



DET KONGELIGE
FISKERI- OG KYSTDEPARTEMENT

Sjå adresseliste

Deres ref

Vår ref
200600142- /BSS

Dato
10. mai 2011

Høyringsbrev – forslag om å auke største tillatne lasteromsvolum for fartøy med torsketrål-, seitrål- og reketrålkonsesjon - endring av forskrift av 13. oktober 2006 nr. 1157 (konsesjonsforskrifta)

1. Innleiing

Lasteromsvolum for fartøy med reke-, sei- og torsketrålkonsesjon er regulert i forskrift av 13. oktober 2006 nr. 1157 om spesielle tillatelser til å drive enkelte former for fiske og fangst (konsesjonsforskrifta). Største tillatne lasteromsvolum for dei tre fartøygruppene er **1500 m³**. Departementet legg fram forslag om å heve denne grensa til **4000 m³**.

Høyringsfrist 10. august 2011.

2. Bakgrunn for forslaget

Avgrensinga av lasteromsvolumet for reke-, sei- og torsketrålarar er regulert i konsesjonsforskrifta §§ 2-2, 2-15 og 3-3. Føresegnene lyder slik:

§ 2-2

Det kan ikke tildeles torsketråltillatelse for fartøy som har større lasteromsvolum enn 1500 m³.

§ 2-15

Det kan ikke tildeles seitråltillatelse for fartøy som har større lasteromsvolum enn 1500 m³.

§ 3-3

Det kan ikke tildeles reketråltillatelse for fartøy som har større lasteromsvolum enn 1500 m³.

Kva vi reknar som lasteromsvolum vil i denne samanhengen variere mellom fartøygruppene. For fartøy med torsketrålkonsesjon vert ikkje rom for fiskemjøl rekna med innanfor ramma av 1500 m³, i motsetning til kva som gjeld for seitrålarar og reketrålarar.

Konsesjonsforskrifta regulerer tildeling av spesielle løyve (konsesjonsordningar). Konsesjonsordningar er eit middel for å tilpasse fangstkapasiteten i flåten til ressursgrunnlaget, jf. § 1 i forskrifta.

Avgrensinga av lasteromsvolumet er ein måte å regulere fangstkapasiteten til det enkelte fartøyet på, og gjeldande avgrensingar er baserte på ein maksimal storleik på faktisk lasteromsvolum. Dette inneber at fartøyeigarar innanfor denne avgrensinga står fritt til å velje dimensjonar på fartøyet.

Departementet sitt forslag om å heve øvre grense for lasteromsvolumet for reke-, sei- og torsketrålere er basert på eit forslag frå Fiskebåtrederne's Forbund i brev 22. oktober 2010. I brevet viser Fiskebåt også til tidlegare høyringsfråsegner i samband med forslag frå departementet om å heve grensa for ringnotfartøy og pelagiske trålfartøy. Fiskebåt ønskjer primært å oppheve grensa for lasteromsvolum for dei aktuelle fartøygruppene, subsidiært foreslår dei å heve grensa til 4000 m³, (eksklusiv mjølrom).

Fiskebåtrederne's Forbund viser til at enkelte fartøy har både seitrål-, torsketrål- og reketrålkonsesjon. Desse fartøygruppene bør derfor ha likt regelverk. I dag blir ikkje mjølrom rekna med ved utrekning av lasteromsvolumet for fartøy med torsketrålkonsesjon, medan dei blir rekna med for fartøy med reke- eller seitrålkonsesjon.

Fiskebåtrederne's Forbund skriv vidare at Forbundet har vore i kontakt

"med rederier som planlegger nybygg, og de fleste sier at begrensningen på 1.500 m³ representerer en vanskelig utfordring dersom de skal ta i bruk nye systemer for effektiv lasthåndtering, automatisk sortering og palletering. Rederiene peker på at behov for økt sikkerhet og bedre arbeidsmiljø er en viktig motivasjon for å satse på palletering, og viser til at dagens håndtering av fangsten om bord i fartøyene er helt på grensen i forhold til hva som er tillatt etter arbeidsmiljøregelverket. Lasterommene er også den mest skadeutsatte arbeidsplassen om bord i disse fiskefartøyene. Det er også stadig vanskeligere å skaffe lossearbeidere som vil losse

fiskefangster, og utviklingen med palletering og automatisk sortering er også viktig for å lette lossearbeidet, og ikke minst redusere reklamasjonene knyttet til sortering. Fiskebåtrederne Forbund mener at det er viktig å unngå at lasteromsbegrensningen gjør det vanskelig å bygge effektive trålere som øker verdiskapingen, og tar i bruk ny teknologi for lasthåndtering m.m. Et ønske om å ta vare på mer av fangsten, både bifangst og biprodukter, er også et sterkt argument for å heve lasteromsbegrensningene for trålerflåten. Fiskebåtrederne Forbund viser til at bruk av palletering normalt krever et 30 % større lasterom for å få med samme fangst som i dag. I tillegg er det nødvendig å ha et palleteringsrom som også må være fryserom. Forbundet mener på denne bakgrunn at dersom det skal være en begrensning på lasteromsvolumet på torske-, sei- og reketrålere, så må denne være minst 2.500 m³ for å legge til rette for bedre arbeidsmiljø, økt verdiskaping, større sikkerhet, energieffektivitet og fremtidsrettede produksjonsmuligheter.”

Fiskebåtrederne Forbundet peiker også på at ei utvikling med friare reiskapsval og struktursamarbeid mellom pelagisk sektor og torskesektoren talar for ein felles regel for lasteromsvolum for heile havfiskeflåten.

3. Fiskeri- og kystdepartementet si vurdering

Departementet meiner at det er fleire gode grunnar for å heve lasteromsavgrensingane for reke-, sei- og torsketrålarene. Ved å auke den øvre grensa for storleiken på lasterom legg ein til rette for friare fartøyutforming. Dette vil igjen gjere det enklare for fartøyeigaren å byggje om fartøyet med sikte på betre handtering av last/fangst, sikkerheit, arbeidsmiljø, tilpassing til miljøkrav og friare reiskapsval.

Dei mest verdifulle fiskeslaga som torsketrålalar og seitrålalar fiskar på i dag er regulerte med fartøykvotar, medan fisket til reketrålarene er regulert med konsesjonskapasitet. Auka lasteromsvolum gir større lastekapasitet. Det gir høve til lengre og færre turar. Likeeins gir større lastekapasitet betre høve til å ta i bruk nye system for effektiv lastehandtering, automatisk sortering og palletering, slik Fiskebåtrederne Forbund skriv.

Større lasteromsvolum vil vidare leggje til rette for at ein større del av fangsten (biprodukt) kan takast vare på om bord. Dessutan gir det høve til å fiske og ta vare på artar som i liten grad blir utnytta i dag. Vi kan i denne samanhengen vise til at det har vore ein del diskusjon rundt bifangst og ilandføringsplikt i reketrål fisket i Barentshavet. Større lasteromsvolum bør gjere det enklare å føre i land slik bifangst.

Det kan reisast spørsmål ved om større lasteromsvolum vil føre til auka og uønska fiske på artar som verken er kvoteregulerte på fartøynivå eller regulerte med konsesjonskapasitet. Faren for dette er i utgangspunktet heller avgrensa så lenge dei viktigaste fiskeslaga det blir fiska på nettopp er kvoteregulerte på fartøynivå eller

regulerte med konsesjonskapasitet. Det er lite aktuelt med direktefiske med trål etter andre artar. Større lasteromsvolum vil derfor i liten grad kunne føre til auka fiske på artar som er lite utnytta. Dersom fisket på slike artar blir for stort, kan kvoteregulering eller bifangstregulering vere eit naturleg tiltak frå forvaltninga si side.

Fiskeri- og kystdepartementet har opna for friare reiskapsval i enkelte fiskeri der reiskapsregulering ikkje er strengt nødvendig. Friare val av reiskapar kan skape behov for større lasteromsvolum. Fiskeriforvaltninga greier no ut konsekvensane av eit friare reiskapsval i fleire fiskeri, mellom anna pelagisk trål som alternativ til botntrål. Pelagisk tråling kan skje i farvatn og område som er stengde for botntråling, og denne reiskapen kan gi større fangstar. Mindre avgrensing av lasteromsvolumet vil leggje til rette for å ta vare på fangstane og dermed nytte denne reiskapen dersom det blir tillate. Utfordringa ligg også her i endra skattleggingsmønster eller auka press på fiskeslag som det i dag ikkje blir fiska noko særleg på. Departementet vil be høyringsinstansane også å vurdere spørsmålet om auka lasteromsvolum i dette perspektivet. Vi vil leggje til at eit eventuelt fiske med pelagisk trål ligg noko fram i tid.

Storleiksgrenser kan gi utilsikta avgrensingar for utforminga av nybygg der mange andre element som krev plass kan bety noko.

Skipsteknisk AS har opplyst at IMO/MARPOL har sett i verk eit nytt internasjonalt regelverk som forbyr bruk av brennoljetankar i dobbeltbotn på skip som har ein bunkerskapasitet på meir enn 600 m³. Dette gjeld for nybygg og for eksisterande skip som per definisjon gjennomgår ei omfattande ombygging. For fabrikkskip, og spesielt for reketrålflåten, skriv Skipsteknisk AS at denne grensa blir opplevd som eit hinder for rasjonell og økonomisk drift av fartøya.

For fiskefartøy med bunkersbehov på meir enn 600 m³ må tankvolum flyttast opp frå dobbeltbotn og lenger inn i skroget. Desse "Clean Design-tankane" vil då ta volum som tidlegare vart brukt til lasteromsvolum og andre rom samtidig som dette igjen gir utfordringar når det gjeld stabilitetskrav. Samla sett resulterer dette i skrog med auka volum/ auka breidde og større djupne til hovuddekk. Skipsteknisk AS uttalar at for å utvikle eit skrog (etter gjeldande regelverk) med optimale sjøeigenskapar, låg skrogmotstand etc. så vil naturleg lasteromsvolum kunne liggje på 1600 til 2500 m³.

Også når det gjeld dei ulike miljøutfordringane fiskeflåten møter, kan det melde seg behov for endra konstruksjonar.

Fiskeri- og kystdepartementet meiner at ein bør arbeide for eit likt regelverk for heile havfiskeflåten når det gjeld avgrensingar i lasteromsvolum. Reglane om kva som skal reknast som lasterom, fryserom og andre rom bør vere like for dei ulike fartøygruppene. Når avgrensinga er basert på lasteromsvolum, vil det i praksis fort oppstå ein diskusjon om kva rom om bord i fartøyet som skal reknast med. Andre rom

enn dei som skal reknast med må deretter ikkje byggjast om eller på andre måtar endrast, slik at dei får ei form som tilseier at dei skulle vore rekna med.

Ved kgl. res. av 15. oktober 2010 vart lasteromsvolumet for ringnotfartøy og pelagiske trålarar heva frå 2000 m³ til 4000 m³. Den nye grensa omfattar alle rom under eitt og betyr at alle rom som blir nytta til føring av fangst, rom for biprodukt, mjølrom, fryserom, isrom og eventuelt andre lasterom må liggje innanfor ei øvre grense. For torsketrålarar omfattar storleiksgrensa ikkje mjølrom i motsetning til kva som gjeld for seitrålarar og reketrålar, der mjølrom vert rekna med som lasterom. I foredraget til konsesjonsforskrifta står det at *"Det kan også oppstå en diskusjon omkring hva som er å betrakte som "fangst", særlig for fartøy som helt eller delvis bearbeider fangsten om bord eller på andre måter tar vare på biprodukter eller annet råstoff med sikte på produksjon av utradisjonelle produkter. Her er det lagt til grunn at "fangsten" omfatter fiskeråstoffet i tradisjonell form, og at for eksempel melrom faller utenfor. Slike rom skal for eksempel altså ikke regnes med innenfor rammen på 1500 m³ for torsketrålere."*

Den nye storleiksgrensa vi gjer framlegg om inneber likevel ein så kraftig auke av lasterommet at det ikkje lenger er sakleg behov for å halde mjølrom utanfor lasteromsvolumet for torsketrålarar. Dermed vil vi få eit likt regelverk for heile den konsesjonsregulerte havfiskeflåten (ringnot, pelagisk trål, torsketrål, seitrål, reketrål) både når det gjeld kva rom som skal reknast med i lasteromsvolumet, og når det gjeld ei øvre grense (4000 m³). Dette vil innebere ei klar forenkling av regelverket.

Departementet legg vekt på at både forvaltninga og næringsaktørane vil unngå fleire vanskelege vurderingstema med ei samla grense, og dette vil også sikre ei føreseieleg og lik behandling av denne type søknader. Det blir enklare å halde seg til reglane, og det vil i tillegg gi dei som har høve til å drive ombordproduksjon rammevilkår som gjer det mogleg å utvikle eit slikt konsept vidare.

Fiskeri- og kystdepartementet foreslår på denne bakgrunn at lasteromsvolumet for fartøy med torsketrål,- seitrål- og reketrålkonsesjon blir heva til **4000 m³**.

Med helsing

Christian Wormstrand
fung. avdelingsdirektør

Bergljot Strømme Svendsen
seniorrådgivar

Høyringsinstansar:

Fiskeridirektoratet

Sjøfartsdirektoratet

Havforskningsinstituttet

Norges Fiskarlag

Norges Kystfiskarlag

Fiskebåtrederne forbund

Pelagisk forening

Fiskekjøperne Forening

Fiskeri- og havbruksnæringens landsforening

Norske Sjømatbedrifters Landsforening

Norsk Sjømannsforbund

Norsk Sjøoffisersforbund

Norsk Maskinistforbund

Innovasjon Noreg

Finansnæringens Fellesorganisasjon

World Wide Fund for Nature (WWF), (Verdens Naturfond)

Norges Naturvernforbund

SINTEF

Det Norske Veritas