



**FISKERIDIREKTORATET**  
Ressursavdelingen

Fiskeri- og kystdepartementet  
Boks 8118 Dep  
  
0032 OSLO

Saksbehandler: Kristin Skurtveit  
Telefon: 91308763  
Seksjon: Fartøy- og deltakerseksjonen  
Vår referanse: 10/7856  
Deres referanse:  
Vår dato: 23.08.2010  
Deres dato:

Att:

## **HØRINGSSVAR - ENDRING AV FORSKRIFT AV 13.10.2006 § 4-3 OM LASTEROMSVOLUM FOR RINGNOTFARTØY**

Vi viser til Fiskeri- og kystdepartementets høringsnotat av 14. Juni 2010 om endring av forskrift av 13. Oktober 2006 § 4-3 om lasteromsvolum for ringnotfartøy. Høringsfristen er satt til 23. August 2010. I høringsnotatet foreslår departementet å øke maksimalt lasteromsvolum for fartøy med ringnottillatelse fra 2000 m<sup>3</sup> til 3000 m<sup>3</sup>.

Høringsnotatet har vært sendt på intern høringsrunde til samtlige regionkontor, Reguleringsseksjonen og Utviklingsseksjonen på Ressursavdelingen og til Statistikkavdelingen. Vi har mottatt uttalelse fra Region Sør, Region Møre og Romsdal, Region Nordland, Region Finnmark og Statistikkavdelingen.

### **DEPARTEMENTETS FORSLAG**

Fiskeri- og kystdepartementet foreslår å øke maksimalt lasteromsvolum for ringnotfartøy fra 2000 m<sup>3</sup> til 3000 m<sup>3</sup>. Som begrunnelse for endringen viser departementet til at denne flåtegruppen synes å ha størst behov for endring. Dette skyldes særlig den spesielle utformingen som kreves for de av fartøyene som er konstruert for både å føre fangst i RSW-tanker og i fryserom. Det vises også til de store fangstvolum som tas i de pelagiske fiskeriene.

Departementet har vurdert om det kan være en hensiktsmessig løsning å beholde dagens størrelsesgrense på 2000 m<sup>3</sup> som en grense for tanker med løsført fangst og åpne for fryserom i tillegg til dette. De har imidlertid funnet at dette ville være i motstrid med den utvikling man har ønsket i forhold til andre størrelsesgrenser, hvor grensen omfatter alle rom under ett.

Forslaget er ment å legge til rette for en friere og mer hensiktsmessig fartøyutforming som kan ivareta både miljø, behandling av fangsten, arbeidsforhold og sikkerhet. Det legges til grunn at alle rom som nyttes til føring av fangst, rom for biprodukter, melrom, fryserom, isrom og eventuelt andre lasterom må ligge innenfor den øvre grensen på 3000 m<sup>3</sup>.

Departementet ber videre høringsinstansene om kommentarer til å fastsette samme størrelsesgrense på maksimalt lasteromsvolum for fartøy med pelagisk tråltillatelse og ringnottillatelse.

## **FISKERIDIREKTORATETS VURDERING**

### **Vedrørende økning av størrelsesgrense for lasteromsvolum for fartøy med ringnottillatelse.**

Utskiftning til større fartøy vil vanligvis medføre større kapasitet i fisket, og dermed økt press på ressursene. En av hovedårsakene til overkapasitet i et globalt perspektiv har vært fri adgang til utnyttelse av fiskeressursene. Etter hvert som stadig flere fiskerier "lukkes" både internasjonalt og nasjonalt er det den teknologiske utviklingen som i stor grad har bidratt til økt overkapasitet. Det skjer en stadig forbedring av fartøyene i forhold til fartøykonstruksjon, fiskeredskaper og fiskeletingsutstyr. Det er grunn til å anta at den teknologiske utviklingen vil fortsette med stadig mer moderne og fangsteffektive fartøy. Fornyng av fiskeflåten må også anses som en ønsket utvikling.

I fiskeri som ikke er kvoteregulerte vil overkapasitet kunne føre til økt fiskeinnsats og økt fiskedødelighet. Det er i Norge etablert detaljerte ordninger for å delta i de fleste fiskeri gjennom konsesjonsordninger og årlige deltagerordninger. De fleste fiskeriene er i dag også kvoteregulerte ved totalkvoter, gruppekvoter og fartøykvoter. I tillegg er det en rekke bestemmelser som regulerer utøvelsen av fisket. Risikoen for at bestandene skal fiskes ned er derved redusert. Et omfattende og detaljert regulerings- og kontrollsystem har likevel ikke vært tilstrekkelig for å løse problemene med overkapasitet. For å være "føre-var" i forvaltningen av ressursene har det derfor vært viktig at struktureringstiltak inngår som en del av ressursforvaltningen.

Som nevnt ovenfor er de fleste fiskeri i dag kvoteregulerte. Det kan derfor hevdes at det er mindre behov for en streng regulering av fartøystørrelsen i disse fiskeriene. Det har i de senere år også vært et siktemål å lage regelverk som bidrar til at rederiene står friere i utformingen av fartøyene. De gjeldende størrelsesbegrensninger er for havfiskeflåten i de fleste tilfelle basert på en maksimal størrelse på lasteromsvolum. Dette innebærer at fartøyeierne, innenfor denne begrensningen, står fritt til å velge øvrige dimensjoner på fartøyene.

Fiskeridirektoratet ser at både hensyn til sikkerheten ved fartøyet, arbeidsforhold om bord, fangsthåndtering og mer miljøvennlige tekniske løsninger vil kunne tilsi at det bør gis adgang til å bygge større fartøy. En fortsatt begrensning på 2000 m<sup>3</sup> lasteromsvolum kan oppleves som hemmende i forhold til reders ønske om å tilpasse seg dagens teknologi m.v.. Mange ringnotrederi har i dag også et så godt driftsgrunnlag for fartøyet at dette kan forsvare en investering i et større fartøy. Endringen vil videre kunne øke den operative fleksibiliteten for det enkelte ringnotfartøy. Samtidig vil fartøy som gjennom endringen øker sitt lasteromsvolum kunne få en konkurransefordel i fiskeri som ikke er regulert av fartøykvoter - noe som typisk kan være situasjonen under refordeling/avslutning av fiskeri etter lodde/kolmule. Det kan derfor være viktig at næringen er enig i endringen.

Fiskeridirektoratet ser det som viktig at norske myndigheter har en viss kontroll med investeringsnivået og totalutviklingen av størrelsen på fiskeflåten under norsk flagg, for å unngå at nasjonal overkapasitet i neste omgang medfører press på fiskerier i andre områder og i internasjonale "smutthull". I forbindelse med at en øker størrelsesgrensen for lasteromsvolumet for ringnotfartøy vil det derfor være ønskelig at tillatelse til utskiftning til større fartøy kombineres med at man stimulerer til uttak av kapasitet. De siste årene har bruken av strukturvoteordning for fartøy med ringnottillatelse stagnert. Dette skyldes blant

annet at flere rederi har nådd kvotetaket på en basiskvote på 650 tonn. Det bør derfor vurderes å øke kvotetaket for ringnot i strukturkvoteordningen for havfiskeflåten. Dette vil kunne stimulere eiere av fartøy med ringnottillatelse til ytterligere strukturering

Fiskeridirektoratet finner under henvisning til ovennevnte merknader å kunne støtte forslaget om økning av maksimalt lasteromsvolum for fartøy med ringnottillatelse fra 2000 m<sup>3</sup> til 3000 m<sup>3</sup>.

**Vedrørende lik størrelsesgrense for lasteromsvolum for fartøy med ringnottillatelse og pelagisk tråltillatelse.**

Departementet har spesielt bedt om høringsinstansenes kommentarer til lik størrelsesgrense på lasterommet for fartøy med pelagisk tråltillatelse og fartøy med ringnottillatelse.

Ved Kgl. Res. Av 19. Juni 2009 fikk fartøy med pelagisk tråltillatelse økt sin maksimale grense for lasteromsvolum til samme grense som gjaldt for fartøy med ringnottillatelse. Begrunnelsen var at lik grense for maksimalt lasteromsvolum for fartøy med ringnottillatelse og fartøy med pelagisk tråltillatelse ville gjøre det mulig for kombifartøyene å utnytte størrelsesgrensen fullt ut samt sikre en mer effektiv drift av fartøy med pelagisk tråltillatelse. Fordelene med å øke volumet lå først og fremst i potensialet for redusert antall turer, særlig i kolmulefisket, og dermed redusert drivstofforbruk. Dette ble ansett som gunstig både driftsøkonomisk og i forhold til klimagass- og NOX-utslipp.

Etter Fiskeridirektoratets oppfatning vil samme begrunnelse gjelde i dag. Vi støtter derfor forslaget om å øke maksimalt lasteromsvolum for fartøy med pelagisk tråltillatelse til 3000 m<sup>3</sup>.

----

For øvrig har Fiskeridirektoratet ingen merknader til forslaget.

Med hilsen



Truls Ronow  
seksjonssjef



Kristin Skurtveit  
seniorrådgiver