

Høring - NOU 2016: 26 - Et fremtidsrettet kvotesystem

Hørings svar fra Øystein Sulebak Ormbostad

Høringsuttalelse

Forslag til gruppeinndeling etter reell størrelse

Dato: 27.04.2017

Svartype: Med merknad

Det ser ut som det er enighet om at det bør være gruppeinndelinger etter størrelse. Denne inndelingen bør ikke være i lengde, men i reell størrelse,- volum. Det vil være en passende anledning å innføre dette i samband med andre tilpassninger i samband med Eidesensutvalgets forslag til et fremtidsrettet kvotesystem. Dermed følgende:

Forslag til ny gruppeinndeling for fiskefartøy under målepliktgrensen.

Deplasementets volum under maksimum tillatte nedlasting i staden for grenser i lengde.

Utgangspunktet er dagens praksis med gruppeinndeling av mindre fiskefartøy etter lengde. Det er eit ønske om å videreføre desse gruppeinndelingsgrensene også i Eidesensutvalgtets utredning NOU 2016:26, «Et fremtidsrettet kvotesystem». Hensikten er å hindre ei utvikling mot at kvotesalg «oppover» fører til for stor konsentrasjon av større fartøy, samt å gi fartøya i dei respektive gruppene like konkurransevilkår ved å gruppere dei etter størrelse og fangstkapasitet.

Dagens grenser går i lengde på 11, 13, 15, 21 og til dels 28 meter, der særleg grensene på 11 og 15 meter er viktige.

Problemer med dagens regler:

Dagens praksis med lengdeavgrensing i meter er problematisk på mange vis. Det fungerer dårleg med berre lengde som kriterium for mål av størrelse av tredimensjonale objekt. Oppdeling og avgrensing etter størrelse er hensikten og årsaken til lengdegrensene. Styresmaktene vil ha eit system som kan dele fartøya inn i grupper etter størrelse og nokonlunde etter fangstkapasitet. Men ein båt er som det meste i denne verden tredimensjonal, og ei reell størrelsesavgrensing må da ta omsyn til både lengde, bredde og høgde.

Med kun lengde som grense, har det vorte slik at det konstrueres og bygges «paragrafbåtar» der bredde og høgde esar ut til langt over det som er hensiktsmessig og fornuftig. Etterkvart som denne ukontrollerte utviklinga held fram, får fartøya form og fasong som gjer at dei vert dårlege sjøbåtar og ikkje minst får ei skrogform som er svært tungdreve. Dei krever voldsomt med kraft for å drivast fram. Etterkvart vert dei så korte i høve til bredde og høgde at dei stangar og stuker stygt i sjøen. På last ligg dei uhyggelig tungt på nasen. Stygge som nøkken blir dei også, og dette er ikkje berre smak og behag, naturen likar også fine strømlinjeformer. Det gir energieffektive former og bedre evne til smidig framdrift i både godt og særleg dårleg vær. Dermed også mindre påkjenning på skrog og mannskap, noko som også er ein trivsel og sikkerhetsfaktor.

Eit anna problem er at det blir stadig meire openbart at dagens situasjon med kun lengdegrensar fører til omgåelse av intensjonen med besetningens sertifikatkrav pga. fartøygrensar i meter i staden for tonnasje. Problemet med fartøy som reelt sett blir stadig større og større kan føre til gjeninnføring av tonnasjegrensar og målebrev, også for mindre fartøy. Sjøfartsdirektoratet vil truleg sjå på dette , også for fiskefartøy.

Vi er best,- og verst..

Som ein sjøfartsnasjon og eit båtbyggerland kan vi no gremmes og sjå den skjærande kontrast mellom store og små fiskefartøy. Vi ser kor elegante og flotte design vi har på større fartøy. Noreg er verdenskjent som den nasjon som har dei finaste, og meste effektive skrog og flottaste fartøydesign når det gjeld fartøy utan lengde som avgrensing. Til samanlikning har vi verdast

styggeste og minst energieffektive, minst tilpassa naturelementa, minst harmoniske fartøy under 15 meter (21m-28m), - fordi lengde er einaste størrelsesavgrensing.

Slik kan vi ikkje vera bekjent med å ha det.

Registertonn som avgrensing:

Større fartøy blir uansett målt og må ha målebrev. Dermed kunne det vera praktisk å bruke brutto registertonn som parameter for alle. Men for fartøy under dagens målekrav på 15 meter vil det føre til fordyrende byråkratisk meirarbeid. Dessuten kan dette tilpassas, altså paragrafbåtar på nytt, som var eit stort problem i det gamle oppmålingsregelverket. Derfor så bør neppe den nye avgrensinga gå i registertonn, men den må likevel vera knytt til volum.

Nye inndelingsgrenser;

Grensene må vera i *volum*, men argumentet om dyr og arbeidssam oppmåling no er borte.

Etter ny forskrift om fiske og fangstfartøy som gjeld frå 1 jan 2014, må no alle fartøy ned til 8 meter (6 meter for nybygg) ha sitt volum fastsett på grunn av dei nye krava til stabilitet.

Stabilitet er vekt gange arm. Vekta av eit skip heiter som kjent *deplACEMENT*, og har to samsvarande sider med seg. Det eine er deplasementes volum (fortrengingen) og det andre er deplasementets vekt (oppdriften). For å rekne stabilitet må ein kjenne deplasementets vekt. Det trengs også hydrostatiske data for skrogets form. Derfor blir det derfor heretter laga hydrostatiske data for alle aktuelle fartøy, og da får vi også data for deplasementes *volum*.

Det er dermed unødvendig å bruke heile skipets volum, altså brutto registertonn, eller kriterier som krever egne oppmålinger. Vi har allerede det vi trenger.

Vi kan bruke deplasementes volum under største tillatte nedlasting. (lastemerket)

Volumet over denne linjen trenger vi ikkje rekne på, dette volumet vil i praksis avgrense seg sjøl på grunn av krav til stabilitet, ønske om lastekapasitet og hensiktsmessig rigging og innredning.

Dermed er det berre å sette deplasementsgrenser/ volumgrenser som høver med dagens avgrensingsstørrelser. Altså det volum som passer dagens fartøy på 11,13 og 15 meter , osv., alt etter som ønsket om antall størrelsesinndelinger vil vera.

Fri utforming, bedre båtar: .

Det betyr

at skipskonstruktøren i staden for å ta utgangspunkt i ei låst lengde, tar utgangspunkt i det *volum* som fartøyet kan ha maksimalt nedlastet. Da får vi fri fartøyutforming av skroget i alle retningar, noko som også er eit ønske fra mange hold. Da kan fartøya tilpasses dei hydrostatiske fysiske lover som gir dei mest energieffektive skroga, og som gir sjødyktige, sikre, hensiktsmessige og praktiske fartøy . Stor drivstoffinnsparing og miljøgevinst, samt arbeidsmiljøgevinst for mannskapet.

Svært viktig er det også at da vil inndelinga fungere etter hensikten, som er å dele fartøya inn i likestilte grupper etter reell størrelse. Og ikkje minst ; utan muligheter for juks. Deplasementet kan ikkje lyga. Manipulering og «paragrafbåt» tilpassingar går ikkje. Ein nedsenka kubikkmeter er ein nedsenka kubikkmeter uansett fasong

Overgang til ny inndeling, resultat:

Ei ny gruppeinndeling etter størrelse kan enkelt gjerast ved å fastsette grenser for deplasementes volum ved største tillatte nedlasting som passer til dagens lengdegrenser og dagens reelle volum for nyere fartøy.

Fartøy bygd etter dei nye volum/deplasementsgrensene vil ikkje lenger kunne vera dramatisk større i kapasitet enn andre i same gruppe. Fartøya vil truleg verta litt lengre og dei vil truleg vera smalare enn dagens aller mest ekstreme bredder, og dei vil få ei meir energieffektiv, harmonisk og hensiktsmessig utforming. Dette vil redusere drivstofforbruket dramatisk.

Dersom dette vert gjennomført, vil det vera det mest fornuftige tiltak som er gjort på denne fronten på mange år. Det vil etterkvart gi fartøy som er effektive

og praktiske og samtidig tilpassa dei faktiske fysiske forhold dei skal operere i og ikkje som no, låst til eit utdatert byråkratisk påhitt med store uheldige bivirkningar.

Øystein Sulebak Ormbostad

14.99 m sjark



Ringnot fartøy, flott design

NVC-354
77 m PURSE SEINER /
PELAGIC TRAWLER
P 09-6657

 **Rolls-Royce**



Paragrafbåt, -sjark.



“Frøyanes” større linebåt, – vakre linjer.Effektivt skrog.



Paragrafbåt "T.A. Senior", 14,99m. Undervannskroget er som ei kule. Og egenskaper deretter.



“Torbas” større fartøy, svært energieffektiv

