



**Fiskeri- og kystdepartementet**  
Postboks 8118 Dep  
0032 OSLO

Vår dato  
21052010

Vår referanse  
200700219/37-519

Vår saksbehandler  
Jan Birger Jørgensen, tlf. 73 54 58 68

Deres referanse  
200700532- /IV

## **HØRINGSBREV OM ENDRING AV LASTEROMSVOLUM SOM STØRRELSSEBEGRENSNING FOR KYSTFARTØY - UTTALELSE FRA NORGES FISKARLAG**

Arbeidsutvalget Norges Fiskarlag behandlet ovennevnte sak i møte i dag 21. mai 2009 og fattet slikt vedtak:

### ”Ad høringsbrevet

1. Norges Fiskarlag viser til høringsbrev fra Fiskeri- og kystdepartementet av 19. februar d.å. om endring av lasteromsvolum som størrelsesbegrensning for kystfartøy. I høringsbrevet foreslår departementet å erstatte gjeldende regel for kystfiskefartøy om en øvre grense for lasteromsvolum på 300 kbm og en øvre grense for andre rom på 200 kbm, med én grense for fartøyets rom på 500 kbm.
2. Departementet viser videre i sitt høringsbrev til at det ved praktiseringen av lasteromsbegrensningen på 300 kbm, har oppstått spørsmål om hvilke tiltak som må iverksettes for at en tank/et rom ikke skal regnes i lasteromsvolumet. Dette er forsøkt beskrevet i departementets instruks av 11. februar 2008, men denne har vist seg utilstrekkelig i den praktiske behandlingen av konkrete saker. Det har også oppstått uklarheter omkring vurderinger av hvilke rom som skal regnes med i beregningen av andre rom enn lasterom. For å avbøte denne situasjonen fastsatte Fiskeridirektoratet en utfyllende instruks den 24. juni 2009. Denne instruksjonen førte bl.a. til at en del fartøy uforskyldt havnet i et urimelig uføre mht sin rettighetssituasjon omkring fiskeadganger som skulle nyttes til fortsatt drift. Norges Fiskarlag reagerte på dette, jfr. organisasjonens brev av 3. juli 2009 og 3. september 2009. Fiskeri- og kystdepartementet kom den 17. desember 2009 med en korreksjon av direktoratets utfyllende instruks, slik at kystfartøy som var gitt ervervstillatelse og var innført i merkeregisteret før 26. juni 2009 skal kunne selges for fortsatt drift.
3. I landsstyrevedtak 90/07 av 1. november 2007 konkluderte Norges Fiskarlag bl.a. som følger omkring spørsmålet om største lasteromsvolum for kystfartøy, jfr. vedtakets punkt 7;

*”Ut fra en totalvurdering går Norges Fiskarlag inn for at dagens øvre lengdegrense på 28 meter erstattes med en lasteromsbegrensning på 500 kubikkmeter. En har valgt et nivå på 500 kubikkmeter for bl.a. å fange opp de fartøyene som har fått tillatelse til forlengelse og ombygging som følge av gjeldende dispensasjonsbestemmelse knyttet til 28 meters*

*grensen, da enkelte av disse nå har (vil ha) et lasteromsvolum på mellom 300-400 kubikkmeter. Fiskerlaget ønsker ikke å kombinere forannevnte parameter med andre parametere for å begrense størrelsen på kystfartøy. Fiskerlaget tilrår videre at lasteromsvolumet som anbefalt skal innbefatte lasterom for løsført fangst (bulkrom)."*

Ovennevnte tilrådning er fremmet overfor myndighetene ved flere anledninger, senest i brev av 3. september 2009.

4. I departementets høringsbrev av 19.2.2010 anføres bl.a. følgende omkring hvilke rom som skal inngå i en samlet grense for lasteromsvolum på 500 kubikkmeter;

*"Dersom det innføres en samlet grense for lasteromsvolum på 500 kbm, vil det innebære at alle rom som kan nyttes til føring av fangst, og de rom som i dag må stå i et rimelig forhold til disse, må være må være under 500 kbm. Det betyr at alle rom som nyttes til føring av fangst, rom for biprodukter, inntak av fisk, blødetank, rom for slog, ensilasjetanker, ballasttanker, isrom, andre lasterom, redskapsrom og rom som er nødvendige av hensyn til forurensningsmyndighetene mv, må ligge innenfor en øvre avgrensning på 500 kbm."*

5. Norges Fiskerlag er tilfreds med at departementet har fremmet et forslag til øvre lasteromsvolum for kystfartøy som samsvarer med tidligere tilrådninger fra Norges Fiskerlag.

Av hensyn til å få etablert retningslinjer som er klare og entydige, samt en enhetlig praktisering av regelverket knyttet til behandlinger av enkeltfartøyer, er Norges Fiskerlag kommet til at organisasjonen kan slutte seg til den beskrivelsen departementet har skissert i sitt høringsbrev om hvilke rom som skal innberegnes i lasteromsgrensen på 500 kbm. Det bør likevel vurderes om redskapsrom ikke skal inngå i volumberegningen på 500 kbm.

6. Det må etableres en unntaksbestemmelse for fartøy som er godkjent med basis i gjeldende regelverk, og som eventuelt har lasteromsvolum som overskrider den nye foreslåtte absolutte grensen på 500 kbm.
7. Departementet har ikke berørt regelen som begrenser kystfartøy til maksimalt å kunne føre i land enkeltfangster på inntil 250 tonn (turkvotebegrensning) i sitt høringsbrev. Norges Fiskerlag legger til grunn at denne turkvoteregelen, som fastsettes i de årlige reguleringsforskriftene, oppheves i fiskerier hvor kvotene gis som faste fartøykvoter (ingen overregulering). I en slik situasjon påvirker ikke lastemulighetene til ett fartøy fiskemulighetene (kvoterammen) til de øvrige fartøyene i gruppen. Dersom behov for omsetningsmessige reguleringsiltak, forutsettes dette ivarettatt av de relevante salgslag.

#### Ad nye stabilitetskrav for fiskefartøy mellom 15-45 meter

8. I forbindelse med behandling av denne saken finner Norges Fiskerlag det også nødvendig å bemerke de nye reglene for stabilitetskrav for fiskefartøy mellom 15-45 meter som trådte i kraft 1. januar 2010. (nybyggingskontrakter som inngås etter 1.1.2010), jfr. § 3-2 i forskrift om konstruksjon, utstyr, drift og besiktigelser for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover (NHD/ Sjøfartsdirektoratet). Innskjerpingen går ut på at det ikke lenger er tillatt å benytte vannballast (i RSW-tankene) for å oppnå myndighetenes stabilitetskrav. Etter det Fiskerlaget kjenner til er dette en regel som er kommet som følge av behandlinger gjennom IMO. Norges Fiskerlag påpekte forannevnte forhold da saken var på høring fra Sjøfartsdirektoratet, jfr. Fiskerlagets brev av 29.9.2008.
9. Konsekvensen av ovennevnte regel er at kystfartøy (under 45 meter) må inn med en betydelig mer mengde fast ballast som igjen vil påvirke dypgangen (økt) til fartøyet.

Alternativt kan fartøyet gis økt bredde (ugunstig for sjøegenskapene), eller at fartøyet strekkes ut over 45 meter (fortsatt adgang til å kunne nytte variabel ballast – RSW-tankene). Alle disse tilpasningene innebærer at fartøyene får større drivstofforbruk med tilhørende utslipp av forurensende gasser, samt at dette gir betydelige fordyrende konsekvenser for rederiene. Norges Fiskarlag anmoder derfor Fiskeri- og kystdepartementet om å drøfte denne saken med sjøfartsmyndighetene for å se på om det er mulig å få til justeringer/tilpasninger knyttet til den nye regelen om fast ballast. Dette ut fra at saken har høy relevans i forhold til spørsmålet om utformingen av større kystfartøy og de rammer som legges gjennom fiskerimyndighetenes regler.

Ad. knoppskyting av autolinefartøy større enn 28 meter

10. Norges Fiskarlag vil også på nytt etterlyse departementets avklaring knyttet til spørsmålet om store kystfartøy (over 28 meter) sine muligheter til å kunne starte opp et fiske etter de uregulerte artene lange, brosme mv. Det vises til at Fiskarlaget allerede i brev av 11. september 2008 anbefalte en mulig løsning for å hindre knoppskyting av autolinefartøy større enn 28 meter til å starte et fiske på de uregulerte artene lange, brosme mv. i konkurranse med den etablerte konvensjonelle havfiskeflåten. Fiskerlaget fremmet en ny anmodning i brev av 12.11.2008 om å få etablert nødvendig regelverk i forbindelse med fastsettelsen av deltakerforskriften for 2009. Som følge av at myndighetene ikke har fulgt opp denne saken har det nå etablert seg flere autolinefartøy over 28 meter i et fiske bl.a. på lange og brosme, stikk i strid med det som har vært organisasjons syn i denne saken. Denne tilpasningen undergraver også den strukturingsprosessen den konvensjonelle havfiskeflåten har vært igjennom siden 2001, hvor rederier til sammen har brukt flere hundrede millioner, og som har ført til at flåten har blitt redusert fra vel 90 fartøy i 1999 til 35 fartøy i dag, med påfølgende redusert fiskepress på artene lange og brosme.

Den siste tidens utvikling i denne saken må få departementet til å innse at det haster med å iverksettes tiltak for å stanse en ekspansjon av en ny gruppe konvensjonelle havfiskefartøy (autolinefartøy) parallelt med den tradisjonelle autolineflåten.”

Med hilsen  
NORGES FISKARLAG

  
Jan Birger Jørgensen

  
Elling Lørentsen

Kopi til: Fiskeridirektoratet  
Medlemslagene  
Landsstyret