



Fiskeri- og kystdepartementet  
Boks 8118 Dep  
  
0032 OSLO

Saksbehandler: Håvard Holder  
Telefon: 97432127  
Seksjon: Fartøy- og deltakerseksjonen  
Vår referanse: 10/2845  
Deres referanse:  
Vår dato: 12.05.2010  
Deres dato:

Att:

## HØRINGSSVAR - FORSLAG OM STØRSTE TILLATTE ROMVOLUM PÅ 500 KBM FOR KYSTFISKEFARTØY

### 1. Innledning

Vi viser til Fiskeri- og kystdepartementets høringsbrev datert 19.februar 2010 om endring av lasteromsvolum som størrelsesbegrensning for kystfartøy. Regionkontorene og instanser internt i Fiskeridirektoratet har fått anledning til å uttale seg om saken. Uttalelsene legges ved her til illustrasjon. (./.)

I høringsbrevet foreslås det å ”erstatte gjeldende regel for kystfiskefartøy om en regel for om en øvre grense for lasteromsvolum på 300 kbm og en øvre grense for andre rom på 200 kbm, med en grense for fartøyets rom på 500 kbm”.

Fiskeridirektoratet er positive til endringsforslaget siden regelendringen vil gjøre det enklere for næringen å vurdere om et fartøy er innenfor størrelsesgrensen samtidig som saksbehandlingen ved søknader om ervervstillatelse for store kystfartøy vil bli mindre komplisert. Samtidig har vi funnet det hensiktsmessige å peke på mulige alternativer til forslaget.

### 2. Forslaget

Forslaget går ut på at grensen mellom lasteromsvolum (300 kbm) og tilgrensende rom (200 kbm) nå oppheves slik at rederiene vil stå friere til å vurdere fartøyutformingen etter en regel med samlet romvolum på 500 kbm. Størrelsesforholdet mellom lasterom for føring av fangst (føringsrom) og tilleggsrom vil da ikke lenger være avgjørende for om det kan gis ervervstillatelse hvis summen her er under 500 kbm.

Direktoratet finner grunn til å peke på noen konkrete problemstillinger som har vært fremme i saksbehandlingspraksis og som ikke omtales i høringsbrevet.

Dette gjelder for det første spørsmålet om rulledempingstank som gjerne befinner seg på øverste dekk og ikke er uvesentlig av størrelse. Et eksempel fra praksis gjelder en

rulledempingstank på 43 kbm. Vi har i vår veiledning til ytre etat lagt opp til at rulledempingstanker av denne størrelse inngår i vurderingen av tilleggsvolumet på 200 kbm.

For det andre gjelder det spørsmålet om drivstofftanker. I utgangspunktet er det klart at drivstofftanker er nødvendig for framdriften av fartøyet og disse inngår da verken i lasteromsvolumet eller tilleggsvolumet. Imidlertid har direktoratet også her sett en trend i retning av at søkere spekulerer i å gjøre slike rom så omfattende som mulig. Direktoratet har derfor også her lagt opp til at det kan gjøres en konkret vurdering hvor man legger vekt på om rederiet har behov for å ha drivstofftank som omsøkt, og om en drivstofftank av denne størrelse vurderes som nødvendig for fremdriften av fartøyet.

For det tredje gjelder det gråvannstanker, septikktanker, og rom for lagring av Freon og ammoniakk. I praksis har direktoratet lagt til grunn at dette vil være tanker som naturlig må vurderes innenfor tilleggsvolumet på 200 kbm. I henhold til forslaget vil slike tanker nå inngå i samlet romvolum på 500 kbm da behovet for disse rommene i søknadene begrunnes av hensyn til forurensningsmyndighetene.

For det fjerde gjelder det fartøy som driver med levendelagring av fisk. Disse fartøyene må konstrueres slik at det ligger et hulrom mellom føringstankene og skroget som skal sikre tilstrømming av oksygenrikt vann til den levende fisken. Direktoratet har overfor region Møre og Romsdal gitt uttrykk for at romvolumet vurderes som tilleggsvolum på 200 kbm. Hvis dette videreføres i henhold til departementets forslag må da slike rom være innenfor det samlede romvolumet på 500 kbm.

Det vil imidlertid fortsatt gjenstå skjønnsmessige vurderinger som følge av at det er fartøyets indre konstruksjon som avgjør om fartøyet er innenfor begrensningen på et samlet romvolum på 500 kbm. Disse vurderingene vil særlig bli aktuelle i forbindelse med søknader om ervervstillatelse for fartøy som skal bygges ned til å oppfylle lasteromsbegrensningen etter at ervervstillatelsen er innvilget. Søker utviser ingen vilje til å gjøre skroget mindre utvendig. Det er "innmaten" som i praksis søkes ombygget.

Etter presiseringsinstruksen av 24. juni 2009 har dette vært aktuelle vurderingstema blant annet i forbindelse med søknad om ervervstillatelse for tidligere ringnotfartøy i størrelsesorden 50 meter. Det søkes f.eks. om ervervstillatelse for et fartøy som langt overstiger gjeldende lasteromsbegrensning og det anføres i søknaden at overskytende ballastrom/RSW-rom skal bygges om til forskjellige former for mannskapslokaliteter (kino, trimrom mv.). Andre eksempler gjelder ombygging til uforholdsmessig/ unødvendig store sheltrede arbeidsdekk og maskinrom.

I praksis har vi sentralt gjennom klagesaker lagt oss på en linje som gjør det nødvendig å vurdere forholdsmessigheten mellom disse rommene og romvolumet for øvrig. Videre om behovet for omfanget av slike rom er reelt.

Hensynet til fartøyets stabilitet og strukturelle styrke er videre brukt som argumentasjon for at vilkår om gjennomgripende nedbygging som ikke kan reverseres uten omfattende/langvarig arbeid ved verksted, ikke kan stilles. Søkers synspunkt er at dette er urimelig siden sjøfartsmyndighetene krav til sikkerhet m.m. ikke kan imøtekommes.

Fartøyets stabilitet og strukturelle styrke m.v. må vurderes av sjøfartsmyndighetene som er fagansvarlig for sikkerheten til fiskefartøy. Fiskeridirektoratets oppgave her er begrenset til å vurdere om fiskerilovgivningen krav til fartøyet overholdes. Hvis ikke begge

sektormyndigheters regelverk kan overholdes kan heller ikke fartøyet bygges om. Dette vil særlig være aktuelt når Fiskeridirektoratet stiller vilkår mht ombygging som medfører at fartøyet ikke oppfyller de sikkerhetsmessige kravene som sjøfartsmyndighetene stiller. En følge av denne situasjonen er da at det kan foreligge en ervervstillatelse for et fartøy for ombygging som i praksis ikke kan gjennomføres. Her er det et vesentlig poeng at direktoratet ikke har kompetanse til å vurdere fartøyenes sikkerhet, stabilitet og styrke.

En annen lignende problemstilling som er fremkommet i uttalelsene fra våre regionkontor er om det skal gjelde noen størrelsesbegrensninger på fartøy som søkes innført i kystfisket på søknadstidspunktet.

På søknadstidspunktet gjelder det ingen formelle grenser for erstatningsfartøyets størrelse, verken med hensyn til fartøyets ytre parametre eller lasteromsvolum når fartøyet i henhold til søknaden skal bygges om. Direktoratet legger likevel til grunn at hvis vurderingene som nevnt ovenfor følges vil konsekvensen i praksis bli at erstatningsfartøyets størrelse i noen grad vil bli selvregulerende. Årsaken til dette er at jo større fartøyet er, desto mer sannsynlig er det at en ombygging av "innmaten" i fartøyet ikke kan gjøres uten at dette går ut over fartøyets stabilitet og strukturelle styrke.

Det ovennevnte viser at størrelsesbegrensninger i lasteromsvolum/romvolum ikke er et parameter som er enkelt å håndtere ved behandling av søknader.

### **3. Eventuelle alternativ til forslaget.**

#### **3.1. Øvrige størrelsesregler**

Gjennomgangen over viser at det kan være hensiktsmessig å vurdere andre innfallsvinkler her før forslaget iverksettes.

Det kan spørres om det er hensiktsmessig å innføre en øvre metergrense på fartøyet i tillegg til en grense på 500 kbm for det samlede romvolumet. Region Møre og Romsdal er inne på dette i sin uttalelse som er vedlagt saken. En utilsiktet følge av en slik kombinasjon kan være at fokus ved saksbehandlingen flyttes fra romvolumsvurderingen til en vurdering av om meterbegrensningen er oppfylt. Hvis grensen settes til f.eks 45 meter største lengde kan resultatet bli at vurderingen etter en tid bare knyttes opp til det parameteret som er absolutt og enkelt å håndtere. Samtidig kan en slik regel ha den følge at den oppfattes av næringsaktørene til å gi en rett til å ha et fartøy på 45 meter største lengde, til tross for at formålet med meterbegrensningen er at denne skal være å virke sammen med en begrensning knyttet til romvolum som kumulative vilkår for deltakelse i kystfisket.

Denne innvendingen gjelder for så vidt generelt for kombinasjoner av ulike parametre som skal begrense størrelsen på fartøyet. Det kan derfor synes som om en øvre metergrense alene ville være å foretrekke fremfor en kombinasjon av en øvre metergrense og lasteromsgrense.

Det kan videre spørres om ikke bruttotonnasje alene også kan være et hensiktsmessig alternativ for å regulere kystfartøys størrelse. Fordelen med en regel om bruttotonnasje som eneste størrelsesbegrensning er at bruttotonnasjen uttrykkelig fremgår av målebrevet til fartøyet.

Bruttotonnasje fastsettes av sjøfartsmyndighetene i henhold til etablerte retningslinjer om skipsmåling, jf forskrift av 26. juli 1994 nr 749 om måling av fartøyer. Her følger det av paragrafene 8 og 10 at alle norske fartøy med lengde (L) over 24 meter skal ha ”Internasjonalt målebrev (1969)”. Direktoratet kan vanskelig se for seg at unntaksbestemmelsene for fartøy med lengde (L) under 24 meter kommer på spissen. Selv om et fartøy skulle være omfattet av 1947-konvensjonen jf § 8 punkt 3, vil fartøyet da presumptivt oppfylle gjeldende størrelsesregler knyttet til lasteromsvolum. Fartøyet vil derfor neppe være problematisk hvis bruttotonnasje innføres som parameter.

Dette betyr at målgruppen fartøy med bruttotonnasje beregnet på grunnlag av 1969-konvensjonen vil være entydig. Direktoratet vurderer en grense bruttotonnasje som et mulig alternativ. Grensen for bruttotonnasjen kan da eksempelvis settes til 500.

### **3.2. Ytterligere presisering av romvolumet.**

Vi vil her peke på vedlagte innspill fra Utviklingsseksjonen i tilknytning forslaget. Seksjonen foreslår at departementets forslag suppleres med følgende regel:

”Alle rom som i dag kan brukes, og alle rom som tidligere er brukt til føring av fangst evt. brukt til biprodukter, inntak av fisk, rom for slog, ensilasjetanker, isrom, samt andre lasterom må ligge innenfor en øvre avgrensning på 500 kbm.”

Så vidt direktoratet kan se vil en slik regel kunne være et reelt alternativ for å motvirke at tidligere havfiskefartøy kan innføres i kystfisket. Regelen bør derfor vurderes hvis forslaget vedtas.

### **3.3. Innføring av forbud mot tildeling av ervervstillatelse i kystgruppen for havfiskefartøy**

En annen måte å løse problemstillingen med hensyn til at ex-kapasitet fra havfiskeflåten (typisk konvensjonelle havfiskefartøy, ringnotfartøy eller industritrålere) søkes innført i kystfisket er å vurdere innføring av et forbud mot at tidligere havfiskefartøy kan gis ervervstillatelse for deltakelse i kystfisket (deltakeradganger i kystgruppen). Dette kan også gjøres i kombinasjon med forslaget fra departementet eller med andre begrensninger som finnes hensiktsmessig, jf over.

Spørsmålet blir videre hvilket hjemmelsgrunnlag som kan benyttes for å kunne innføre slike generelle forbud enten i forskrifts form eller gjennom instruks. Etter vår oppfatning vil et aktuelt hjemmelsgrunnlag her kunne være deltakerloven § 7 første ledd bokstav a. Her går det frem at en ervervstillatelse kan avslås av ”Hensynet til ressursgrunnlaget og lovens formål for øvrig.” Deltakerlovens formål følger av § 1. I henhold til bokstav a fremgår det at formålet med denne lov blant annet er å ”tilpasse fiskeflåtens fangstkapasitet til ressursgrunnlaget ..”

Etter vår vurdering gjelder spørsmålet som her er til vurdering nettopp å tilpasse kystfiskeflåtens fangstkapasitet til ressursgrunnlaget. Hvis det tillates at overskuddskapasitet fra havfiskeflåten i stadig større utstrekning blir tillatt innført i kystfisket vil dette virke i motsatt retning av dette uttalte formålet.

Det er neppe tvilsomt at det også i kystfiskeriene er overkapasitet i flåten. Løsningen akkurat i dette konkrete tilfellet kunne da være en konsekvent endring i saksbehandlingspraksis som medførte at søknad om ervervstillatelse for tidligere havfiskefartøy for innføring i kystfisket skulle avslås. Etter direktoratets oppfatning vil en omlegging av praksis på denne måten derfor være i tråd med deltakerlovens formål.

En slik endring i saksbehandlingspraksis vil på bakgrunn av den betydningen praksisendringen formodentlig har for næringen, mest hensiktsmessig måtte bli vurdert gjort av Fiskeri- og kystdepartementet.

Det er ikke uten betydning at en slik praksisendring også kan bidra til å bremse utviklingen av et annenhåndsmarked for konvensjonelle havfiskefartøy i de uregulerte fiskeriene av brosme og lange i kystfisket. Færre eiere av konvensjonelle havfiskefartøy ville da se seg tjent med å investere i nybygg når markedet for det eksisterende driftsmiddelet ikke kan finnes i norske kystfiskerier. På kort sikt kan det tenkes at enkeltrederi vil tape på dette, men gruppen konvensjonelle havfiskefartøy vil ventelig på lengre sikt være tjent med at flåtekapasiteten bedre tilpasses ressursgrunnlaget med mulig reduksjon av fiskepresset på uregulerte fiskeslag. Muligheten som her er skissert ble beklageligvis ikke vurdert i vårt brev av 30.5.2010, (vår ref 09/19734) til Fiskeri- og kystdepartementet om fisket etter brosme og lange.

Videre har direktoratet vanskelig for å se for seg at eiere av fartøy som deltar i kystfiskerier her har legitime behov/forventninger om å få innvilget ervervstillatelse for havfiskefartøy som ikke har vært i kystgruppen tidligere. Samtidig har direktoratet også vanskelig for å se for seg at de nåværende eierne av havfiskefartøyene skulle ha noen legitime forventninger om salg av sine fartøy for deltakelse i kystfisket.

#### **4. Avsluttende merknader**

Som nevnt innledningsvis er Fiskeridirektoratet positiv til forslaget. Imidlertid kan forslaget kombinert med et generelt forbud om å tildele ervervstillatelse for havfiskefartøy i kystfisket muligens i større utstrekning bidra til at utviklingen av fangstkapasiteten i kystfisket holdes under kontroll.

Overgangen til lasteromsbegrensning har allerede lagt forholdene til rette for at kystrederi med større fartøy kan vurdere å innføre ombordproduksjon med filetlinjer innenfor hvitfisk. I pelagisk sektor kan det tenkes at oppmalingsanlegg vurderes installert. Forslaget fra departementet vil neppe medføre vesentlige endringer i rederienes muligheter her, da gjeldende praktisering av regelverket tillater fabrikkianlegg i de tilleggsrom på 200 kbm som fartøyet kan ha. Som følge av den frihet rederiene nå gis til fri fartøyutforming innenfor et samlet romvolum på 500 kbm, kan det heller ikke utelukkes at forslaget kan virke kapasitetsdrivende over tid.

Et annet spørsmål som er relevant ved vurdering av endring av størrelsesreglene her, gjelder prosedyren som gjelder ombyggingssaker. I henhold til praksis etter vedtakelse av konsesjonsforskriften er det ikke nødvendig med forhåndsgodkjennelse fra fiskerimyndighetene så lenge et fartøy skal ombygges innenfor størrelsesgrensene som gjelder for denne flåtegruppen. Praksisen her bygger på synspunktet om at ombygging av fartøyet for kystfiske ikke omfattes av deltakerloven § 17, som spesifikt retter seg mot fartøy som er tildelt spesiell tillatelse.

Spørsmålet er imidlertid om det er hensiktsmessig av fiskerimyndighetene å avvise en søknadsbehandling om ombygging når det enkelte rederi gir uttrykk for at det har behov for en avklaring av rettsituasjonen før det foretar betydelige nyinvesteringer. Dette er imidlertid den linjen man foreløpig har lagt seg på i direktoratet. Ulempen med denne tilnæringsmåten er at direktoratet som regel gjennom bakveien likevel blir involvert ved at rederiene uformelt tar kontakt og ber om en uforpliktende forhåndsvurdering av prosjektet. På denne bakgrunn kan det være grunn for direktoratet å behandle dette etter konkret søknad, selv om søkeren strengt tatt ikke er forpliktet til å søke om en slik ombygging.

For øvrig vil vi spørre om terminologien fartøyets samlede "romvolum" kan være mer hensiktsmessig å benytte enn "fartøyets rom" som forslaget benytter.

Med hilsen

Truls Konow  
seksjonssjef

Håvard Holder  
rådgiver

**Kopi til:**

Fartøy- og deltakerseksjonen	Postboks 185 - Sentrum	5804	BERGEN
Kontrollseksjonen			
Region Finnmark forvaltningsseksjon	Postboks 185 Sentrum	5804	BERGEN
Region Møre og Romsdal forvaltningsseksjon	Postboks 185 Sentrum	5804	BERGEN
Region Nordland forvaltningsseksjon	Postboks 185 Sentrum	5804	BERGEN
Region Sør	Postboks 185 Sentrum	5804	BERGEN
Region Sør forvaltningsseksjon	Postboks 185 Sentrum	5804	BERGEN
Region Troms forvaltningsseksjon	Postboks 185 Sentrum	5804	BERGEN
Region Trøndelag	Postboks 185 Sentrum	5804	BERGEN
Region Vest	Postboks 185 Sentrum	5804	BERGEN
Region Vest forvaltningsseksjon	Postboks 185 Sentrum	5804	BERGEN
Reguleringsseksjonen	Postboks 185 - Sentrum	5804	BERGEN
Statistikkavdelingen	Postboks 185 Sentrum	5804	BERGEN
Utviklingsseksjonen	Postboks 185 - Sentrum	5804	BERGEN