øke. Stikk i strid med hva som er målsetningen med en god vernelov. I aml ligger det allerede et krav om risikovurdering av arbeidstid og arbeidstidsordninger i aml §7-2 (2) bokstav f. Et slikt krav fremgår ikke av ssl.

Regulering av arbeidstid

Selskaper som driver dykkevirksomhet fra land og evt. fra små båter vil etter dagens rettspraksis i sin helhet være underlagt aml, med deretter regulerte arbeidstidsordninger. Små fartøy som opererer langs kysten, underlagt fremmed flaggstatslovgivning, vil kunne ha helt andre arbeidstidsordninger, som det vil være vanskelig og konkurrere med. Fartøyet kan forflytte seg fra dykkejobb til dykkejobb, uten at det påvirker arbeidstidsordninger, som bare evt. måtte gjeldene under selve dykkeaktiviteten på fartøyet.

Arbeidstid vil være et svært viktig bidrag for å ivareta dykkesikkerheten. Ikke bare i arbeidsmiljø- og sikkerhetssammenheng men også fysiologisk. Det er stor konsensus i fagmiljøene om at dykking har en akkumulerende helseeffekt på kroppen. Vi har inntrykk av at det i Norge dykkes dypere, i mer åpent hav, og mer kontinuerlig gjennom hele året, enn i våre naboland. Dette skyldes ikke minst oppdrettsnæringen.

Vi kan vanskelig se for oss gode argumenter for at et av de mest risikofylte yrkene, som dykking i åpen sjø representerer, ikke skal være regulert av like trygge arbeidstidsordninger som dykking fra en flåte fra land. Industri Energi er et forbund med innstillingsrett og har derfor mulighet til å være en bidragsyter til å tillempe arbeidstiden operasjonelt, men innenfor sikre rammer.

§ 9. Endringer i andre forskrifter

Fra det tidspunkt forskriften trer i kraft, gjøres følgende endringer i andre forskrifter:

2. I forskrift av 26. juni 2007 nr. 705 om arbeids- og hviletid på norske skip mv. gjøres følgende endringer:

§ 1 skal lyde:

§ 1. Virkeområde

Denne forskrift gjelder arbeids- og hviletiden for sjøfolk på norske passasjer- og lasteskip som utfører arbeid i skipets tjeneste, samt på fritidsfartøy når noen utfører arbeid om bord.

Forskriften gjelder også for sjøfolk på norskregistrerte flyttbare innretninger under forflytning, som er under maritim drift. *Videre gjelder forskriften for arbeidstaker som har sitt arbeid om bord, og som er involvert i dykkeoperasjoner.*

Arbeidstid foreslås regulert i ssl. Det er en kunstig overføring av tilsynsområde som foreslås all den tid det har ligget under Arbeidstilsynet siden 1959, og all øvrig dykking i Norge, offshore som innaskjærs, er regulert etter aml.

Ny § 4a skal lyde:

§ 4a. Arbeids- og hviletid for arbeidstakere som er involvert i arbeid under vann eller økt omgivende trykk

Regler om arbeids- og hviletid gitt i eller i medhold av skipssikkerhetsloven gjelder for arbeidstakere som er involvert i dykkeoperasjoner med de presiseringer som følger her:

Alminnelig arbeidstid for arbeidstakere som er involvert i dykkeoperasjoner kan ikke overstige

- a) 12 timer i løpet av 24 timer
- b) 42 timer i løpet av 7 dager, gjennomsnittsberegnet over 8 uker
- c) 36 timer i løpet av 7 dager, gjennomsnittsberegnet over 52 uker.

Ved gjennomføring av dykkeoperasjoner skal arbeidstakere som er direkte involvert i dykkeoperasjoner være tilstrekkelig uthvilt. Arbeidstakerne skal ha en periode på minst 11 timer sammenhengende arbeidsfri i løpet av 24 timer. Etter endt sammenhengende arbeidsfri periode på minst 11 timer, skal en dykkeoperasjon gjennomføres så tidlig som mulig og avsluttes senest innen 10 timer etter arbeidsoppstart.

Sjøfartsdirektoratet ønsker å endre forskrift om hviletid til også å omfatte arbeidstakere som er involvert i dykkeoperasjoner, ref. foreslått endring av virkeområde. Det er da spesielt at forslaget ikke er gjennomført og fulgt opp når det kommer til §4 samme forskrift. Her sies det intet om hva som er alminnelig arbeidstid, bare hva den ikke kan overstige. Alminnelig arbeidstid for arbeidstakere som ikke er involvert i dykkeoperasjoner er satt til 8 timer. Hvordan forklarer Sjøfartsdirektoratet denne forskjellen i risikoeksponering og behov for hvile for de ulike arbeidstakerne som nå er foreslått endret i [Forskrift om arbeids- og hviletid på norske passasjer- og lasteskip mv](#) ? Vi mener ikke med dette at det ene kommer foran det andre. Det er først og fremst å påpeke at tilnærmingen ikke er konsekvent og gjennomtenkt, dersom utgangspunktet er arbeidsmiljø og ivaretagelse av en risikoutsatt arbeidsgruppe.

Derimot er det viktig å påpeke samme som etatene gjør i sin utredning¹, at forskning viser til økt ulykkesrisiko ved lange arbeidsdager, økt kumulativ risiko for trykksfallsyke, svekket oppmerksomhet etc. Hva er annerledes med den risiko dykkeren utsettes for i havbruksnæringen som tilsier at alminnelig arbeidstid/årsverk kan være lenger enn alle som omfattes av aml? Hva har endret seg ved risikobildet siden lovgiver mener dette kan flyttes fra aml til ssl?

Mange dykkere innen havbruk har i dag årstimeverk som er svært høye. Medlemmer i Industri Energi rapporterer om årsverk uten overtid på mellom 2200 - 2400 timer. I forhold til 1582 timer, som er vanlig ved døgnkontinuerlig drift i tariffbundne bedrifter, er dette dramatisk høyt. Sammenhengen mellom arbeidstid, fatigue og sikkerhet er påvist i faglitteratur, og gjelder spesielt for dykking.

I dag gjelder forskrift om arbeidstid for dykkepersonell på norske skip gjort gjeldende fra 10.07.1981. Etter at aml ble gjort gjeldende for offshoredykking gjennom ot.prp.60 (1991-1992) har forskriften vært sovende, men gjeldende. Arbeidstiden for dykkere har vært regulert av aml kap. 10. Etter dommen i Sogn og Fjordane tingrett (2018) har forskriften likevel fått ny aktualitet. Forskriften forutsetter en av departementet godkjent skiftplan som skal fastsettes i samråd med dykkepersonellens tillitsvalgte. Forskriften legger opp til at dykkernes arbeidstid av partene kan fastsettes ved tariffavtale. Arbeid og overtidsarbeid skal også registreres av dykkelederen. Dykkeren gis særskilt vern mot overtidsarbeid.

Forskrift om arbeidstid for dykkepersonell på norske skip av 1981 ble i sin tid innført med den erkjennelse av at dykking har en rekke medisinske og fysiologiske utfordringer i tillegg til sikkerhetsaspektet. Det var bla. derfor viktig å gi dykkerne et særskilt vern mot overtidsarbeid. Dette erstattes med ny "§4a i forskrift om arbeids og hviletid på norske skip mv". Bestemmelser om partsarbeid, involvering av tillitsvalgte, vern mot overtid mv. tas vekk.

All arbeidstid for dykking har siden ot.prp.60 vært regulert av aml kap. 10. Dette gjelder også gjennomsnittsberegning av arbeidstid. Belastningen og behovet for arbeidstakermedvirkning i utarbeidelsen av arbeidstiden er særskilt viktig for yrkesdykking. Industri Energi mener at aml kap. 10 best sikrer en forutsigbar regulering av arbeidstiden for yrkesdykkere.

Videre foreslår Industri Energi at nåværende bestemmelser om godkjenning av skiftplaner i samråde med tillitsvalgte videreføres. Det samme gjelder nåværende bestemmelser om at dykkernes arbeidstid av partene kan fastsettes ved tariffavtale. Arbeid og overtidsarbeid skal også registreres av dykkelederen. Dykkeren gis særskilt vern mot overtidsarbeid som i dagens bestemmelser.

Industri Energi mener det er en avsporing av utfordringene å sammenligne dykkerne med sjømenn. Det er misvisende å spørre hvorfor dykkere skal ha mindre årsverk enn andre som jobber om bord på skipet. Mest naturlig og konsekvent vil være å spørre om noe tilsier at det skal være forskjell på å dykke fra båt, fra kai, fra lekter etc.

Utviklingen i næringen

Sjøfartsdirektoratet poengterer utviklingen går i retning av at flere virksomheter innretter seg etter sjøfartsregelverkets bestemmelser. Dette er i seg selv ingen bærende argumentasjon for å flytte regulering fra aml til ssl. Når virksomhetene har gjort det så er det av rent økonomiske hensyn, fordi de velger det og fordi det tillates nettopp på grunn av nevnte uklarhet i reguleringen som har vært. Etatenes egen utredning² peker selv på at dette skyldes sjøfartsregelverkets utvidede rammer for arbeidstid. Det er ikke ensbetydende med at det er en positiv utvikling og enda mindre god risikoregulering.

¹ Arbeidstilsynet og Sjøfartsdirektoratet - Utredning om regelverket for yrkesdykking, s. 7

² Arbeidstilsynet og Sjøfartsdirektoratet - Utredning om regelverket for yrkesdykking, s.2

Utviklingen går i retning av større oppdrettsanlegg, lenger ut til havs og andre måter å organisere aktivitet og næring på. Eksempelvis planlegges det for fremtidige havfarmer med personell som bor på anleggene, akkurat på samme måte som dagens oljeplattformer³. Det er naturlig å anta at også dykking vil utføres fra disse anleggene. Forslaget håndterer ikke denne utviklingen, heller ikke mht. om anleggene ligger innenfor eller utenfor territorialgrensen, om de er norske eller utenlandske, om rederen er norsk eller utenlandsk, om dykkebedriften er norsk eller utenlandsk osv.

Utviklingen peker på et behov for å samle tilsynsressursene i større grad, styrke et allerede eksisterende fagmiljø på området og ikke minst ta utgangspunkt i det som særpreger og skiller dykkeaktiviteten fra all annen aktivitet vi kjenner i norsk arbeidsliv. Heller enn å la en tradisjonell avgrensning av næringer være styrende for regulering av fremtidig aktivitet.

§ 9. Endringer i andre forskrifter

Fra det tidspunkt forskriften trer i kraft, gjøres følgende endringer i andre forskrifter:

1. I forskrift 19. august 2013 nr. 990 om skipsarbeidslovens virkeområde § 1 legges det til en ny bokstav f:

Skipsarbeidsloven gjelder ikke for personer som

f) er involvert i dykkeoperasjoner fra skip, med mindre disse utgjør en del av skipets mannskap eller utfører annet arbeid knyttet til driften av skipet.

Forslaget reiser flere spørsmål. Aml vil etter vår forståelse altså gjelde for dykkerne når det kommer til offentlig rettslige forhold. Men kun når de ikke utgjør en del av skipets mannskap. Hvor går grensa for når personer ikke lenger er «involvert nok» i dykkeoperasjoner til å høre under aml? Hvem avgjør hvor denne grensa går? Kan grensa være forskjellig fra bedrift til bedrift? I praksis er det ikke uvanlig at ekstra dykkepersonell må komme ut på lokasjon i tillegg til fast personell. Vil dykkerne oppleve forskjellig regulering på samme sted?

Som forslaget fremstår så er det åpenbart problematisk at jo videre ssl. og sal. favner, desto snevrere blir virkeområdet for aml.

Rettsapparatet

Sjøfartsdirektoratet viser til flere avgjørelser i rettsapparatet, som viser en uklar rettstilstand vedrørende grenseoppgang mellom sjøfartslovgivningen og aml. Rettstilstanden er uklar fordi lovgiver ikke har tatt et bevisst valg hva angår vernelovgivning for dykking. Hadde lovgiver ment at sjøfartslovgivningen skulle gjelde, ville denne hatt regler for dykking. Ved å kun vise til rettspraksis vedr. vernelovgivning blir dette fort noe som man i rettssosiologien kaller en rettsliggjøring av en problemstilling, uten å foreta en *de lege ferenda* vurdering (altså slik retten burde ha vært).

Den første, Rt 1989/624, viser til en hendelse med frakt av for. Dette var altså ikke en dykkeaktivitet eller relatert til dykkeoperasjon for øvrig. Men den tjener allikevel prinsippet om «naturlig, integrert ledd i virksomheten» som utgangspunkt for valg av regulering.

I den andre saken, Rt 2007/1458, er mer presis mht at dykkingen foregår fra skip. I følge lovgiver blir det da en skjønnsmessig vurdering når dykkeringen har en «særskilt tilknytning til skipet» som tilsier at dykkeren er for maritimt mannskap å regne i stedet, og av den grunn hører under maritimt regelverk. Denne vurderingen burde etter vår forståelse være unødvendig. Spørsmålet som bør stilles er om dykkeren ville vært om bord dersom dykking ikke var en aktivitet?

Tredje sak, høyesterettsdom av 20.09.18, ser på avgrensningen for hva som regnes å være «fangst og fiske» og derfor høre under maritimt regelverk. Saken anses av oss ikke å være belysende for de overordnede problemstillinger og hva som kjennetegner brorparten av innaskjærs dykkeaktivitet i Norge. På den annen side reiser den nye spørsmål for myndighetene. Hvordan reguleres samme aktivitet dersom den foregår fra land? Kunne man forstilt seg en type fiskeaktivitet som foregår fra land og/eller fra små båter? Eller fra en installasjon? Hvordan ville denne i så tilfelle reguleres? Om

³ <https://www.sintef.no/siste-nytt/vil-sjosette-oppdrettsanlegg-pa-385-meter1/>

høringsforslaget tetter et lovtomt rom eller ei, så er det uansett vanskelig å se av det på noen måte kan bidra til å trekke opp grensegangene her for hva som regulerer aktiviteten til enhver tid. Frøysakene, tingsrettsdom av 28.02.2018, reiser en interessant tilnærming til å løse saken. Saken tar opp igjen vurderingen av «særskilt tilknytning» fra Rt 2007/1458 som retningsgivende for valg av regulering. Det interessante og problematiske er at høringsforslaget på ingen måte har diskutert hvilket arbeid som utføres i arbeidstiden, at det er dykking som er fagområdet osv. Det er tvert imot tatt utgangspunkt i hva som skjer når arbeidstiden er over; i praksis hvor senga står, på land eller på skipet. Det har altså ingen ting med fangst å gjøre. Det har heller ikke noe med særskilt tilknytning til skipet å gjøre da det ikke er tale om utpreget arbeidsoppgaver tilknyttet skipet som sådan. Vi kan vanskelig se at det blir mer å regne som sjøfart av at arbeidsgiver hindrer dykkerne å reise i land. Tingretten valgte under alle omstendigheter å gjøre samtlige dykkere i selskapet til sjømenn, selv de som reiste inn til land etter endt arbeidsdag. Tingretten kunne mer naturlig valgt å la alle dykkerne være regulert av aml siden de utfører samme arbeidsoppgaver, med samme risiko, om de sover på land eller på skipet. Eller om de dykker fra land. Lovgiver har tatt utgangspunkt i begreper som «har sitt arbeid om bord» og latt dette være retningsgivende. Realiteten er at dykkernes primær oppgave er under vann. I tillegg er det noen aktiviteter på overflaten som er tilknyttet nettopp kjerneaktiviteten dykking, ingen ting av dette har «arbeid om bord» som mål. Med minimal bemanning må dykkerne også bl.a. føre skipet, altså transportere seg selv til dykkelokasjonen.

Etatenes utredning⁴ omtaler forarbeidene til dagens regelverk flere steder:

- *I følge forarbeidene til den nå opphevede arbeidervernloven, som også oppstilte unntak for sjøfart, vil dykkevirksomhet som utgangspunkt ikke anses som sjøfart, selv om den foregår fra skip, med mindre dykkingen utføres av folk som hører til skipet.*
- *I proposisjonen til arbeidsmiljøloven, jf. Ot.prp. nr. 3 (1975-1976) er følgende uttalt om unntaksregelen for sjøfart mv. på side 6.: «Et annet utgangspunkt har vært at loven skal omfatte flest mulige arbeidsforhold uansett bransje og både offentlig og privat virksomhet.*

Videre står det om kjennelsen fra Rt 2007/1458:

Høyesterett slår her fast at dykking som utgangspunkt faller utenfor begrepet sjøfart. Dykking skal som hovedregel omfattes av arbeidsmiljøloven, også når dykkevirksomheten foregår fra skip.

Videre uttaler Høyesterett følgende: «Forarbeidenes sterke poengtering av arbeidsmiljøloven som hovedloven på dette område, tilsier at det skal en del til for at dykkervirksomhet fra skip skal gå inn under unntaket for sjøfolk. De forhold som særpreger arbeidet på skip, må i så fall være relativt klart til stede for at dykkervirksomhet skal komme inn under unntaket».

Industri Energi mener det er ingen tvil om at intensjonen har vært at all dykking skal reguleres av aml.

Flaggstatsspørsmålet

Om forholdene til havrettskonvensjonen er det for oss uklart hva forslaget innebærer når det gjelder fremmedflagget fartøy. Slik forslaget er fremsatt pr i dag, forstår vi at to forskjellige regelverk vil gjelde om bord når fartøyet befinner seg i norsk farvann; flaggstatens regelverk for maritimt mannskap, de forslåtte endringene i norsk regelverk for dykkerne (med både aml og sal/ssl). Det er ikke tydelig hvilket regelverk som vil gjelde utenfor norsk økonomisk sone. Vi kan kun anta at det er flaggstatens regelverk som vil gjelde for hele besetningen.

Det fremgår av høringsforslaget, at der hvor andre kyststater har strengere krav, vil kyststatens regler ha forrang. Da forstår vi at det også gjelder når fremmedflaggede fartøy kommer til Norge hvor

⁴ Arbeidstilsynet og Sjøfartsdirektoratet - Utredning om regelverket for yrkesdykking, s. 14-15

reglene eventuelt er strengere. Vi vet imidlertid at dette ikke gjelder for flerbruksfartøy. Vi er derfor uforstående overfor denne beskrivelsen i forslaget og stiller spørsmål ved hva som egentlig er tilfellet her. Det er videre uklart hva som skjer når skipet det dykkes fra eventuelt er på oppdrag både utenfor og innenfor territorialgrensen, eller kun utenfor.

Tilsyns- og kompetansespørsmålet

Forslaget tar svært lite og ingen stilling til tilsynsspørsmålet og konsekvenser av dette. Før endringer av denne art i det hele tatt foreslås, ber vi om en konsekvensvurdering for hva den vil bety for praktisk gjennomføring av tilsynsoppgavene når denne fordeles på flere etater, med grensesnitt som kan være utydelige for etatene selv men ikke minst for arbeidstakerne og bedriftene. Vi ber også om en konsekvensvurdering av hva det betyr for eksisterende kompetansemiljø når tilsynsområdene og ansvaret endres, m.a.o. kompetansemiljøene i realiteten bygges ned et sted for å bygges opp et annet sted, med tilhørende endringer i økonomiske tilføringer.

I den grad det er diskutert i det hele tatt, så fremgår det i det minste av bakgrunnen for forslaget avslutningsvis, at Sjøfartsdirektoratet vil få et behov for å bygge opp kompetanse som etaten ikke i tilstrekkelig grad har pr. i dag. Det vil også bety at det må etableres et tilsynsregime for rederier som leverer dykketjenester, noe som vil bety økt behov for ressurser. Vi mener det er svært alvorlig og unødvendig omdisponering av både kompetanse og økonomiske ressurser når etaten selv har erkjent med dette, at den ikke er i stand til å ivareta innholdet i forslaget på en kompetent måte.

Forslaget er bestemt foreslått av Arbeids- og sosialdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet, ikke av etatene. Det er en meget spesiell føring, at ingen av etatene angivelig har ønsket denne endringen. Vi ser svært alvorlig på at føringen gitt av departementene, en politisk føring, ikke er gitt med utgangspunkt i de arbeidstakere som utsettes for risiko.

Et helhetlig reguleringsregime mener Industri Energi vil fordre at myndigheten i størst mulig grad samler kompetansen.

Ny rapport fra Arbeidstilsynet oppsummerte 64 tilsyn i dykkebransjen fra 2016–2018⁵. Det slås her fast at å være arbeidsdykker er et av de mest risikoutsatte yrkene i Norge. 6 av 10 dykkebedrifter fikk konstatert alvorlige mangler på helt sentrale forhold i sikkerhetsarbeidet. Vi kan vanskelig se for oss at virksomhetenes bruk av sjøfartsregelverkets utvidete rammer for arbeidstid har vært en positiv bidragsyter i så måte. Heller tvert imot. Også her kan forhold rundt arbeidstid knyttes til sikkerhet, oppmerksomhet, risikoforståelse og -vurdering etc.

Rapporten virker også som en konstatering av hvor dykkefaglig kompetanse og oppfølgingen av yrkesdykking er samlet i dag. Arbeidstilsynet er kjent med ca. 120 dykkevirksomheter hvor det årlig føres tilsyn med om lag 50. Vi er ikke kjent med at Sjøfartstilsynet har gjennomført noen tilsyn selv om regelverket har gitt anledning til det.

Industri Energi utførte en egen spørreundersøkelse blant innaskjærs yrkesdykkere i Norge. Her kom det frem at over 60% blant de spurte har opplevd situasjoner med fare for eget liv under dykking. Dette viser behovet for et robust og kompetent tilsynsorgan.

Forskjellige næringer

Forslaget bærer i stor grad preg av konsentrasjon rundt dykking innenfor oppdrettsnæringen. Isolert sett er det et behov for tydelig regulering av dykkeaktiviteten innenfor denne næringen. Men forslaget mangler en helhetlig tilnærming til regulering av dykking som aktivitet, dersom det skal omfatte mer enn kun oppdrettsnæringen.

⁵ <https://www.arbeidstilsynet.no/globalassets/om-oss/forskning-og-rapporter/rapporter-fra-tilsynsprosjekter/rapport---dykking---mars-2019.pdf>

Vi har allerede pekt på dykking fra båt vs. land, fra kai og anlegg, i ferskvann osv. Altså hvor dykkingen rent fysisk finner sted. På samme måte kan det pekes på de forskjellige næringene. Forslaget ivaretar ikke i tilstrekkelig grad spørsmål som må komme når det gjelder dykking i forbindelse med offshore vindmøllerparker som forventes utviklet i stor grad og med stor hastighet. Enda uklarere blir det med en fremtidig næring som undersjøisk gruvevirksomhet. Forskningen har vist at ressursene ligger innenfor norsk økonomisk sone. Det avgjørende vil være teknologi og akseptable miljøkonsekvenser. Andre land er kommet langt på området. Skal regulering av denne basere seg på kunnskapen om regulering av offshore dykking og aml (med Ptil som tilsynsmyndighet) eller skal den baseres på foreløpig manglende kompetanse om regulering av dykking fra skip og maritimt regelverk (dersom høringsforslaget gjennomføres, med Sjøfartsdirektoratet som tilsynsmyndighet)? Det er behov for en helhetlig regulering.

Et helhetlig reguleringsregime

Til grunn for innføring av aml på flyttbare innretninger og for offshore dykking, lå Bull-utvalgets (NOU 1989) utredning. Utvalget mente sentrale krav til regelverket måtte oppfylles; det måtte fremstå som enkelt og oversiktlig, forutsigbart, kostnadseffektivt og ikke-diskriminerende. Hvordan oppfylles dette med de forslåtte endringene?

- Det fremstår ikke som enkelt og oversiktlig. En såkalt harmonisering mot sjøfartsregelverket betyr heller at regelverksregimet kompliseres for både dykkerne og dykkeentreprenørene. Lokasjon vil avgjøre regelverk og tilsynsmyndighet, ikke selve arbeidet som skal utføres.
- Det fremstår ikke som forutsigbart. En dykker kan i verste fall måtte forholde seg til tre forskjellige tilsynsmyndigheter, to forskjellige regelverksregimer. Og det er fortsatt uklart hvordan flaggstatsprinsippet vil slå ut på sikt.
- Det fremstår ikke som kostnadseffektivt. Brukerne av regelverket (eller mangel på samme) vil ikke ha mulighet for å planlegge og tilpasse seg etter felles normer og standarder. Fra myndighetsperspektiv så er det heller ikke mulig effektivt å følge det opp eller utnytte kompetanse da denne er oppsplittet.
- Det fremstår som diskriminerende. Arbeidstakere som utfører tilnærmet like oppgaver er ikke nødvendigvis sikret den samme arbeidsmiljømessige beskyttelse.

Forslag til ny forskrift om dykking fra skip og endringer i diverse forskrifter gitt med hjemmel i skipsarbeidsloven og skipssikkerhetsloven

§ 1. Formål

Formålet med forskriften er å

- a) sikre et fullt forsvarlig arbeidsmiljø for skipsarbeidstakere som er involvert i dykkeoperasjoner og
- b) sørge for at all yrkesdykking er underlagt et hensiktsmessig regelverk ved å harmonisere regelverket for yrkesdykking innen sjøfart med tilsvarende regler etter arbeidsmiljøloven.

Er det gjort en dykkefaglig vurdering av om regelverket er robust nok til å bevege seg ut til havs?

§ 2. Saklig virkeområde

Forskriften gjelder sikkerhet og helse ved arbeid under vann eller økt omgivende trykk.

Forskriften gjelder for den som har sitt arbeid om bord i skip, og som er involvert i dykkeoperasjoner.

Forskriften gjelder ikke fritidsdykking.

Potensiell fare er større ved dykking fra skip enn fra land. Hvordan kan dykking fra skip da foreslås regulert med et svakere regelverk? Har skipets størrelse noe å si for dykkeaktiviteten som sådan og den arbeidsmiljørisiko som kommer av dykkeaktiviteten?

I realiteten er de fleste skip (båtene dykkerne bruker) under 15m fordi det ikke krever sertifikater av båtføreren. Men hva er nedre grense? Og når mener Sjøfartsdirektoratet det i praksis skiller seg fra dykking underlagt Arbeidstilsynet når det kommer til arbeidsmiljørisiko? Og hva begrunnes skillet med?

Forslaget er antagelig ikke ment å favne videre en forslagene til sal. virkeområde. Likevel er forskriftsteksten romslig: «*gjelder for den som har sitt arbeid ombord i skip*». Her er arbeidsvilkåret ikke lenger knyttet til vilkår som skipets mannskap eller arbeid knyttet til drift av skipet, slik som foreslått i forskrift til sal. virkeområde. Knyttes dette til ansettelsesvilkår? I så fall på hvilken måte?

§ 3. Geografisk virkeområde

Forskriften gjelder for

- a) norske skip uansett hvor de befinner seg og
- b) utenlandske skip i Norges territorialfarvann.

Geografisk virkeområde er for såvidt tydelig nok. Men det er lite som tyder på helhetlig regulering i denne avgrensingen. Hvorfor avgrense ift samme aktivitet utenfor 12 nautiske mil? Hvorfor avgrense ift samme aktivitet fra kai og anlegg? Hvorfor avgrense ift samme aktivitet fra oppdrettsanlegget? Hvorfor avgrense ift samme aktivitet i ferskvann? Hvorfor avgrense ift samme aktivitet fra rigg? Hvorfor avgrense ift samme aktivitet offshore?

§ 6. Kontroll, merking, fylling og krav til pusteluft

Rederiet skal påse at pusteluftutstyr som brukes til dykking oppfyller kravene i forskrift om utførelse av arbeid kapittel 25 om kontroll, merking og fylling av pusteluft til dykking.

Rederiet skal påse at pusteluften oppfyller kravene i forskrift 6. desember 2011 nr. 1358 om tiltaks- og grenseverdier § 5-5.

Det er ikke gitt at et rederi er involvert. Forslaget er ufullstendig og lite presist.

Etatenes egen⁶ situasjonsbeskrivelse innleder med «Antall arbeidstakere som har dykking som yrke...». Nettopp denne beskrivelsen, eller forståelsen om man vil, må være utgangspunktet for reguleringen; arbeidstakere som har *dykking* som yrke:

- Bygg og anleggsdykking utføres fra dykkefartøy, fra lektere og katamaraner, eller landbasert.
- Dykking i havbruksnæringen benytter gjerne spesialbygde arbeidsbåter og hurtiggående fartøy, også fartøy hvor dykkerne bor om bord.

Altså fremgår det klart at dykking fra fartøy i seg selv ikke er noe som skiller disse dykkerne fra hverandre når det kommer til dykking som yrke. Av høringsforslaget er det ikke tydelig hvordan endringene vil påvirke bygg og anleggsdykking ettersom denne type dykking også utføres fra fartøy.

⁶ Arbeidstilsynet og Sjøfartsdirektoratet - Utredning om regelverket for yrkesdykking, s.3

Overordnet spørsmål er om Sjøfartsdirektoratet og Arbeidstilsynet mener ivaretagelse og beskyttelse av dykkerne styrkes eller svekkes med de foreslåtte endringene? Er dette helsefremmende arbeidsliv iht arbeidsmiljølovens formålsparagraf?

Utover de spørsmål vi allerede har trukket frem ovenfor, er det en rekke flere spørsmål som kan stilles. Noen av disse er følgende:

- Hvorfor ble ikke en harmonisering gjort med utgangspunkt i aml? Ville det vært mulig og mer formålstjenlig med en harmonisering mot aml mht at dykking også foregår fra land, fra små båter og også i innsjøer? Ville ikke det gitt et felles regelverk og felles tilsynsmyndighet? Hva er til hinder for at dykking kan reguleres helt og holdent i aml?
- Sjøfartsdirektoratet opplyser at det har vært hensikten å sørge for at alle har en vernelov. Når dette alternativet er valgt, blant flere, så må det være fordi lovgiver altså mener sjøfartsregelverket er best egnet til dette. Hvilke fordeler gir sjøfartsregelverket fremfor aml?
- Hva mener Sjøfartsdirektoratet er grunnleggende annerledes ved denne type dykking enn ved offshore dykking? Eier dykking fra land?
Når mener Sjøfartsdirektoratet at dykkeren blir sjømann? Det er problematisk at denne vurderingen alene gjøres av bedriften.
- Hvordan forholder tilsynsmyndighetene seg til utenlandske fartøy og selskaper som skal inn i Norge? Hvor langt kan Sjøfartsdirektoratet gå når det kommer til fremmedflagget skip? Vi vet at det aldri utføres tilsyn med fremmedflagget flerbruksfartøy på lokasjon til tross for noe tilgang i regelverket.
Hvordan reguleres tilknytningsvilkåret til fartøy med utenlandsk flagg? Gjelder de samme tilknytningsvilkårene som for norske fartøy eller er det flaggstatsreglene som regulerer dette. Med andre ord, er det til dels flaggstatens regler som regulerer hvor vidt arbeidstakeren blir underlagt aml?
- Er det noe annet i det nye kravet til særskilt risikovurdering av arbeidstid og arbeidstidsordninger enn det som allerede finnes i aml §7-2 (2) bokstav f) helse- og velferdsmessige spørsmål knyttet til arbeidstidsordninger?
Hva er akseptkriteriene når det risikovurderes?
- Hva tenker tilsynsmyndighetene mht at reguleringen bør være minst mulig diskriminerende? For denne gruppen arbeidstakere skulle vel det tilsi at reglene bør være de samme enten dykkeren utfører arbeid fra land eller båt?
- Anser lovgiver de foreslåtte endringene som god risikoregulering?
Anser lovgiver de foreslåtte endringene å gjøre regelverket gjennomskiktig og forutsigbart?
Er det formålstjenlig med tre tilsynsetater for dykkere?
- Er det politisk ønsket at dykkere skal være underlagt aml i det hele tatt?
Er det næringspolitiske hensyn som er førende, i tilfellet hvilke?

Uavhengig av vernelovgivning mangler myndighetene en konsekvensutredning av dykking til havs. Industri Energi har vist til at lovverket i kap. 26 i arbeidsmiljøforskriften ikke er robust nok for å dykke langt til havs. Vi har flere ganger påpekt overfor Arbeidstilsynet at regelverket for innaskjærs dykking bør vurderes opp mot virkeområde med tanke på skjerpede krav for dykking langt fra land. Senest i

Arbeidstilsynets oppsummeringsmøte den 19. februar 2019, påpekte vi at regelverket ikke er robust nok for dykking lang til havs. Vi tok også opp denne problemstillingen i møte med Arbeids- og administrasjonsdepartementet v/ avdelingsdirektør Rune Ytre-Arna den 22. juni 2018. Vi har imidlertid avvendt Sjøfartsdirektoratets utredning da det synes å være departementets ønske at sjøfartslovgivningen bør regulere dykking til havs fra fartøy. Vi kan ikke se at det er hensyntatt i regelverksforslaget av Sjøfartsdirektoratet. Da denne type dykking ofte er mere krevende enn dykking fra land ber vi om at dette utredes nærmeste. Vi får ofte spørsmål fra våre medlemmer om hvorfor dykkerne innen oppdrettsnæringen skal ha et mye svakere lovverk enn dykkerne i petroleumsvirksomheten, all den tid man dykker fra fartøy lang til havs, med minst like risikofylte dykkeoperasjoner. Vi erfarer at petroleumsindustrien på mange måter har lært av historien og innskjerpet regelverket for dykking til havs. Vi opplever nå at på mange måter at det er det motsatte som skjer inne oppdrettsnæringen til havs.

Vi ser det som lite hensiktsmessig og tilsvarende utfordrende, ikke minst for verneombudene, å hoppe fra vernelov til vernelov. Dykker man fra land er det aml som gjelder. Reiser man ut på et fartøy for å dykke men til daglig dykker fra land, uten å ha arbeidsoppgaver ombord, kan det se ut som om aml fremdeles skal gjelde. Resten av dykkerlaget, som har arbeidsoppgaver ombord, vil bli underlagt maritimt regelverk. Dersom det skal dykkes innen petroleumsvirksomheten er det igjen aml som kommer til anvendelse. Vi har ikke oversikt over framtidens dykking.


Oppsummering hovedutfordringer

1. Yrkesdykking i dag består av flere næringer og industrier. Det er allikevel de samme utfordringer, risikoeksponering etc. som tidligere beskrevet. Så er det naturligvis noe variasjon med hensyn til lokasjoner som kan tilføre ytterligere risikofaktorer, f.eks. dykking fra skip og lenger til havs, som skulle tilsi eventuelt strengere regulering. All den tid dykking er spesialkompetansen disse arbeidstakerne leverer, dette er fagkompetansen deres, det de har sertifikater på, så skal det også være utgangspunktet for hvordan de som arbeidstakere skal både vernes og reguleres. Flere av dykkerne arbeider også fra både skip og land. Det er naturlig at yrkesdykkere i Norge har samme regulering og vernelov, uavhengig av hvor og hva de dykker fra.
2. Arbeidstid er en dokumentert arbeidsmiljøfaktor. Således et svært viktig bidrag for å ivareta dykkesikkerheten. Videre er det konsensus i yrkesmedisinske fagmiljø om at dykking har en akkumulerende helseeffekt på kroppen. Etatenes egen utredning har pekt på at sjøfartsregelverkets utvidere rammer for arbeidstid har ligget til grunn for at selskapene har innrettet seg etter sjøfartsregelverkets bestemmelser. Det er altså ikke vern av arbeidstakerne som har ligget til grunn for denne dreiningen, en utvikling som har ført til endringsforslaget. Med høringsforslaget mister også arbeidstakersiden sin innstillingsrett vedr. arbeidstid. Forslaget er samtidig mangelfullt mht hvem som skal risikovurdere arbeidstidsordningene i praksis, hva som er risikokriteriene ettersom standarden endres med en annen regulering, og i tillegg for en gruppe dykkere som er mer eksponert for en rekke risikofaktorer enn hva tilfellet er når det dykkes fra land med et strengere reguleringsregime.
3. Intensjonen med regelverket må være at det er forutsigbart og enkelt, både for arbeidsgiversiden og arbeidstakerne. Yrkesdykking utføres i flere næringer som også er i stadig endring. Med høringsforslaget vil det være svært utfordrende å definere når dykkerne er dykkere eller når de er sjømenn. Dette er ikke entydig. Videre er det heller ikke tydelig hvem som til enhver tid skal ha definisjonsmakten i dette spørsmålet, når grensene endrer seg for definisjonen, når det dykkes fra flere lokasjoner, når det dykkes fra utenlandske

fartøy, når det dykkes innenfor og utenfor territorialgrensen etc. Motsatt har offshoredykking en tilsvarende tydelighet, uavhengig av ovennevnte problemstillinger. En helhetlig regulering utfordres videre av at kompetanse og fagmiljø hos myndighetene kommer til å bli spredt på flere etater enn hva tilfellet er i dag. Dykking er en så særskilt aktivitet/arbeidsoppgave at regelverk og tilsyn med regelverket i størst mulig grad bør samles.

Industri Energi kan ikke støtte høringsforslaget som det fremstår i dag. Industri Energi mener at aml med forskrifter skal regulere all yrkesdykking, uavhengig om dykking utføres fra kai, båt, offshore, industrianlegg eller innsjø. Arbeidstakere skal i minst mulig grad flyttes rundt mellom forskjellige tilsynsetater, med forskjellige reguleringsregimer. Valg av verneavgivning er et politisk spørsmål der det må tas utgangspunkt i dykkernes behov uavhengig av tidligere mer eller mindre tilfeldige rettspraksis. Vi mener at den svake part, og her også den arbeidsutførende part, skal hensynstas fremfor andre interesser.

Med hilsen



Håkon Aasen Bjerkeli

Forbundssekretær HMS

Tlf: 41 20 00 07

E-post: hab@industrienergi.no