

Nærings- og fiskeridepartementet  
Postboks 8090 Dep  
  
0032 OSLO

Adm.enhet: Fartøy- og deltakerseksjonen  
Saksbehandler: Håvard Holder  
Telefon: 97432127  
Vår referanse: 17/12796  
Deres referanse: 17/4526-1  
Dato: 15.11.2017

## HØRINGSSVAR - ENDRING AV LASTEROMSVOLUM SOM STØRRELSESBEGRENSNING FOR KYSTFARTØY

### 1. INNLEDNING

Vi viser til Nærings- og fiskeridepartementets høringsbrev av 13. september 2017 vedrørende endring av lasteromsvolum som størrelsesbegrensning for kystfartøy. Regionkontorene har fått anledning til å uttale seg om saken, som er tatt hensyn til ved utarbeidelsen av vårt hørings svar. Uttalelsene legges her ved.

I høringen inngår spørsmålet om det er behov for heving av lasteromsgrensen og i tilfelle hvilken løsning som er best:

1. Heve den generelle lasteromsgrensen til 600/700 kbm *eller*
2. Forskriftsfeste en ny og snevrere definisjon av hva som skal regnes med som lasteromsvolum.

Som det fremgår av departementets høringsbrev medfører begge forslagene at det vil bli åpnet for større kystfartøy enn det grensene i dag åpner for.

De største kystfiskefartøyene er etter hvert blitt så store at det kan være betimelig å spørre om den øvre størrelsesgrensen for kystfiskefartøy fortsatt har sin rasjonelle begrunnelse, eller hvis ikke, om den kan fjernes helt. Det er i høringen ikke lagt opp til en vurdering av om størrelsesgrensen for kystfartøy kan fjernes helt. Etter vårt syn

ville det ikke vært unaturlig om et spørsmål om å fjerne størrelsesgrensen for de største kystfiskefartøyene hadde inngått i høringen.

Spørsmålet om størrelsesgrense gjelder til syvende og sist flåtestrukturen og hvilken flåtestruktur som er ønskelig. Større fartøy medfører en økning i fangstkapasiteten og vil erfaringsvis legge press på strukturvoteordningene og kvotetak. Ved en heving av størrelsesgrensen for kystfiskefartøy er det i så tilfelle påregnelig at kvotetakene etter hvert vil bli hevet tilsvarende.

### **1.1 Er det behov for heving av lasteromsbegrensningen?**

De fartøyene som har størst behov for økt lasteromsvolum er den større kystfiskeflåten som har tillatelse til å fiske sild og makrell. Samtidig er denne gruppen i sterk konkurranse med de øvrige kystfiskefartøyene i fiske etter bunnfisk. Gitt at kystflåten forutsetningsvis skal operere inne i fjordene hvor det er sterk konkurranse kystfiskefartøyene imellom, tilsier dette at det utvises forsiktighet med å innføre ordninger som gjør at de største kystfiskefartøyene kan bygges større, eller skiftes ut med enda større fartøy.

Det umiddelbare behovet for å heve størrelsesgrensen ser for Fiskeridirektoratet i hovedsak ut til å være at det er fartøyeiere som mener seg forskjellsbehandlet da de ikke har fått tillatelse til å bruke fartøy med tilsvarende størrelse som andre i næringen har fått tillatelse til, og som i etterkant synes å overskride grensen på 500 kbm.

Hensynet til likebehandling og enhetlig saksbehandling tilsier da at størrelsesgrensen for kystfiskefartøy heves. Samtidig vil det selv om grensen heves, fortsatt være praktiske utfordringer med hensyn til dokumentasjon og kontroll. Det gjenstår også tolknings spørsmål når det kommer til hvilke rom som skal telle med som lasteromsvolum, og motsetningsvis, hvilke rom som kan holdes utenfor i henhold til dagens regelverk. Før størrelsesgrensen eventuelt heves bør disse tolknings spørsmålene etter vårt syn avklares, jf. punkt 2.2.

## 1.2 Grense basert på andre parametre – bruttotonnasje

Etter Fiskeridirektoratets erfaringer har saksbehandlingspraksis vist at en vurdering av fartøyenes «innmat» dvs lasteromsvolum, ikke er et veldig godt egnet parameter, som størrelsesgrense. Dette tilsier at det kan være på tide å vurdere alternative løsninger.

Tradisjonelt har det vært brukt som argument mot å benytte parametre som største lengde og bruttotonnasje, en risiko for at fartøyene kunne bli utformet som «paragrafbåter» med strukturelle og stabilitetsmessige mangler. Etter Fiskeridirektoratets vurdering har denne argumentasjonen liten tyngde når det gjelder vurdering av en grense basert på bruttotonnasje for de største kystfiskefartøyene i dag. Dersom det eksempelvis innføres en bruttotonnasjegrense på 800, legger Fiskeridirektoratet til grunn at Sjøfartsdirektoratets klassing av fartøyene i tilstrekkelig grad vil sikre at kystfiskefartøy som bygges nytt vil ha den nødvendige stabilitet og strukturelle styrke.

En av fordelene med å benytte bruttotonnasje som øvre begrensning for kystfartøy er at bruttotonnasjen uttrykkelig fremgår av målebrevet til fartøyet og at det gjelder felles internasjonale kriterier for beregningen av dette. Dette innebærer at man unngår tolkningsproblemer med hensyn til hvilke rom og tanker som skal inngå i lasteromsvolumet. En slik grense vil lette saksbehandlingen, fjerne tolkningstvil som gir grunnlag for forskjellsbehandling og være med på å skape forutsigbarhet for næringen. Det må derfor antas å medføre at saksbehandlingen av slike saker blir vesentlig mindre tidkrevende da det ikke lenger vil være rom for skjønnsmessige vurderinger.

En utfordring knyttet til en grense basert på bruttotonnasje vil være å bestemme hvor den øvre grensen i så tilfelle vil ligge. Det ville kanskje vært naturlig at en grense for bruttotonnasje samsvarte med regelverket for kystsertifikat som gir skipper rett til å føre fartøy med en bruttotonnasje opp til 500 BT. Virkeligheten er imidlertid den at av de største fartøyene vi har innenfor kyst, «Asbjørn Selsbane», har en bruttotonnasje på hele 1191 BT.

Fiskeridirektoratet mener prinsipielt at dersom størrelsesgrensen først skal heves er en størrelsesgrense basert på bruttotonnasje mer egnet enn en størrelsesgrense basert på lasteromsvolum. Fiskeridirektoratet legger til grunn at en overgang til en størrelsesgrense basert på bruttotonnasje i tilfelle bør høres som en særskilt sak.

Til illustrasjon følger det nedenfor en oversikt over fartøy i merkeregisteret pr. 2.11.2017 med en eller flere deltakeradganger for kystfiskefartøy og som har en bruttotonnasje over 500:

Merke	Kallesignal	Fartøy	St. lengde	BRT	Lasteromsvolum
T 0042T	LDGP	ASBJØRN SELSBANE	55.00	1191	
M 0079HØ	LLGS	GENESIS	49.82	1003	
H 0015AV	3YMI	KREMMERVIK	42.90	906	
M 0050MD	3YQP	NYSTRØM	53.30	901	
H 0095AV	3YKA	STAALØY	43.80	886	
M 0072HØ	LKUA	HUNTER	44.90	877	
R 0020V	LEWL	STRAUMBAS	49.90	852	
M 0406H	LLFV	KORALHAV	39.94	850	
T 0002LK	LAIC	ROLF ASBJØRN	42.07	792	
M 0094H	LJPQ	HARHAUG I	41.45	726	
T 0100T	JXPQ	BÅRAGUTT	44.78	657	
H 0002AV	LNXT	RADEK	53.55	644	
H 0034BN	LIZI	KROSSØY	44.85	630	
M 0020S	LFCM	STÅLEGG	37.00	599	
T 0017S	LAGH	SKJERVØYFISK	39.70	579	
M 0106H	LAQS	KORALEN	38.10	541	
M 0037G	LIPZ	ROALDNES	33.95	536	
T 0003LK	LJMS	VESTFISK	39.20	526	

### 1.3 Grense basert på samtlige rom under arbeidsdekk

Et ytterligere alternativ kan være en løsning hvor det tillates å bygge opptil et konkret volum under nederste dekk, eksempelvis på 700 kbm. Det vil da ikke herske tvil om hva som konkret menes med størrelsen på kystfiskefartøyene. I dette volumet vil lasterom, maskinrom og andre rom innregnes. Så blir det opp til fartøyeieren selv å innrette seg med hensyn til fordeling av denne kapasiteten mellom lasterom og andre rom under nederste dekk. Det er bevisst å bruke ordlyden «nederste dekk» og ikke «arbeidsdekk/hoveddekk», fordi det ved å benevne fartøyvariabler lett oppstår tolkninger og uenigheter om hva som f.eks. er et arbeidsdekk.

Vi legger til grunn at et slikt alternativ også bør være gjenstand for en høring før det eventuelt vedtas.

## 2. DEPARTEMENTETS FORSLAG

### 2.1 Grense på 500 kbm, men endret innhold

Ulempen ved dette forslaget er risiko for å introdusere svært store fartøyer «bygd rundt» dette volumet og at disse innredes slik at de ved behov raskt kan utbygges til større volum. Etter Fiskeridirektoratets syn vil denne grensen kunne føre til uforholdsmessig store fartøyer.

Dette alternativet legger opp til noenlunde tilsvarende vurderinger som ble gjeldende da grensen på 300 kbm ble innført. Den største utfordringen den gang var at det åpnet for tilleggsrom som måtte stå i rimelig forhold til lasteromsvolumet på 300 kbm. Den skjønsmessige vurderingen viste seg å være krevende å håndtere, noe som i praksis førte til at det ble godkjent fartøyer med tilleggsrom to ganger så stort som lasterommet.

Slik alternativet er utformet i høringen ser det ikke ut til å være begrensninger på tilleggsrommenes størrelse. Etter Fiskeridirektoratets syn er det nærliggende å anta at en ordning med snevrere definisjon av lasterom på 500 kbm, vil føre med seg tilsvarende utfordringer som vi fikk da 300-grensen ble innført i 2008.

### 2.2 Størrelsesgrense på 600/700 kbm

Forslaget til ny § 2 bokstav d) om definisjon av lasteromsvolum samsvarer med de rom som skal regnes som lasteromsvolum i henhold til instruks av 6. september 2010. Ordlyden er som følger:

*«alle rom som nyttes til føring av fangst, rom for biprodukt, inntak av fisk, blødetank, rom for slog, ensilasjetanker, ballasttanker, isrom, andre lasterom, redskapsrom og rom som er nødvendig av hensyn til forurensningsmyndighetene mv.»*

Noen tolknings spørsmål har Fiskeridirektoratet uttrykkelig tatt stilling til overfor regionkontorene. Dette gjelder:

- Bulbtank
- Sheltret arbeidsdekk
- Egnerhus og dragerrom
- Rulledempingstank
- Ballasttanker

- Ureatanker m.v.

Vannballasttank helt fremme i bulben på fartøy (bulbtank) som umulig kan benyttes til føring av fangst har vi akseptert at ikke inngår i lasteromvolumet. Det samme gjelder sheltret arbeidsdekk så lenge det ikke er øvrige tanker/trunker på dette arbeidsdekket, jf epost av 10.7.2009 sak 09/13712.

Når det gjelder rulledempingstank har vi i brev til regionkontorene gitt uttrykk for at dersom det er hevet over enhver tvil at tanken kun har som formål å sikre fartøyets stabilitet, kan fartøyet ha dette i tillegg til det øvrige lasteromsvolumet (brev 15.11/2012, sak 12/14078).

I forbindelse med vurdering av egnerhus og dragerrom har vi klagesak 14/11994 lagt vekt på at rommene verken er egnet til å oppbevare fisk eller biprodukter i. Vi uttalte da at avgjørelse i klagesak av 2. juli 2013 må modereres og at det bør gjøres en konkret vurdering av formålet og egnetheten til et slikt rom før det konkluderes med om rommet skal vurderes som lasterom eller ikke.

Når det gjelder ballasttanker har vi tidligere gitt uttrykk for at dieseltanker/ bunkerstanker ikke inngår i lasteromsvolumet da de har blitt vurdert som nødvendig for fremdriften av fartøyet, jf vår instruks av 24.6.2009. Av denne instruksen gikk det uttrykkelig frem at rom som var nødvendig for fremdriften av fartøyet skulle holdes utenfor. Dette er da i motsetning til vannballasttanker som er omfattet.

Når det gjelder Ureatanker og andre sammenliknbare tanker har vi i brev til regionkontorene av 2.3.2017 til gitt uttrykk for at dette er typiske tilleggsrom som derfor inngår i lasteromsvolumet.

Det kan videre spørres om det er grunnlag for å gjøre forskjellige vurderinger av en type rom avhengig av hvilken fartøytype som det er aktuelt å vurdere. I praksis er det to driftsformer som utfordrer størrelsesgrensen i dag og i uoverskuelig framtid. Dette er brukstypene autoline og snurrevad/snurpenotdrift. Autolinefartøy har gjerne to dekk over arbeidsdekk, noen ganger kalt «twin deck», noe som medfører at det kan være uklart hva som skal regnes som shelterdekk. Det kan derfor være formålstjenlig å definere sheltret arbeidsdekk som rommet mellom arbeidsdekket og neste dekk, dvs at dekket som mannskapet på arbeidsdekket har over seg er shelterdekket.

Videre har autolinefartøy store redskapsrom og egnemaskineri som tar plass på en annen måte enn det som eksempelvis et snurrevadfartøy/notfartøy har behov for, der

store binger akterut i åpen luft for brukshandtering er vanlig. Når redskapsrommene inngår i det totale lasteromvolumet sier det seg selv at det blir mindre rom til fisk og fiskeprodukter på et autolinefartøy enn på et snurrevadfartøy eller notfartøy.

For øvrig har det ved regionkontorenes anvendelse av gjeldende instruks oppstått tolknings spørsmål vedrørende hvilke rom og tanker som skal inngå. Dette omfatter:

- «rom som nyttes til føring av fangst»: lasterom, fryserom, RSW-tanker, agnfryserom, frysetunnel?
- «rom for biprodukter»: selve rommet hvor biproduktene blir lagret, eller tønnene/karene produktene blir lagret i? Tank hvor biproduktet blir lagret?
- «inntak av fisk»: selve rommet hvor fisken blir tatt inn, eller rommet hvor den tas om bord? Tanken hvor fisken blir tatt inn/om bord? Lagertank før fisken blir produsert?
- «rom for slog»: selve rommet hvor biproduktene blir lagret, eller tønnene/karene dette blir lagret i? Tank hvor biprodukter blir lagret i?
- «ballasttanker»: vannballast, ferskvannsbullast, sjøvannsbullast, dieselballast, stabtank?
- «isrom»: lagerrom for is, ismaskinrom?
- «andre lasterom»: stories rom, rom for oppbevaring av proviant, rom for oppbevaring av maskindeler og oljer, kasserom, emballasjerom?
- «redskapsrom»: fiskeredskap, fiskeutstyr, vegn?
- «rom som er nødvendig av hensyn til forurensningsmyndighetene mv.»: septiktank, gråvannstank, ureatank, lensevannstank, spilloljetank, søppelrom?

Ulik forståelse og usikkerhet rundt hvilke rom og tanker som omfattes vil nok fortsatt kunne føre til forskjellsbehandling på tvers av regionene, samt skape uforutsigbarhet for næringen. For at alternativet med en størrelsesgrense på 600/700 kbm lasteromsvolum i størst mulig grad skal kunne oppfylle intensjonene i høringen om å skape forutsigbarhet for næringen og for forvaltningen, med større grad av likebehandling, bør de ovennevnte tolknings spørsmålene først avklares.

Et spørsmål er om grensen bør settes ved 600 eller 700 kbm. Etter vårt syn vil 700 kbm være den løsningen som best sikrer at fartøymassen som i dag overstiger gjeldende grense på 500 kbm etter endringen vil «passe» til regelen. Likevel vil det nok fortsatt finnes enkelte kystfiskefartøy som også overstiger en grense på 700 kbm.

### 3. DET RETTSLIGE SKILLET MELLOM «HAV OG KYST»

Må en øvre grense for kystfiskefartøy være sammenfallende med en nedre grense for havfiskefartøy? Spørsmålet er her om en heving av den øvre størrelsesgrensen for kystfiskefartøy også skal føre til at den nedre grensen for havfiskefartøy bør eller må heves tilsvarende.

Hvis grensen heves vil det kunne medføre at flere havfiskefartøy i dag som størrelsesmessig befinner seg mellom 500 og 700 kbm ikke lenger kan anses å være et havfiskefartøy.

Etter vårt syn skulle det rettslig sett ikke være noe i veien for at et havfiskefartøy størrelsesmessig kan være mindre enn de største kystfiskefartøyene. Dette er også situasjonen i dag. Havfiskefartøy er i dag definert i konsesjonsforskriften § 1-1- tredje ledd hvor det heter at:

*«Som havfiskefartøy regnes fiskefartøy med lasteromsvolum på 500 m<sup>3</sup> eller mer.»*

Samtidig er kystfiskefartøy ikke definert i deltakerforskriften. Virkeområdet for deltakerforskriften er i stedet regulert slik at de aller fleste fiskeriene den gjelder for, er rettet mot fartøy som har et lasteromsvolum under 500 kbm. Konvensjonelle havfiskefartøy og fartøy som driver reketråling sør for 62 grader N er unntatt, mens det for fangst av kongekrabbe innenfor kvoteregulert område er strengere regler idet fartøyet må være under 21 meter st.l. jf deltakerforskriften § 39.

Dersom grensen for kystfiskefartøy heves til 700 kbm, bør derfor også ovennevnte definisjon av havfiskefartøy presiseres. En måte å gjøre dette på kan være å avgrense havfiskefartøy mot store kystfartøy opp til 700 kbm. Den nevnte bestemmelsen i konsesjonsforskriften § 1-1- tredje ledd kan da muligens presiseres slik:

*«Som havfiskefartøy regnes fiskefartøy med lasteromsvolum på 500 m<sup>3</sup> eller mer. Fiskefartøy med lasteromsvolum mellom 500 og 700 m<sup>3</sup> som har deltakeradgang etter deltakerforskriften §§ .... skal likevel ikke regnes som havfiskefartøy.»*

Et annet alternativ kan være å la definisjonen av havfiskefartøy være slik den er i dag, men åpne opp for at havfiskefartøy under 700 kbm kan tildeles deltakeradgang etter deltakerforskriften §§ ....



Dette medfører altså at dersom grensen heves til 700 kbm lasteromsvolum, kan fartøy med lasteromsvolum mellom 500 og 700 kbm både inngå i kategorien kystfiskefartøy og kategorien havfiskefartøy. Om fartøyet skal vurderes som det ene eller andre må i så tilfelle avgjøres på bakgrunn av en funksjonell vurdering: Har fartøyet havfisketillatelse eller har fartøyet deltakeradgang for kystfiskefartøy? Dersom fartøyet har tillatelse innenfor begge gruppene må fartøyet da bli regnet som kystfiskefartøy. Dette innebærer at det ikke vil være noe klart skille mellom kystfiskefartøy og havfiskefartøy.

#### 4. OPPSUMMERING

Praktisering av den øvre størrelsesgrensen for kystfiskefartøy viser at det er et behov for en forenkling av regelverket som i større grad enn i dag kan skape forutsigbarhet for næringen og forvaltningen, og som sørger for likebehandling på tvers av regionene.

Samtidig kan det kan stilles spørsmål ved om begrunnelsen for å opprettholde en øvre størrelsesgrense for kystfiskefartøy fortsatt er tilstede. I vurderingen her kan det være grunn til å se hen til Eidesenutvalgets utredning i NOU 2016:26 om «Et fremtidsrettet kvotesystem».

Gitt at det fortsatt er behov for en størrelsesgrense for kystfiskefartøy er det Fiskeridirektoratets prinsipale syn at en løsning med bruttotonnasje fremtrer som en bedre løsning enn en grense knyttet til lasteromsvolum, uavhengig av om denne heves eller ikke.

Av de to alternativene om lasteromsvolum som departementet har skissert, mener vi den beste løsningen vil være å heve grensen til 700 kbm. Dette forutsetter imidlertid at tolkningsproblemene først finner sin løsning.

Med hilsen

Truls Konow  
seksjonssjef

Håvard Holder  
seniorrådgiver

*Brevet er godkjent elektronisk og sendes uten håndskreven underskrift*

**Mottakerliste:**

Nærings- og fiskeridepartementet      Postboks 8090 Dep      0032      OSLO

**Vedlegg**

Høringssvar - Endring av lasteromsvolum som størrelsesbegrensning for kystfartøy

Intern høring - Endring av lasteromsvolum som størrelsesbegrensning for kystfartøy - uttalelse

Svar på intern høring - Endring av lasteromsvolum som størrelsesbegrensning for kystfartøy - Region Sør

Svar på høring om endring av lasteromsvolum som størrelsesbegrensning for kystfartøy

SV Lasteromsvolum