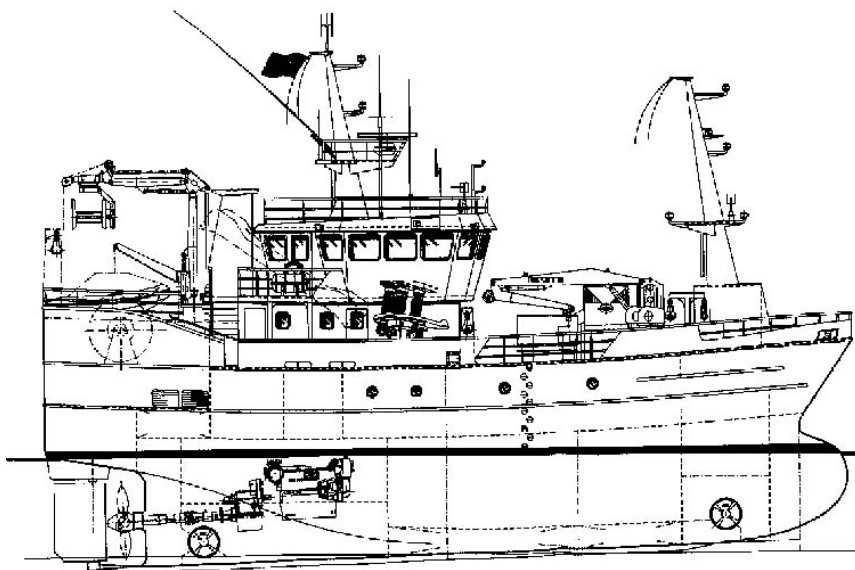




**DET KONGELIGE
FISKERI- OG KYSTDEPARTEMENT**

Høringsnotat av 20. august 2007

Størrelsesbegrensning for store kystfartøy



Høringsfrist 20. november 2007

1 Innledning

Fartøyutforming er en sentral utviklingsparameter i den norske fiskeflåten. Regelverket på dette området har de senere år blitt gradvis oppmyket med sikte på at fartøyeier skal stå relativt fritt til å utforme fartøy basert på den enkeltes kvotegrunnlag, preferanser og vurderinger.

Differensierte lengdegrenser i ulike fiskerier har blitt fjernet eller harmonisert. I tillegg har den tidligere begrensningen i lasteromsvolum for kystfartøy som deltar i pelagiske fiskerier, blitt fjernet. Den eneste gjenværende størrelsesbegrensningen for den fysiske utformingen av fartøy i kystfiskeflåten er nå den øvre lengdegrensen på 28 meter største lengde, som gjelder uavhengig av hvilke fiskerier det enkelte fartøy deltar i.

Utviklingen mot stadig friere fartøyutforming har vært en lang prosess, hvor også konsesjonsregelverket for havfiskeflåten har blitt endret. Dette inneholdt tidligere ulike regler basert på lasteromsvolum, tonnasje og lengde. I noen fartøygrupper ble det også foretatt konkrete kapasitetsvurderinger hvor et omsøkt erstatningsfartøys kapasitet ble vurdert opp mot utskiftingsfartøyet kapasitet. Hvorvidt tillatelser til å skifte ut et fartøy skulle innvilges eller avslås, ble således avgjort etter en komplisert vurdering som også inneholdt store elementer av skjønn.

I St. meld. nr. 51 (1997-98) ble det varslet at departementet ville gjennomgå konsesjonsregelverket, med det utgangspunkt at "et friere regelverk skal bidra til at fartøyeiere står friere i utformingen av fartøy og at en slik fremmer en tryggere og mer hensiktsmessig fartøyutforming". Næringskomiteen sluttet seg til dette, og kommenterte særlig at "omsyn til arbeidsmiljø og tryggleik, samt kapasitet til å handtera biprodukt må liggja til grunn for utforminga". Videre bemerket komiteen også at "trygge, tenlege og lønsame fartøy vil ha stor betydning for rekrutteringa til fiskaryrket". Det samme standpunktet kommer også til uttrykk i St.meld. nr. 21 (2006-2007).

Størrelsesbegrensningene for havfiskeflåten er nå basert på at det for hver enkelt fartøygruppe er fastsatt en øvre grense for lasteromsvolum, og fri adgang til tilpasning for fartøyeieren innenfor disse rammene. Et unntak fra dette gjelder for fartøy med nordsjøtrålkonsesjon og avgrenset nordsjøtrål, som er begrenset av en størrelsesgrense på 28 meter største lengde.

2 Gjeldende hovedregel om størrelsesbegrensning i kystfiskeflåten

Etter de endringene som ble foretatt i konsesjonsregelverket ved vedtakelsen av forskrift av 13. oktober 2006 nr. 1157 om spesielle tillatelser til å drive enkelte former for fiske og fangst (konsesjonsforskriften), og i regelverket for å delta i de fiskeriene som er underlagt årlige adgangsbegrensninger ved vedtakelsen av forskrift av 27. november 2006 nr. 1319 om deltakelse i kystfartøygruppens fiske for 2007 (deltakelsesforskriften), er den alminnelige størrelsesbegrensningen for kystflåten nå utelukkende en regel om at fartøyet må ha en største lengde under 28 meter.

Ved forskriftsendringer i 2004 ble det imidlertid gitt hjemmel for å gjøre unntak fra lengdebegrensningen for kystfartøy, når sikkerhetsmessige hensyn tilsier det. Denne hjemmelen er siden videreført, og er nå tatt inn i deltakelsesforskriften for 2007.

Dispensasjonsbestemmelsen praktiseres i henhold til en instruks fra Fiskeri- og kystdepartementet til Fiskeridirektoratet av 2. april 2004, som ble utformet på grunnlag av departementets forutgående høringsnotat og høringsinstansenes uttalelser til dette. Hovedinnholdet i instruksene er som følger:

”Dispensasjon skal ... bare kunne gis til forholdsvis nybygde fartøy, som viser seg å ha en konstruksjonsmessig mangel som innebærer en høyere risiko for forlis enn det som må kunne forventes av et moderne fartøy. Departementet er på det rene med at det vil dreie seg om fartøy som er sertifisert av sjøfartsmyndighetene, og dermed fyller minimumskravene til konstruksjon og sjødyktighet. Det dreier seg således om fartøy som bør bygges om for å møte rimelige sikkerhetskrav, selv om det ikke er fartøy som må bygges om for å kunne sertifiseres.

...

Dispensasjonen skal være knyttet til dette fartøyet, slik at eieren ved en senere utskifting må skifte til et fartøy innenfor den ordinære lengdegrensen.

Dispensasjonen skal videre være knyttet til den aktuelle eieren, slik at fartøyet ikke kan gis adgang til å delta i en reguleringsgruppe som det i utgangspunktet er for stort til å delta i, dersom det selges til en ny eier. Unntak fra dette skal bare gjøres når eierendringen er ledd i et generasjonsskifte, eller det dreier seg om en rent formell selskapsrettslig endring som ikke medfører at det kommer inn nye personer som eiere.”

Det er gitt tre slike dispensasjoner, og forlengelsene av fartøyene ble gjennomført i henholdsvis 2005, 2006 og 2007. Disse fartøyene er forlenget med 5 til 7 meter, og utgangslengden var mellom 24,5 og 27,5 meter. Det største fartøyet er i dag 32,4 meter.

3 Norges Fiskarlags arbeidsgruppe

Fiskeri- og kystdepartementet er kjent med at landsstyret i Norges Fiskarlag i 2005 satte ned en arbeidsgruppe for å drøfte spørsmål om størrelsesbegrensningene i kystflåten.

Denne arbeidsgruppen foreslo å erstatte lengdegrensen med en begrensning på lasteromsvolum satt til 500 kubikkmeter. En forutsetning for forslaget var at dette ikke skulle innebære noen kvotemessige omfordelinger, verken mellom fartøygrupper eller innad mellom fartøyene i samme fartøygruppe. Etter en intern høring i Fiskarlaget, besluttet landsstyret å utsette behandlingen av forslaget til etter lagets landsmøte i november 2007.

4 Fartøy i størrelsesgruppen 21 – 28 meter

Per februar 2007 er det registrert 231 fartøy i merkeregisteret i størrelsen 21 – 28 (27,99) meter. Disse fartøyene har en gjennomsnittsalder på i overkant av 25 år.

Dersom man splitter opp gruppen på meterintervall, får man følgende antall og gjennomsnittsalder:

Tabell 1: Oversikt over fartøygruppen 21-27,99 meter

Lengdeintervall	Antall	Gjennomsnittsalder
21-21,99 meter	60	25,07
22-22,99 meter	16	38,44
23-23,99 meter	34	23,00
24-24,99 meter	11	37,00
25-25,99 meter	14	30,21
26-26,99 meter	22	28,82
27-27,99 meter	74	19,36
Totalt 21-27,99 meter	231	25,10

Det er 228 av disse 231 fartøyene som har adgang til å delta i adgangsbegrensede fiskerier for kystflåten.

Av disse 228 er det imidlertid 23 fartøy som kun har adgang til å delta i rekefisket sør for 62°N, hvor grensen på 28 meter ikke gjelder. (Mange av disse vil likevel være omfattet av størrelsesbegrensningen for nordsjøtrålkonsesjon eller avgrenset nordsjøtrålkonsesjon, men dette er noe som faller utenfor rammen for dette høringsnotatet).

Som det fremgår av tabellen, er den største gruppen fartøy mellom 27 og 27,99 meter. Samtidig er dette den gruppen som har lavest gjennomsnittsalder. En nærliggende tolkning av dette er en bevegelse opp mot størrelsesgrensen, ved utskifting til nytt fartøy. Dette understøttes også av at gruppen 21 – 21,99 meter er den nest største gruppen målt i antall, og også ligger under den totale gjennomsnittsalderen, idet fartøy som deltar i kystgruppens fiske etter makrell og nordsjøsild inntil 2005 var underlagt en egen størrelsesbegrensning på 21,35 meter (70 fot). Fartøy i disse to meterintervallene utgjør til sammen mer enn halvparten av gruppen. De tre fartøyene som forlenget utover lengdegrensen på 28 meter er ikke inkludert i tabell 1.

De langt fleste av de 205 fartøyene som omfattes av størrelsesgrensen på 28 meter for deltakelse i kystfartøygruppen fiskerier, har adgang til å delta i flere fiskerier. Følgende tabell viser antall fartøy som har ulike kombinasjoner av deltakeradganger:

Tabell 2: Fartøy i størrelsen 21-27,99 meter fordelt etter ulike kombinasjoner av deltakeradganger

Deltakeradgang	Antall pr 21.2.07
Gruppe I	33
NVG-sild kyst	3
Makrell	1
Torsk, sør	1
Gruppe I + NVG-sild kyst	23
Gruppe I + NVG-sild kyst + Seinot, nord	67
Gruppe I + NVG-sild kyst + Seinot, nord + Makrell	7
Gruppe I + NVG-sild kyst + Seinot, nord + Makrell + Nordsjøsild	22
Gruppe I + NVG-sild kyst + Seinot, nord + Makrell + Nordsjøsild + Kystreke, sør	1
Gruppe I + NVG-sild kyst + Seinot, nord + Makrell + Kystreke, sør	1
Gruppe I + NVG-sild kyst + Makrell	5
Gruppe I + NVG-sild kyst + Makrell + Nordsjøsild	6
Gruppe I + NVG-sild kyst + Kystreke, sør	2
Gruppe I + Seinot, nord	2
Gruppe I + Seinot, nord + Makrell+Nordsjøsild+Reke	1
Gruppe I + Makrell	2
Gruppe I + Kystreke, sør	1
NVG-sild kyst + Seinot, nord	1
NVG-sild kyst + Seinot, nord + Makrell	2
NVG-sild kyst + Seinot, nord + Makrell + Nordsjøsild	12
NVG-sild kyst + Seinot, nord + Makrell + Kystreke, sør	1
NVG-sild kyst + Makr	1
NVG-sild kyst + Makrell + Nordsjøsild	9
NVG-sild kyst + Makrell + Nordsjøsild + Kystreke, sør	1
Antall fartøy	205
Deltakeradgang i fiske etter kongekrabbe og fangst av vågekval inngår ikke i opptellinga.	
Deltakeradgang Torsk, sør og Seinot, sør er ikke definert i egne grupperinger sammen med andre deltakeradganger.	
Gruppe I tilsvarer lukket gruppe i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62 grader nord.	

Det fremgår av tabellen at det store flertall av fartøyene i gruppen 21 – 27,99 meter har adgang til å delta i lukket gruppe i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62 grader nord og/eller i notfisket etter norsk vårgytende sild og/eller i notfisket etter sei nord for 62 grader nord. Det er 173 av de 205 fartøyene som har tillatelse til å delta i lukket gruppe i fisket etter torsk, hyse og sei, og 164 som har adgang til å delta i kystnotgruppen i nvgsildfisket. Videre er det 117 av disse fartøyene som har adgang til å delta i notfisket etter sei nord for 62 grader nord, og det er 72 av fartøyene som har adgang til å delta i makrellfisket og 52 som har adgang til å delta i nordsjøsildfisket (hvor også de fartøyene som har adgang til å delta i SUK-gruppen kommer inn).

Det er dermed i det konvensjonelle kystfisket etter torsk, hyse og sei og i kystnotgruppens fiske etter nvgsild at en endret regel om størrelsesbegrensning for

fartøyene, først og fremst vil ha betydning. En slik endring vil imidlertid også ha betydning i de øvrige adgangsbegrensede fiskeriene for kystgruppen. Særlig er det grunn til å fremheve at elleve av de 19 SUK-fartøyene har adgang til å delta i lukket gruppe i fisket etter torsk, hyse og sei, nvg-sildfisket, seinotfisket samt notfisket etter makrell og nordsjøsild. Disse har trolig allerede i dag et kvotegrunnlag som forsvarer drift av et større fartøy enn dagens regelverk tillater.

5 Departementets vurdering

5.1 Innledning

Den dispensasjonsbestemmelsen som ble gitt i 2004 og instruksene om hvordan denne skulle praktiseres, ivaretok et behov for forlengelse av nybygde fartøy som viste seg å ha en uheldig skipsteknisk konstruksjon.

Det kan oppfattes som et paradoks at nybygde fartøy kan tillates forlenget ut over 28 meter når sikkerhetsmessige hensyn tilsier det, mens eldre fartøy ikke kan behandles på samme måte. Både sikkerhetsmessige hensyn, arbeidsmiljøhensyn og hensynet til en kvalitetsmessig god behandling av fangsten, vil i mange tilfeller tilsi at det er vel så stor grunn til å bygge om og forlenge eldre fartøy for å oppnå en tilfredsstillende status innenfor disse områdene, for det enkelte fartøy og for den større kystflåten som helhet. Dagens dispensasjonsbestemmelse synes følgelig å være lite hensiktsmessig, til tross for at den isolert sett fyller sin hensikt.

En annen mulighet er å beholde dagens dispensasjonsbestemmelse, samt å utvide praktiseringen av den til også å gjelde eldre fartøy og eventuelt til å omfatte flere hensyn enn det som følger av gjeldende instruks. Da ville man komme i den åpenbart paradoksale situasjon at eksisterende fartøy – nybygde og eldre – kan tillates forlenget ut over 28 meter, mens ingen fartøy kan bygges med en største lengde ut over 28 meter. Med tanke på fornying av fartøyene i den større kystflåten vil dette kunne være en hemmende bestemmelse, ettersom den i praksis vil invitere til ombygging og forlenging av eksisterende fartøy fremfor nye kontraheringer. På sikt er dette en uheldig utvikling. For nybygg kan det innenfor en utvidet praktisering av dagens dispensasjonsbestemmelse oppstå situasjoner hvor det spekuleres i å bygge fartøy tett oppunder metergrensen, med sikte på snarlig forlenging. En slik tilpasning er uønsket og medfører en lite effektiv ressursutnyttelse.

Dette tilsier at man står overfor to alternativer:

- enten å oppheve dagens dispensasjonsbestemmelse og dermed gå videre med en absolutt lengdegrense for kystfiskeflåten på 28 meter,
- eller å endre dagens størrelsesbegrensning.

Det er på denne bakgrunn behov for å se nærmere på behovet for en slik lengdebegrensning som dagens regelverk bygger på. I den sammenheng bør det også

vurderes hvorvidt det kan være andre parameter som er mer hensiktsmessige, og samtidig ivaretar vesentlige hensyn til blant annet miljø, sikkerhet, råstoffbehandling og flåtestruktur.

5.2 Miljøperspektivet

Lengdegrensen på 28 meter innebærer klare begrensninger når det gjelder valg av teknologi, og kan i mange tilfeller gjøre det vanskelig å prioritere hensynet til miljøet ved investeringer i nye fartøy som følge av rent fysiske skranker.

Blant annet har det den senere tid vært en økende oppmerksomhet på bruk av naturgass som energikilde til fremdriftsmaskineri. Dette krever imidlertid spesialtilpassede løsninger for lagring av gass om bord i egnede tanker, og er mer plasskrevende enn ordinære dieseloljetanker. Gassmotorer vil gi merkbare reduksjoner i utslipp av både NO_x og CO₂ sammenlignet med bruk av dieselmotorer. I denne forbindelse kan det for øvrig nevnes at flere rederier vurderer å bygge fartøy med naturgassbaserte fremdriftsmaskiner eller andre miljøvennlige alternativer. Innenfor dagens lengdegrense på 28 meter er det imidlertid vanskelig å finne den nødvendige plass når de øvrige behov og krav tas med i betraktningen.

Det er på denne bakgrunn nærliggende å hevde at lengdegrensen virker som en bremse på overgangen til slike maskiner. Samtidig gjør den samme type problemstilling seg gjeldende for en lang rekke andre teknologiske løsninger i tillegg til gass; eksempelvis katalysatorer eller andre former for NO_x-rensing, diesel-elektriske motorløsninger, hjelpemotorer eller anlegg for energigjenvinning.

På den annen side vil det være uheldig dersom et friere regelverk for fartøyutforming fører til at fiskefartøyene blir så vidt store at de potensielle miljøgevinstene ikke realiseres som følge av større motorer og økte samlede utslipp.

En slik utvikling fremstår imidlertid ikke som et sannsynlig utfall. Fartøyutformingen vil først og fremst være avhengig av det tilgjengelige driftsgrunnlaget, og således er det vanskelig å se for seg noen stor økning i fartøylengde som følge av å endre grensen på 28 meter. Dette inntrykket understøttes i noen grad av de tre tilfellene hvor det er gitt dispensasjon fra lengdegrensen. Det er heller ikke gitt at et fartøy som er optimalisert for energieffektiv drift med en største lengde på eksempelvis 32 meter vil ha behov for større motorkraft enn et fartøy på 27,99 meter med dårligere sjøegenskaper. Videre vil en alternativ øvre størrelsesbegrensning ikke påvirke den minste kystfiskeflåten.

5.3 Sikkerhet og skipsutforming

Skipstekniske miljø har gjennom en årrekke kritisert bruken av størrelsesparameter i fiskeriregelverket. Særlig tidligere, når man hadde kombinasjoner av lengde og tonnasje som begrensning, innebar dette utfordringer i prosjekteringen av fartøy. Det finnes en rekke eksempler på såkalte "paragrafbåter" som er tilpasset fiskeriregelverket på en slik måte at det har gått på bekostning av fartøyets egenskaper i sjøen.

Når man nå utelukkende har fartøyets lengde som parameter i kystflåten, kan det hevdes at mye av grunnlaget for denne kritikken strengt tatt burde falt bort. Erfaringene tilsier likevel at det stadig prosjekteres og bygges fartøy som i lengde er tilpasset grensen, men som i bredde og dybde/høyde bygges på en slik måte at fartøyene totalt sett ikke er optimale. Dette går blant annet på forhold som stabilitet, sjøegenskaper, arbeidsrom om bord, fart og drivstofføkonomi. Selv om de valg som gjøres under prosjekteringen av et fartøy i siste omgang er rederiets eget ansvar, er det mange gode grunner i det enkelte tilfellet som i realiteten er avgjørende for de valg som blir tatt. Det er derfor ikke til å komme bort fra at lengdegrensen, selv om den nå er eneste parameter for størrelsesbegrensning, faktisk innebærer at det blir bygget båter som ikke er optimale verken når det gjelder sjøegenskaper eller arbeidsforhold.

Videre er det fra flere hold uttrykt et ønske om å få til en bedre sammenheng mellom reguleringsparametrer for fiskefartøy som benyttes i fiskeriforvaltningen og sjøfartsmyndighetenes regelverk, herunder i forhold til IMO (International Maritime Organisation). Det siktes her til sammenhengen mellom å kunne ha et fartøy som er tilpasset det kvotegrunnlag fartøyet er tildelt, og samtidig ta hensyn til sjøfartsmyndighetenes krav til sikkerhet og sjøegenskaper. Det er full anledning innenfor de gjeldende rammer til å bygge fartøy som er gode eller dårlige, sett i forhold til kravene til sikkerhet og sjøegenskaper. Med en øvre grense på 28 meter kan en risikere at det blir bygget fartøy hvor det er kvotegrunnlaget som blir bestemmende for fartøyets utforming, mens man bare sørger for å ligge innenfor de minimumskrav som er stilt i sjøfartsmyndighetenes regelverk. Med friere regler for utforming av fartøy kan det legges bedre til rette for at de ulike hensyn som her er skissert balanseres på en bedre måte. En har fortsatt ingen garanti for hvordan fartøyene vil bli utformet, men en kan redusere sjansen for at det ene går på bekostning av det andre.

Samtidig er det her et poeng at en fast lengdegrense medfører at fartøyene tilpasses denne, mens dimensjonene for øvrig tilsier at fartøyet også ut i fra en estetisk vurdering burde vært lengre. Med henblikk til Norges maritime tradisjoner og den kompetanse som over tid er bygget opp når det gjelder skipsdesign, er det et tankekors at dagens regelverk på sett og vis inviterer til å bygge fiskefartøy som kan synes feildimensjonerte. En uttalelse til avisa Fiskaren 23. mai 2007 illustrerer dette poenget:

"Alle vi som teiknar skrog, ønskjer jo i utgangspunktet at skroget har penast muleg linjer. Men dette er mange gonger vanskeleg, fordi dei båtane vi vanlegvis byggjer, er såkalla paragrafbåtar".

5.4 Arbeidsforhold

Den større delen av kystflåten er i dag på mange områder i samme situasjon som havfiskeflåten når det gjelder konkurransen om arbeidskraft. Dette innebærer at den større kystflåten konkurrerer om mannskap med både havfiskeflåten og andre maritime næringer.

Det stilles i dag stadig større krav til fiskefartøyenes fasiliteter for mannskapet ombord; herunder sikkerhet, lugarer med dusj/toalett, oppholdsrom m.v., og dette fordrer større plass. Av denne grunn er det et poeng at friere fartøyutforming vil bidra til å øke kystflåtenes konkurransekraft slik at også denne flåtegruppen kan konkurrere om den best kvalifiserte arbeidskraften

For den større kystfiskeflåten som i dag begrenses av regelverket for fartøyutforming, vil større grad av frihet for det enkelte rederi kunne innebære en bedre tilrettelegging av areal, utstyr og maskineri om bord, med sikte på et bedre og tryggere arbeidsmiljø samt forbedrede boforhold og bekvemmeligheter for mannskapet. Dette har av næringen blitt fremmet som sentrale suksesskriterier i forhold til å sikre rekruttering i konkurranse med andre næringer.

5.5 Råstoffbehandling; fangsthåndtering og levendelagring

Videre ser en nå en utvikling hvor tilgjengelighet og vandringsmønster på flere av de pelagiske fiskebestandene, samt beliggenheten til den pelagiske landindustrien tilsier at det kan være aktuelt med lange seilaser med lasten (råstoffet) om bord. Lange seilaser fra fangstfelt til leveringssted med råstoffet om bord tilsier at det vil være en fordel å få mest mulig fangst med seg, og fartøyene må ha en slik utforming at de kan ha en fornuftig marsjhastighet med minst mulig sjø- og bølgemotstand. Et større fartøy, med bedre fasiliteter for råstoffbehandling og større lasteromskapasitet, vil gi mulighet for å frakte større fangstvolum på hver tur, og færre turer totalt sett gir både bedre driftsøkonomi og lavere utslipp av avgasser, uten at dette går på bekostning av råstoffkvaliteten. Dersom man hadde mulighet for å bygge lengre fartøy, ville disse presumptivt kunne utformes slik at drivstofforbruket reduseres, eller man oppnår høyere marsjfart med samme forbruk.

Et annet forhold er utviklingen av levendelagring av fisk for å sikre kontinuerlige leveranser av ferskt råstoff, og dermed oppnå merverdier i markedene. Fangst med sikte på levendetransport og senere levendelagring stiller særlige krav til utforming av fiskefartøyenes lasterom, og innebærer generelt en lavere utnyttelse av det totale volumet. For at slik fangst skal resultere i et produkt med høy råstoffkvalitet, er det blant annet helt nødvendig med rask nedkjøling og i mange tilfeller er det påkrevd å ha installert plasskrevende RSW-anlegg. Dette er også momenter som trekker i retning av at rederiene må stå friere til å velge fartøystørrelser, dersom man fullt ut skal kunne utnytte de mulighetene dette vil kunne by i fremtiden.

I samme retning kan en anføre den stadige utviklingen mot nye og strengere hygienekrav fra Mattilsynet for behandling og oppbevaring av fisk om bord i fiskefartøy. I rådsdirektiv 93/43/EØF er det fastsatt generelle regler og prinsipper for hygienisk produksjon av næringsmidler. Den nye forordningen fra EU bygger på de samme prinsippene som før og gjelder for hele kjeden av matproduksjon fra primærproduksjon til og med markedsføring og eksport. Dette gir ytterligere utfordringer for fartøyeiere, og stiller større krav til plass ombord for behandling og lagring av råstoffet.

Når det gjelder fangsthåndtering og lagring av råstoff er det imidlertid en relevant problemstilling knyttet til muligheten for å installere fryseri ombord i fiskefartøy. Etter at frysekonsesjonslovene ble opphevet tidlig på 1980-tallet, er det fritt opp til fartøyeier å bestemme hvorvidt fartøyet skal utstyres med fryseri. Dette er plasskrevende installasjoner, og størrelsesgrensen på 28 meter har trolig virket begrensende for utbredelsen. Med en annen type størrelsesbegrensning kan det bli mer aktuelt å ha fryseri ombord, noe som igjen kan redusere andelen ferskt råstoff som landes fra kystfiskeflåten.

På den ene siden står altså hensynet til at fartøyeier i størst mulig grad bør stå fritt i utformingen av eget driftsmiddel. På den annen side er det et dilemma dersom en endring av regelverket indirekte legger til rette for økning av andelen fryst råstoff. Dette står i motsetning til målet om å utnytte de nasjonale fortrinn som tilgangen til ferskt råstoff gir, jf regjeringens ferskfiskstrategi.

Dersom dagens lengdegrense skal erstattes av en annen form for størrelsesbegrensning, kan det derfor være aktuelt å innføre særlige restriksjoner i adgangen til å installere fryseri i disse fartøyene. Vi ber høringsinstansene vurdere denne problemstillingen.

5.6 Kapasitetsutvikling

Det kan hevdes at den øvre lengdegrensen på 28 meter er et effektivt hinder mot en utvikling hvor kystfiskefartøyene stadig øker i størrelse, og at dette er et mål i seg selv. En dreining mot generelt større kystfiskefartøy vil isolert sett innebære en økt teknisk fangstkapasitet i fiskeflåten, og enkelte vil hevde at dette er en uheldig tendens sett i lys av de tiltak som er satt i verk for å redusere kapasiteten i fiskeflåten.

Ettersom den enkelte aktør har mulighet til å kombinere ulike innsatsfaktorer som for eksempel motorstyrke, fartøystørrelse, fiskeletingsutstyr og fangstutstyr, er det likevel ikke nødvendigvis hensiktsmessig å holde fast ved fartøylengde som begrensende parameter i kapasitetssammenheng. Dersom det hadde vært et mål å regulere kapasiteten i forhold til tekniske parameter ved det enkelte fartøy, er det andre parameter som er mer treffende enn fartøyetets lengde. Innenfor de adgangsbegrensede fiskerier med fastsatte totalkvoter og fartøykvoter er imidlertid ikke fiskeflåtens tekniske fangstkapasitet spesielt relevant som kapasitetsmål, men det er likevel grunn til å være oppmerksom på de kapasitetsmessige effektene av en eventuell endring.

Det er også grunn til å være oppmerksom på at generelt større kystfiskefartøy også vil kunne innebære at mer kapital kan bli bundet i fartøymassen. Imidlertid er dette forhold som det må være fritt opp til den enkelte bedrift å vurdere, og det legges til grunn at investeringsbeslutningene av den enkelte er rasjonelle og basert på forsvarlige forretningsmessige kriterier. I denne sammenheng vil også finansinstitusjonene spille en rolle for å vurdere prosjektenes økonomiske bærekraft.

5.7 Differensiert flåtestruktur

Den faste lengdegrensen på 28 meter største lengde har gitt en definisjonsmessig enkel skillelinje mellom hav- og kystfiskeflåten. Dersom denne lengdegrensen endres, erstattes eller forlates, vil det kunne oppfattes som et skritt i retning av å viske bort dette skillet, og dermed også som en trussel for en størrelsesmessig differensiert fiskeflåte.

I denne sammenheng bør en imidlertid også ta i betraktning at det i liten grad er lengdegrensen på 28 meter som opprettholder en differensiert flåte. Et overveiende flertall av norske fiskefartøy er under 15 meter største lengde, og av disse er det igjen en overvekt av fartøy under 10,67 meter. For denne store massen av kystfiskefartøy er dagens lengdegrense på 28 meter altså uten betydning. Grensen på 28 meter er først og fremst relevant for fartøyeiere som har fartøy mellom 20 og 28 som vurderer anskaffelse av nytt fartøy, og på mange områder har mer til felles med havfiskeflåten enn den mindre kystfiskeflåten.

Det er mot denne bakgrunn vanskelig å se at et friere regelverk for fartøyutforming for de største fartøyene i kystfiskeflåten, vil ha uheldige konsekvenser for målet om en differensiert flåte.

5.8 Oppsummering og konklusjon

Som det fremgår i det foregående, er argumentene for å endre dagens størrelsesgrense i stor grad individorienterte argumenter. Det dreier seg stort sett om å legge til rette for at den enkelte skal kunne gjøre valg ved prosjekteringen av fiskefartøy, som innebærer at driftsmiddelet blir bedre tilpasset den virksomheten man ønsker å drive og man kan legge til rette for å få et bedre økonomisk utbytte av den kvoten som tildeles.

På bakgrunn av de argumentene som er drøftet foran, anser departementet at man bør endre dagens ordning med en størrelsesgrense på 28 meter. Man har således følgende alternativer:

- Ingen størrelsesbegrensning
- Øke dagens lengdegrense
- Tonnasjegrense
- Begrensning i lasteromsvolum

For det første er det en mulighet å forlate det gjeldende systemet, og fjerne alle begrensninger på hvordan et fartøy kan utformes. Departementet anser imidlertid dette for å være et uaktuelt alternativ.

Bakgrunnen for dette standpunktet er at departementet ønsker å opprettholde en differensiert flåte og fortsatt ha et skille mellom kystfiskeflåten og havfiskeflåten. En størrelsesbegrensning bidrar til å sikre dette. Det er så vidt departementet har registrert heller ingen som har gått inn for at det ikke skal være noen begrensninger

overhodet når det gjelder fartøyutforming. Både politiske og reguleringsmessige hensyn taler også for at fartøyutformingen skjer innenfor myndighetsstyrte rammer, og de hensyn som taler for friere utforming kan ivaretas uten at det slippes helt fritt.

Det andre alternativet er å øke dagens lengdegrense. Dette kan på kort sikt avhjelpe noen av problemene som er skissert i dette høringsnotatet, men vil på lengre sikt trolig innebære at man havner i en tilsvarende situasjon. Således vil man bare skyve på problemet, og dette anses ikke for å være en aktuell eller varig løsning.

Alternativ tre er å erstatte dagens lengdegrense med en tonnasjebegrensning. Dette er et vanlig parameter innenfor skipsfart, men lite relevant i fiskerisammenheng. En tonnasjebegrensning har også en del av de samme ulempene som en fast lengdegrense, da en slik begrensning også vil legge føringer for hvordan fartøyet kan utformes.

Det siste alternativet er å benytte en grense basert på største tillatte lasteromsvolum. Dette er en parameter som er relevant i forhold til den praktiske utøvelsen av fisket, og er velegnet for å unngå de uheldige virkningene av en fast metergrense eller tonnasegrense. Størrelsesbegrensningene for havfiskeflåten er for øvrig allerede i dag basert øvre grenser for lasteromsvolum, og fri adgang til tilpasning for fartøyeieren innenfor disse rammene. Dette taler for å anvende samme tilnærming også i kystfiskeflåten.

Så langt departementet har erfart, er erfaringene etter at havfiskeflåten fikk et nytt og enklere regelverk for fartøyutforming, herunder opphevelsen den øvre lengdegrensen på 40 meter for konvensjonelle fartøy på 28 meter og større, positive sett i forhold til at eierne har bygget fartøyer som er tilpasset den enkelte bedrifts behov. I den sammenheng bør det legges vekt på at rammebetingelsene for de ulike delene av fiskeflåten i størst mulig grad bør være like.

6 Forslag

Næringskomiteen kommenterte allerede i Innst.S.nr. 93 (1998-1999) at "... skilje mellom hav og kystfiske må utgreiast med sikte på å få fram andre parameter enn fartøyet si lengde".

Med bakgrunn i dette og de vurderinger som er gjort i dette høringsnotatet foreslår Fiskeri- og kystdepartementet at dagens øvre lengdegrense på 28 meter erstattes med en lasteromsbegrensning på 300 kubikkmeter.

Det er grunn til å presisere at dette forslaget ikke skal innebære noen kvotemessige omfordelinger, verken mellom fartøygrupper eller innad mellom fartøyene i samme fartøygruppe. I noen fiskerier er det fortsatt en viss overregulering også for fartøy i denne størrelsesgruppen. I hvilken grad forslaget vil medføre konsekvenser for overreguleringsgraden, vil bero på hvor mange fartøy som blir bygget ut over lengdegrensen på 28 meter og hvordan kvotesituasjonen utvikler seg i årene fremover.

Forslaget skal videre ikke ha noen innvirkning på det enkelte fartøys kvotegrunnlag, og det forutsettes at fartøyets hjemmelslengde forblir uendret. Ingen kan således påregne at en økning i fartøystørrelse vil ha noen kvotemessig effekt.

Når det gjelder spørsmålet om tilgang til fiskeområder m.v. er disse dels basert på hvilket redskap som nyttes og dels på fartøystørrelse. Det er derfor grunn til å understreke at det vil være fartøyets faktiske størrelse som avgjør om det rammes av denne type tekniske reguleringer, ikke fartøyets hjemmelslengde for kvotetildeling.