



DET KONGELIGE  
FISKERIDEPARTEMENT

# St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 10

(2003–2004)

FOR BUDSJETTERMINEN 2004

## Om innleie av slepefartøy for Nord-Norge og budsjettmessig inndekning for 2004 mv.

*Tilråding fra Fiskeridepartementet av 7. november 2003,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Bondevik II)*

### 1 Innledning

Det vises til St.prp. nr. 6 (2003–2004) Om innleie av slepefartøy for Nord-Norge og budsjettmessig inndekning for 2003 og Stortingets behandling av denne, jf. Innst. S. nr. 14 (2003–2004).

I det følgende redegjøres det nærmere for grunnlaget for dimensjonering av slepeberedskapen, samlede tiltak for å ivareta oljevernberedskapen og slepebåtkapasiteten i nordområdene, samt budsjettmessig inndekning av kostnadene til innleie av slepefartøy i 2004.

### 2 Dimensjonering av slepeberedskapen – trusselbildet, slepekraftbehov og responstid

Den økende oljetransporten fra Russland er en utfordring for oljevernberedskapen. I 2002 ble det registrert om lag 200 oljetankere i fart fra Nordvest-Russland. Fra januar til og med september i år har Lansdelskommando Nord-Norge registrert 191 tankfartøyer. Antallet kan antas å stige da det forventes en økning i russisk oljeutvinning i nordom-

rådene. Det pågår blant annet en vurdering på russisk side av å bygge en oljerørledning til Murmansk, som etter planen kan stå ferdig i 2007.

I følge Kystverket er det, uten ny rørledning til Murmansk, grunn til å anta at det i 2004 vil bli transportert mellom 10 til 12 mill. tonn olje. Dette tilsvarer om lag et fartøy på 30.000 pr. dag. Kommer en rørledning til Murmansk i 2007 forventer Kystverket at transporten øker med mellom 30 til 40 mill. tonn pr. år. Dette vil tilsvare om lag et fartøy på 100.000 tonn hver dag.

I St.meld. nr. 12 (2001–2002) Rent og rikt hav orienteres det om at Regjeringen vil foreta en nærmere vurdering av slepebåtkapasiteten i Nord-Norge. Kystdirektoratet har på oppdrag fra Fiskeridepartementet foretatt en gjennomgang av situasjonen, som også har vært sendt på høring våren 2003.

Høringsrapporten foreslår at det leies inn en havgående slepebåt for å dekke østlige deler av Finnmark, videre at det leies inn et fartøy for å dekke Vest-Finnmark og Nord-Troms inntil Melkøya er ferdig etablert i 2006, at det inngås en avtale med Kystvakten om tilstedeværelse i Vesterålen og Troms samt at det kjøpes inn nødslepeutstyr. Høringsrunden viste at høringsinstansene i hovedsak sluttet seg til disse vurderingene.

Konklusjonene i Kystdirektoratets analyse av slepekraftbehovet for Nord-Norge bygger på en analyse av trusselbildet/miljøriskoen, vurdering av dimensjonerende hendelse og krav til responstid.

Trusselbildet fra skipstrafikken utgjøres først og fremst av transporten av råolje fra Russland, malmtrafikken til Narvik og skipstrafikken til Melkøya ved Hammerfest fra 2006.

Med utgangspunkt i dagens og framtidens mulige trusselbilde har Kystdirektoratet lagt følgende fartøy til grunn for beregning av slepekraftbehovet: bulkskip på 150.000 tonn dødvekt (tdw) i ballast og lastet tilstand, og tre tankfartøy på hhv. 20.000, 50.000 og 100.000 tdw i ballast og lastet tilstand. Beregningene av nødvendig slepekraft for å holde og kontrollere de nevnte fartøyene uten egen framdrift er foretatt av Det norske Veritas med følgende værforutsetninger: vind på 20 m/s, strøm på 1 m/s og 5 m signifikant bølgehøyde. Alle faktorene er forutsatt å virke i samme retning. Beregningen er utført i henhold til Veritas' krav for beregning av nødvendig slepekraft for gjennomføring av havgående slep. Bulkskipet på 150.000 tdw er i følge beregningene dimensjonerende for fastsettelse av slepekraftbehovet, og det konkluderes med at det må være tilgjengelig minimum 100 tonn slepekraft (tonn Bollard Pull) dersom en skal kunne holde og manøvrere et slikt fartøy uten egen framdrift under de gitte værforholdene. Å benytte slepefartøy med mindre slepekraft enn anbefalt vil likevel medvirke til å forsinke drivhastigheten og gi forlenget reaksjonstid, slik at flere slepefartøy kan nå fram i tide.

For å beregne responsområder og dermed nødvendig antall slepefartøyer i beredskap har Kystdirektoratet foretatt driftsberegninger for de fire utvalgte fartøyene (bulkskip på 150.000 tdw og tankskip på hhv. 20.000, 50.000 og 100.000 tdw). I beregningene er det tatt utgangspunkt i en posisjon utenfor Troms, 12 nautiske mil utenfor grunnlinjen. Det er valgt vindstyrke, strømhastighet og bølger som for beregning av slepekraftbehovet, og det er forutsatt at forholdene virker sammen slik at det drivende fartøyet settes raskest mulig på land. Beregningene viste at det minste fartøyet, dvs. oljetanker på 20.000 tdw, driver raskest (1,4 knop ved vindstyrke på 20 m/s), og at drivtiden til land vil være 10 timer. I beregningen av det nødvendige antall slepefartøyer er det i tillegg lagt inn 2 timer »forspenningstid» som inkluderer tid til oppdagelse, vurdering og valg av reaksjonsmidler, samt klargjøring og overføring av sleper. Slepefartøyets transitthastighet til det drivende fartøyet er forutsatt å være 13 knop. Beregningene viser at dersom trafikken går 4 nautiske mil fra grunnlinjen vil det være behov for 28 slepefartøyer i området nord for

65 grader N, og med en innbyrdes avstand på maksimalt 46 km. Ved trafikk som går 12 nautiske mil utenfor grunnlinjen vil det være behov for 4 slepebåter i området nord for 65 grader N, og med en innbyrdes avstand på maksimalt 332 km. Ved skipstrafikk 20 nautiske mil utenfor grunnlinjen kreves det 2 slepebåter med innbyrdes avstand på maksimalt 617 km.

Kystdirektoratet har på denne bakgrunn konkludert med at taubåtberedskapen i Nord-Norge bør dimensjoneres for å håndtere hendelser med fartøy som transitterer i området rundt 12 nautiske mil fra grunnlinjen, dvs. 4 slepebåter med trekraft på 100 tonn i området nord for 65 grader N.

Kystdirektoratet anser, på bakgrunn av at trafikken langs Helgelandskysten i hovedsak vil passere i god avstand fra kysten og innenfor responsområdet for beredskapsfartøyene på Norne-, Åsgard- og Njordfeltet, at slepeberedskapen fra 65 grader N og opp til Røst er tilfredsstillende dekket.

Ut i fra denne vurderingen, jf. også omtalen av saken i St.prp. nr. 1 (2003–2004) for Fiskeridepartementet og St.prp. nr. 6 (2003–2004), har Regjeringen derfor foreslått at slepebåtkapasiteten i Nord-Norge styrkes ved at:

- Et innleid slepefartøy dekker de østlige deler av Finnmark.
- Forsvaret har påtatt seg å ha et fartøy med slepekapasitet utenfor Vest-Finnmark og Nord-Troms frem til 1. mars 2004.
- Forsvaret har påtatt seg å ha et fartøy med slepekapasitet utenfor Vesterålen og Sør-Troms ut 2004.

### **3 Oversikt over samlede tiltak for å ivareta oljevernberedskapen og slepebåtkapasiteten i nordområdene**

I St.prp. nr. 1 (2003–2004) for Fiskeridepartementet har Regjeringen redegjort for tiltakene som er eller vil bli iverksatt for å styrke sjøsikkerheten og beredskapen. I forhold til slepebåtkapasiteten i Nord-Norge fremmet Regjeringen forslag om innleie av et slepefartøy og budsjettmessig inndekning for 2003, jf. St.prp. nr. 6 (2003–2004).

Under Stortinget behandling av saken, jf. Innst. S. Nr. 14 (2003–2004), ble det vedtatt følgende ro-mertallsforslag:

«Stortinget ber Regjeringen så raskt som mulig komme tilbake med en langsiktig modell for oljevernberedskapen og slepebåtkapasiteten i nordområdene.»

I Innst. S. Nr. 16 (2003–2004), jf. Dokument nr. 8:128 (2002–2003) og Dokument 135 (2002–2003), fremmes det følgende enstemmige forslag:

«Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2004 legge frem en egen stortingsmelding om oljevernberedskap.»

På bakgrunn av Stortingets vedtak om at Regjeringen så raskt som mulig skal komme tilbake med en langsiktig modell for slepebåtkapasiteten i nordområdene, vil Regjeringen nedsette en hurtigarbeidende gruppe med representanter fra Forsvarsdepartementet og Fiskeridepartementet. Denne arbeidsgruppen skal utrede hvordan en langsiktig løsning kan etableres, og Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget om denne saken på egnet måte.

Foruten etableringen av slepebåtkapasiteten for Nord-Norge har Regjeringen iverksatt en rekke tiltak for å bedre sikkerhet og beredskapen langs kysten:

- Stortinget har nylig vedtatt å utvide territorialgrensen fra 4 til 12 nautiske mil. Dette vil tre i kraft fra 1. januar 2004. Kystverket har på denne bakgrunn sendt ut forslag om påbudte seilingsleder på høring.
- Kystverket arbeider med å få etablert et nettverk for mottak av AIS-signaler (automatisk identifisering av skip) med sikte på dekning av hele kysten i løpet av 2004.
- Regjeringen har foreslått at det skal etableres en trafikksentral for Nord-Norge i Vardø, jf. St.prp. nr. 65 (2002–2003) Omprioriteringer og tilleggsbevilgninger på statsbudsjettet for 2003 og St.prp. nr. 1 (2003–2004) for Fiskeridepartementet.
- Det er inngått en intensjonsavtale mellom Fiskeridepartementet og Fiskebåtrederne forbund om et samarbeid for å bedre slepebåtkapasiteten i Nord-Norge. Forbundet representerer i underkant av 100 havgående fiskefartøy som har slepekraft. Forbundet har i midten av oktober 2003 oversendt et forprosjekt om etableringen av et slikt samarbeid, og dette vurderes nå i Kystdirektoratet før saken oversendes departementet.
- Fiskeridepartementet er i god dialog med russiske myndigheter om en videreføring og utvikling av samarbeidet innen sjøsikkerhet og oljevernberedskapen i nordområdene. Det tas sikte på å utarbeide en samarbeidsavtale for å utvikle et gjensidig meldings- og informasjonssystem for oljetransporten i Barentshavet og langs kysten. Det er også enighet om å videreutvikle det gode samarbeidet på oljevernensiden.

- Arbeidet med å opprette nye mellomdepoter vil fortsette. I 2004 skal Kystverket også starte prosessen med å oppgradere hoveddepotene. I dette arbeidet vil Nord-Norge bli prioritert først.
- Kystverket har under utarbeidelse en beredskapsplan for bruk av nødhavn og strandsetting av skip. Innen 5. februar 2004 vil Kystverket formalisere planene i tråd med EU's direktiv om dette.
- Redningsselskapet med sine fartøyer og mannskap langs kysten utgjør en viktig partner i sjøsikkerhetsarbeidet. Fiskeridepartementet, Kystdirektoratet og selskapet vurderer nå mulighetene for å utvide samarbeidet.
- Fiskeridepartementet har innledet en dialog med oljemyndighetene og oljenæringen om en videreutvikling av samarbeidet knyttet til bruken av de beredskapsressurser som næringen disponerer langs kysten.

#### 4 Innleie av ett slepefartøy for de østlige deler av Finnmark – anbudsrunde og kostnader

På bakgrunn Stortingets behandling av St.prp. nr. 6 (2003–2004) er det inngått kontrakt om innleie av ett slepefartøy fra 1. november 2003 – 30. april 2004, med opsjon på ytterligere 12 måneders forlengelse.

Kostnadene for 2004 knyttet til innleie og drift av dette slepefartøyet er anslått til 42,55 mill. kroner (inkl. mva), fordelt slik:

- Innleie av fartøy 32 mill. kroner
- bunkers (basert på antatt bunkerspris) 8,75 mill. kroner
- andre driftskostnader 1,8 mill. kroner.

Kontrakten har en gjensidig oppsigelsestid på 30 dager. Eventuelle inntekter fra bergingslønn skal tilfalle staten.

#### Kap. 1062 Kystverket, post 01 Driftsutgifter

De samlede kostnadene knyttet til innleie av ett slepefartøy for 2004 er anslått til 42,55 mill. kroner. Det fremmes derfor forslag om at kap. 1062 post 01 Driftsutgifter økes med 42,55 mill. kroner i 2004.

#### 5 Orienteringssak til Stortinget – forvaltningen av kongekrabbe

I forbindelse med behandlingen av Dok 8:29 (2002–2003) om å forvalte kongekrabben som en uønsket

introdusert art i Norge, kom flertallet i næringskomiteen med følgende forslag til nye tiltak i dagens forvaltning:

- a) Økning av dagens fangstkvoter.
- b) Åpning for fangst av hunnkrabber.
- c) Utkastforbud for bifangst av kongekrabbe.

Ettersom kongekrabben har vært og fremdeles er en del av den norsk-russiske fellesforvaltningen, må det generelt påpekes at Norge ikke ensidig kan iverksette tiltak som endrer dagens forvaltning uten at Russland først har samtykket i dette. Havforskningsinstituttet har imidlertid foretatt en foreløpig vurdering av de foreslåtte tiltakene.

#### a. Økning av dagens fangstkvoter (av hannkrabbe)

Havforskningsinstituttet viser til at grunnlaget for fastsettelsen av disse kvotene er at en skal ha et mest mulig stabilt årlig uttak av hannkrabbe. Ved å øke kvotene vil uttaket kunne bli svært ujevnt fra år til år, hvilket er uheldig for næringen. Dersom en fanger *all* krabbe i fangstbar størrelse innenfor et år, vil uttaket kunne bli svært lite i de påfølgende årene. Dette vil både være uheldig og få dramatiske effekter for fiskeriene. For kongekrabbe-bestanden som sådan vil en slik forvaltning dessuten ha minimal betydning da minstemålet for hannkongekrabbe (137 mm) ligger langt høyere enn kjønnsmodningsstørrelsen (110 mm). Hannkongekrabber ned mot kjønnsmodningsstørrelsen har, i hvert fall pr. i dag, minimal kommersiell verdi.

#### b. Åpning for fangst av hunnkrabber

Fangst av hunnkrabbe vil ifølge Havforskningsinstituttet åpenbart redusere størrelsen på gytebestanden og sannsynligvis dermed også påvirke rekrutteringen til bestanden. Det er imidlertid pr. i dag ikke noe kjent kommersielt marked for hunnkongekrabbe. Produksjon og salg av hunnkrabber vil derfor, ved at dette foreløpig er et svært lite ettertraktet produkt, kunne være med på å redusere den gode prisen man i dag har på den store hannkrabben. Et slikt tiltak vil m.a.o. i første rekke utgjøre et markedsproblem.

#### c. Utkastforbud for bifangst av kongekrabbe

Havforskningsinstituttet viser her til at bifangst av kongekrabbe i garnfisket er desidert størst i perioden februar-juni. Dette er en tid på året da kvaliteten på krabben er dårlig og den kan derfor ikke gå direkte til produksjon. På grunn av skadene som oppstår på en stor del av krabbene mens de sitter

fast i garnet, er det dessuten lite sannsynlig at krabben isteden kan benyttes til oppføring.

Undersøkelser har også vist at fiskerne som har levd lenge med bifangstproblemer med kongekrabbe, etter hvert har lært seg til å unngå områder hvor de får mye bifangst. Sammenlignet med størrelsen av kongekrabbebestanden i norsk sone er den estimerte mengden som tas som bifangst derfor liten. På denne bakgrunn er det Havforskningsinstituttets vurdering at et utkastforbud ved bifangst av kongekrabbe vil ha liten betydning for utviklingen av kongekrabbebestanden.

I forbindelse med behandlingen av Dok 8:29, ba flertallet i næringskomiteen videre om at Regjeringen også fastsetter en *vestgrense* for utbredelsen av kongekrabbebestanden. Her kan det vises til at Norge og Russland under 31. sesjon i Den blandete norsk-russiske fiskerikommisjon i november i fjor bl.a. ga norske og russiske forskere i oppdrag å utarbeide et vitenskapelig grunnlag for etablering av en vestlig grense for krabbens utbredelse. Dette arbeidet er nå i ferd med å bli slutført, og vil bli lagt frem for 32. sesjon i Den blandete norsk-russiske fiskerikommisjon 10.-14. november i år. Det er et siktemål fra norsk side å få vedtatt en slik grense under denne sesjonen. Når grensen er vedtatt vil alle mulige tiltak for å begrense utbredelsen vest for grensen bli tatt i betraktning, herunder fri fangst.

Flertallet i næringskomiteen ba også om at Russland må trekkes aktivt med i forskningsarbeidet på kongekrabbe. Dette er også Regjeringens ambisjon. Norge og Russland har hatt et nært samarbeid om ressursforskning på kongekrabbe siden første halvdel av 1990-tallet, og fra og med 2002 har dette samarbeidet blitt utvidet til også å omfatte forskning på krabbebestandens effekter på det eksisterende økosystemet i Barentshavet.

Som ledd i forskningen på kongekrabbe, arrangerte Havforskningsinstituttet et eget symposium på introduserte arter i Tromsø 11.-12. juni 2003, med deltagelse av forskere fra Norge, Russland og flere andre land. Selv om hovedvekten var lagt på kongekrabbe, fokuserte seminaret også på flere andre introduserte arter. Ett av hovedformålene med symposiet var å diskutere hvorvidt etablert kunnskap på andre introduserte arter kan brukes i den fremtidige forvaltningen av kongekrabbe. Rapport fra symposiet vil foreligge før nyttår.

Når det gjelder en eventuell utsettelse av blåkrabbe i Barentshavet, har man fra norsk side de siste par årene ved gjentatte anledninger tatt dette spørsmålet opp med russiske myndigheter. Hver gang har svaret vært at dette er en helt uaktuell problemstilling. Fra norsk side er det dessuten ikke grunnlag for å tro at russiske myndigheter ville

iverksatt et slikt prosjekt uten først å konsultere norske myndigheter og uten å forholde seg til det internasjonale regelverket som i dag foreligger på området.

Flertallet i næringskomiteen ba også Regjeringen om å legge frem planer for forskning og forvaltning av kongekrabben de nærmeste 10 årene. Når det gjelder forskning, har Havforskningsinstituttet fra og med inneværende år fått i oppdrag å sette i gang et større program for forskning og overvåking av konsekvensene av kongekrabbens inntreden i våre farvann. For dette formål har Regjeringen satt av nesten fem millioner kroner på statsbudsjettet for 2003. Man tar også sikte på å prioritere slik forskning i årene fremover.

Havforskningsinstituttets forskningsprogram består av syv hoveddeler: 1. Grunnleggende biologi; 2. Utbredelse og spredning; 3. Genetiske studier; 4. Samfunnsøkologiske effekter; 5. Observasjonsmetodikk og dataanalyse; 6. Sykdomsspredning; 7. Parasitter. Innenfor de fleste av disse områdene er man allerede godt i gang med forskjellige forskningsprosjekter, bl.a. undersøkelser av temperaturpreferanse hos voksenalder kongekrabbe og temperatureffekter hos juvenil kongekrabbe, undersøkelser av migrasjon/utbredelse gjennom merking og gjenfangst, innsamling av data fra faste stasjoner på bløtbunn langs kysten av Troms og Finnmark, undersøkelser av hardbunnsfauna assosiert med haneskjellfelter, undersøkelser på gyteområder for lodde, undersøkelser av spredningen av blodparasitten *Trypanosoma* via kongekrabbe, mv. Hvilke deler av denne forskningssatsningen som vil ha et mer kortsiktig perspektiv, og hvilke deler som vil ha et mer langsiktig perspektiv er det imidlertid ennå for tidlig å si noe om.

Når det gjelder forvaltning av kongekrabben, kan det vises til at Norge og Russland under den 30. sesjon av Den blandete norsk-russiske fiskerikommisjon høsten 2001 for første gang vedtok beskatningsprinsipper for kongekrabbe. Disse prinsippene er hjemlet i pkt. 10 i vedlegg 7 til protokollen fra denne sesjonen. Inntil Norge og Russland eventuelt vedtar nye forvaltningstiltak for kongekrabben, er det disse forvaltningsprinsippene som også vil ligge til grunn for forvaltningen av kongekrabbe som ressurs i årene som kommer.

2003 er det andre året med et ordinært kommersielt fiske på kongekrabbe. Den kommersielle kvoten på 190.000 krabber er fordelt på 192 fartøy, hvorav 178 i gruppe I og 14 i gruppe II. Gjennomsnittlig kvote pr. fartøy i gruppe I er 1.040 krabber og i gruppe II 520 krabber. I tillegg er det avsatt en kvote på 10.000 krabber til forskning og reiselivsnæringen. Fangstsesongen i 2003 startet 1. oktober og varer ut året. Det forventes at årets fiske for det meste vil foregå i Varanger inkludert områdene rundt Kiberg og Vardø, men at en del av kvoten også vil bli tatt på Østhavet og i Tana.

Fiskeridepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om innleie av slepefartøy for Nord-Norge og budsjettmessig inndekning for 2004 mv.

---

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om innleie av slepefartøy for Nord-Norge og budsjettmessig inndekning for 2004 mv. og endring av St.prp. nr. 1 om statsbudsjettet 2004 i samsvar med et vedlagt forslag.

---

**Forslag**  
**til vedtak om innleie av slepefartøy for Nord-Norge og**  
**budsjettmessig inndekning for 2004 mv. og endring av**  
**St.prp. nr. 1 om statsbudsjettet 2004**

## I

I statsbudsjettet for 2004 blir bevilget under følgende kapitler:

## Utgifter:

| Kap. | Post | Formål   | Kr          |
|------|------|--|-------------|
| 1062 |      | Kystverket   |             |
|      | 01   | Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i> , bevilges med .....<br>mot tidligere foreslått kr 758 630 000 | 801 180 000 |

=====