

JIM/

Ålesund 25. august 2010

Fiskeri- og kystdepartementet  
Norges Fiskarlag

## HØRING – BEGRENSNING LASTEROMSVOLUM FOR HAVFISKEFLÅTEN

Fiskebåtrederne Forbund viser til Fiskeri- og kystdepartementet høringsbrev om endring av forskrift av 13. oktober 2006 § 4-3 om lasteromsvolum for ringnotfartøy. Høringen er en oppfølging av forbundets forslag i brev av 22. april d.å. om å oppheve alle gjeldende lasteromsbegrensninger i konsesjonsforskriften, subsidiært sette et tak på minst 4000 m<sup>3</sup>.

Fiskeri- og kystdepartementet sier i høringsbrevet at de er enig med Fiskebåtrederne Forbund i at det ideelt sett burde være opp til den enkelte fartøyeier å vurdere hvilket fartøy vedkommende ønsker, ut fra det kvotegrunnlaget som er tildelt. Departementet viser samtidig til at ikke alle fiskeriene havfiskeflåten beskatter er kvoteregulert, og vil derfor ikke foreslå å oppheve lasteromsbegrensningene, verken for fartøy med ringnotkonsesjon eller for fartøy med andre konsesjoner.

Fiskeri- og kystdepartementet mener det bør tilstrebes et likt regelverk for hele havfiskeflåten når det gjelder lasteromsbegrensninger. Etter departementets oppfatning innebærer det ikke at lasterommet bør ha samme størrelse for alle konsesjonstyper, men at reglene om hva som beregnes som lasterom, fryserom og andre rom bør være så like som mulig. I dag legges til grunn at alle rom som er egnet til føring av fangst, skal regnes med.

Fiskeri- og kystdepartementet viser til at det i foredraget til konsesjonsforskriften, jf kgl res av 13. oktober 2006, stilles spørsmål ved hva som er å betrakte som "fangst", særlig for fartøy som helt eller delvis bearbeider fangsten om bord eller på annen måte tar vare på biprodukter eller annet råstoff med sikte på produksjon av utradisjonelle produkter. Departementet viser til at når det gjelder torsketralere, er det lagt til grunn at "fangsten" omfatter fiskeråstoffet i tradisjonell form, og at for eksempel melrom faller utenfor. Slike rom skal ikke regnes med innenfor rammen på 1500 m<sup>3</sup>. Departementet presiserer videre at dette imidlertid ikke gjelder for fartøy med andre typer konsesjoner.

Fiskeri- og kystdepartementet ser ikke noe behov for å heve størrelsesbegrensningen for alle fartøygrupper, og begrenser seg til å foreslå en endring for ringnotfartøy der det synes å være størst behov for en endring. Departementet viser til at dette særlig skyldes den spesielle utformingen som kreves for de av fartøyene som er konstruert for både å føre fangst i RSW-tanker og i fryserom, samt de store fangstvolum det handler om i de pelagiske fiskeriene.

Fiskeri- og kystdepartementet har vurdert om det kan være en hensiktsmessig løsning å beholde dagens størrelsesgrense på 2.000 m<sup>3</sup> som en grense for tanker for løsført fangst, og åpne for fryserom i tillegg til dette. Departementet konkluderer imidlertid med at dette vil stå i motstrid med ønsket om å la grensen omfatte alle rom under ett. For det andre vil det bety større fleksibilitet for den enkelte reder dersom man har en størrelsesgrense som omfatter alle rom, men frihet til å velge fordeling mellom ulike typer rom innenfor denne størrelsesgrensen. Departementet mener at det dermed legges til rette for friere og mer hensiktsmessig fartøyutforming som kan ivareta både miljø, behandling av fangsten, arbeidsforhold og sikkerhet. Det betyr at alle rom som nyttes til føring av fangst, rom for

biprodukter, melrom, fryserom, isrom og eventuelt andre lasterom må ligge innenfor en øvre grense.

Fiskeri- og kystdepartementet presiserer at ved å ha en samlet grense vil man unngå flere vanskelige vurderingstemaer for forvaltningen og næringsaktørene, og dette vil også sikre en forutsigbar og enhetlig behandling av denne type søknader. Det blir enklere å forholde seg til reglene, og det vil også gi dem som har anledning til å drive ombordproduksjon rammebetingelser som gjør det mulig å utvikle et slikt konsept videre.

Fremdeles er ikke alle fiskeslag kvoteregulert, og Fiskeri- og kystdepartementet er derfor kommet til at lasteromsvolumet ikke bør økes til 4.000 m<sup>3</sup> slik Fiskebåtrederens Forbund har foreslått. Departementet mener at 3.000 m<sup>3</sup> gir mulighet til å ha fryserom av en tilstrekkelig størrelse i tillegg til rom for løsført fangst.

Fiskeri- og kystdepartementet viser samtidig til at ble lasteromsvolumet for pelagiske trålere økt fra 1.000 m<sup>3</sup> til 2.000 m<sup>3</sup> ved kgl res av 19. juni 2006. Departementet viser til at Fiskebåtrederens Forbund har foreslått at lasteromsvolumet for fartøy med pelagisk trålkonsesjon økes tilsvarende som foreslått for fartøy med ringnotkonsesjon, og ber spesielt om høringsinstansenes kommentarer til lik størrelsesgrense på lasterommet for fartøy med pelagisk trålkonsesjon og ringnotkonsesjon.

Fiskebåtrederens Forbund er positiv til at Fiskeri- og kystdepartementet har fulgt opp forbundets forslag om en økning av tillatt lasteromsvolum for havfiskefartøyer, men konstaterer at departementet ikke går langt nok i forhold til de utfordringer som fiskeflåten står overfor ved en fornying av fiskeflåten. Forbundet viser til at det nå etter en langvarig kontraheringstopp for fiskefartøyer, er mange rederier som arbeider med planer om nybygg, og det er viktig å gi disse mulighet til å bygge fremtidsrettede fartøyer, herunder fartøyer med gassdrift. Forbundet mener at viktige målsettinger som økt energieffektivitet, økt verdiskaping, større fleksibilitet, bedre arbeidsmiljø og økt sikkerhet taler for at begrensningene på lasteromsvolum liberaliseres.

#### Ønsker ingen begrensning

Fiskebåtrederens Forbund vil gjenta vårt opprinnelige forslag om å oppheve alle gjeldende lasteromsbegrensninger i konsesjonsforskriften for havfiskeflåten. Forbundet mener at så lenge det ikke finnes tungveiende argumenter for å beholde slike grenser, så gir det heller ingen mening å opprettholde disse i konsesjonsforskriften.

Fiskeri- og kystdepartementet anfører i høringsnotatet at de er enig med Fiskebåtrederens Forbund i at det ideelt sett burde være opp til den enkelte fartøyeier å vurdere hvilket fartøy vedkommende ønsker, ut fra det kvotegrnlaget som er tildelt. Departementet argumenterer samtidig med at ikke alle fiskeriene havfiskeflåten beskatter er kvoteregulert, og det taler imot en slik oppheving.

Fiskebåtrederens Forbund vil bemerke at det er vanskelig å se hvilke fiskerier departementet spesifikt tenker på når de viser til ikke kvoteregulerte fiskerier for havfiskeflåten. Sannsynligvis er trålfisket etter reker og fisket etter hestemakrell de eneste fiskeriene som i dag i praksis ikke er kvoteregulert for den konsesjonspålagte havfiskeflåten, og forbundet kan ikke se at faren for økt kapasitet i disse fiskeriene kan vektlegges på en slik måte at de hindrer rederiene i å foreta fornuftige investeringer i fremtidsrettede fiskefartøyer.

Fiskebåtrederens Forbund mener at dersom Fiskeri- og kystdepartementet frykter at en oppheving av lasteromsbegrensningene vil føre til uønsket økt kapasitet i enkelte fiskerier, kan dette begrenses gjennom å fastsette turkvoter. Forbundet kan imidlertid ikke se at dette vil være nødvendig i dagens situasjon.

Fiskebåtrederne vil derfor gjenta vårt primære standpunkt om å oppheve lasteromsbegrensningene i konsesjonsforskriften for havfiskeflåten. Forbundet mener et slikt vedtak vil være i samsvar med Fiskeri- og kystdepartementets strategi om å øke verdiskapingen og sysselsettingen i norsk fiskerinæring, og et viktig signal til fiskebåtrederiene om muligheten til å tenke nytt og langsiktig i utviklingen av nye fiskefartøyer. Fiskebåtrederne vil spesielt peke på at et slikt vedtak vil kunne øke foredlingen av enkelte fiskeslag som i stor grad i dag eksporteres ubearbeidet ut av Norge.

#### Hvilke rom skal inkluderes i en eventuell begrensning?

Fiskebåtrederne er enig med Fiskeri- og kystdepartementet i at dersom det fortsatt skal være en begrensning på tillatt lasteromskapasitet, så bør reglene for hvilke rom som skal inkluderes i denne begrensningen være mest mulig lik for de ulike fartøygruppene. Departementet viser i høringsnotatet til at melrom faller utenfor begrensningen når det gjelder torsketrålere, mens melrom er/foreslås inkludert i begrensningen for ringnotfartøyer.

Fiskebåtrederne vil vise til at melproduksjon til sjøs er en svært energieffektiv utnyttelse av råstoff og avskjær til høyverdige proteinprodukter, og på mange fartøyer utnyttes endog spillvarmen fra eksosen til denne produksjonen. Forbundet mener at det er i næringens interesse at alt råstoffet som kommer om bord i fartøyene utnyttes, og ikke minst melproduksjon er en god måte å gjøre dette på. Produksjon av mel gir i dag et viktig dekningsbidrag for rederier som har valgt å satse på dette i torskesektoren.

Dersom Fiskeri- og kystdepartementet velger å opprettholde en lasteromsbegrensning for havfiskeflåten, mener Fiskebåtrederne Forbund at det blir galt å inkludere melrom i denne begrensningen. Dette vil kunne gi rederier som satser på melproduksjon et dårligere utgangspunkt enn rederier som ikke satser på å utnytte for eksempel avskjæret fra produksjonen. Forbundet vil derfor argumentere for at melrom holdes utenfor en eventuell lasteromsbegrensning, slik tilfellet er for torsketrålere i dag.

Fiskebåtrederne Forbund er ellers enige i at alle øvrige rom som egner seg til føring av fangst bør inkluderes i en slik begrensning.

Fiskebåtrederne Forbund mener at dersom det skal settes en begrensning på lasteromskapasiteten, så bør denne begrensningen primært være lik for alle fartøygrupper. Forbundet ser imidlertid at utfordringene i dag synes å være størst for ringnotfartøyer som driver videreføring om bord, men ser også at dagens grense for trålere setter en sterk begrensning i muligheten til å utvikle driften. Fiskebåtrederne Forbund forventer dessuten at det etter hvert kan bli aktuelt med større samarbeid mellom ulike fartøygrupper, og dette er et argument for at det eventuelt settes en felles begrensning for hele den konsesjonsbelagte fiskeflåten. Forbundet mener at denne begrensningen bør være minst 4.000 m<sup>3</sup>, når melrom holdes utenfor.

Fiskebåtrederne Forbund vil nedenfor kommentere situasjonen for enkelte fartøygrupper i tilfelle Fiskeri- og kystdepartementet velger å opprettholde differensierte lasteromsbegrensninger for de enkelte konsesjonsgruppene.

#### Torsketrål/seitrål/reketrål

Etter konsesjonsforskriften er største tillatte lasteromsvolum for reketrål, torsketrål og seitrål i dag 1.500 m<sup>3</sup>. Fiskebåtrederne Forbund har foreslått å oppheve denne grensen, subsidiært foreslått et tak på 4.000 m<sup>3</sup> (eksklusiv melrom). Forbundets forslag er basert på at hele havfiskeflåten bør ha et likt regelverk, og det vises til at en fremtidig utvikling med friere redskapsvalg og struktursamarbeid mellom pelagisk sektor og torskesektoren er argumenter for en felles regel. Fiskebåtrederne Forbund legger imidlertid ikke skjul på at vårt prinsipielle

forslag om en oppheving av lasteromsbegrensningen, eventuelt en begrensning på 4.000 m<sup>3</sup>, i første rekke er knyttet til de behovene vi ser for ombordproduserende fartøyer i pelagisk sektor.

Fiskebåtredernes Forbund vil likevel understreke at det også er et sterkt behov for å heve taket for tillatt lasteromsvolum for seitrålere, torske-trålere og reke-trålere. Forbundet viser til at enkelte fartøyer i dag både har seitråler-, torske-tråler- og reke-trålerkonsesjon, og dette taler for at disse fartøygruppene uansett må stå overfor samme regelverk.

Fiskebåtredernes Forbund har vært i kontakt med rederier som planlegger nybygg, og de fleste sier at begrensningen på 1.500 m<sup>3</sup> representerer en vanskelig utfordring dersom de skal ta i bruk nye systemer for effektiv lasthåndtering, automatisk sortering og palleteing. Rederiene peker på at behov for økt sikkerhet og bedre arbeidsmiljø er en viktig motivasjon for å satse på palleteing, og viser til at dagens håndtering av fangsten om bord i fartøyene er helt på grensen i forhold til hva som er tillatt etter arbeidsmiljøregelverket. Lasterommene er også den mest skadeutsatte arbeidsplassen om bord i disse fiskefartøyene. Det er også stadig vanskeligere å skaffe lossearbeidere som vil losse fiskefangster, og utviklingen med palleteing og automatisk sortering er også viktig for å lette lossearbeidet, og ikke minst redusere reklamasjonene knyttet til sortering.

Fiskebåtredernes Forbund mener at det er viktig å unngå at lasteromsbegrensningen gjør det vanskelig å bygge effektive trålere som øke verdiskapingen, og ta i bruk ny teknologi for lasthåndtering m.m. Et ønske om å ta vare på mer av fangsten, både bifangst og biprodukter, er også et sterkt argument for å heve lasteromsbegrensningene for trålerflåten.

Fiskebåtredernes Forbund viser til at bruk av palleteing normalt krever et 30% større lasterom for å få med samme fangst som i dag. I tillegg er det nødvendig å ha et palleteingsrom som også må være fryserom. Forbundet mener på denne bakgrunn at dersom det skal være en begrensning på lasteromsvolumet på torske-, sei- og reke-trålere, så må denne være minst 2.500 m<sup>3</sup> for å legge til rette for bedre arbeidsmiljø, økt verdiskaping, større sikkerhet, energieffektivitet og fremtidsrettede produksjonsmuligheter.

### Ringnot

Fiskebåtredernes Forbund viser til at begrensningen i lasterom for ringnotfartøyer etter en utilsiktet innstramning der både fryserom og rom for løsført fangst inkluderes er 2.000 m<sup>3</sup>. De største ringnotfartøyene i den norske fiskeflåten i dag har imidlertid lasterom på opptil 2.600 m<sup>3</sup> når både fryserom og rom for løsført fangst inkluderes.

Ringnotrederier som Fiskebåtredernes Forbund har vært i kontakt med viser til at dagens regler umuliggjør en videre utvikling for ringnotfartøyer som driver ombordproduksjon. Det er et ønske om å bygge ringnotfartøyer som kan drive en effektiv videreføring av lavt betalte fiskeslag, og utnytte avskjæret til produksjon av mel. I følge disse rederiene er en lasteromsbegrensning på 4.000 m<sup>3</sup> et minimumskrav for å kunne bygge en effektiv og fleksibel ombordproduserende ringnotbåt, og det er da lagt til grunn at melrommet holdes utenfor. Et lasterom på 4.000 m<sup>3</sup> vil kunne gi mulighet for et fryserom på 2.500 m<sup>3</sup>, og et rom for løsført fangst (produksjonsfisk) på 1.500 m<sup>3</sup>. Rederiene anslår at det vil være behov for et melrom i tillegg på rundt 1.000 m<sup>3</sup> for å kunne utnytte avskjæret effektivt.

### Pelagisk trål

Fiskeri- og kystdepartementet viser til at lasteromsvolumet for pelagiske trålere forholdsvis nylig ble økt fra 1000 m<sup>3</sup> til 2000 m<sup>3</sup>, og at en av begrunnelsene var at kombinasjonsfartøy kunne utnytte størrelsesgrensen fullt ut. Departementet ber spesielt om høringsinstansenes

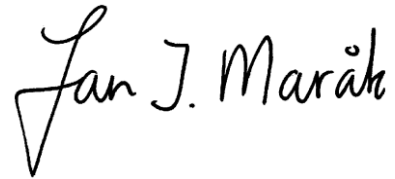
kommentarer til lik størrelsesgrense på lasterommet for fartøy med pelagisk trålkonsesjon og ringnotkonsesjon

Fiskebåtredernes Forbund forventer at det vil utvikle seg et stadig tettere samarbeid mellom pelagiske trålere og ringnotfartøyer, og det er ikke usannsynlig at disse etter hvert vil bli slått sammen til en fartøygruppe. Forbundet mener at dette taler for at pelagiske trålere bør ha samme lasteromsbegrensninger som ringnotflåten.

Vennlig hilsen  
**FISKEBÅTREDERNE FORBUND**  
Sekretariatet



Audun Maråk



Jan Ivar Maråk

Kopi: Fiskeridirektoratet  
Norsk Sjømannsforbund