

Umsögn um Mál nr. 148/2022

Reykjavík 31.08.2022

Umsögn um Mál nr. 148/2022, “Frumvarp til laga um breytingu á lögum um veiðar í fiskveiðilandhelgi Íslands og breytingar á lögum um stjórn fiskveiða (aflvísir og orkuskipti)”

Við hjá Nautic ehf. styðjum heilshugar þau markmið sem sett eru fram í máli nr. 148/2022 er lýtur að hvata til orkuskipta. Hér er þó um að ræða tvö aðskilin mál er lúta að fiskveiðistjórnunarlögum sem þó bæði hafa mjög hamlandi áhrif á hönnun skipa með tilliti til hagkvæmni, öryggi sjómanna og almenna meðferð á afla í þeim skipaflokkum sem um ræðir. Þannig er ekki er hægt að skila inn einni samantekinni umsögn um þetta frumvarp og höfum við því aðskilið þau hér að neðan, þar sem við drögum fram okkar faglegu sjónarmið sem skipahönnuðir. Sameiginlegt fyrir báða útgerðarflokkana er að þeir geta talist ákaflega heppilegir til brautryðjandi áfanga í orkuskiptum í fiskveiðiflotanum, og þá hvort sem um ræðir blandaða tækni í notkun raforku og/eða rafeldsneytis svo sem metanól, ammóníak eða annað. Það sem þó flækir úrlausn málsins er að reglur flokkunarfélaga í tengslum við notkun rafeldsneytis um borð í skipum þarfnast nokkurra skýringa af hálfu flokkunarfélaga og Samgöngustofu. Slíkar skýringar eru nauðsynlegar til þess að skipahönnuðir hafi skýrar línur um hverjar eru raunverulegar kröfur til útfærslu og hönnunar þeirra skipa sem nýta sér rafeldsneyti. Sá hængur hefur gjarnan verið á þróun þessarar reglna er að þær taka gjarnan mið af stærri skipum sem hafa ótakmarkað rými til að uppfylla ýtrustu kröfur til þurrýmis sem aðskilur slíka eldsneytistanka frá öðrum rýmum í skipinu. Í fiskiskipum höfum við skipahönnuðir ekki almennt þann lúxus að hafa óhefta rýmisnotkun og er því nauðsynlegt að komast til botns í þeim kröfum sem Flokkunarfélög og Samgöngustofa gerir til útfærslu á ýmsum atriðum er lúta að rafeldsneyti.

Almennt þá erum við skipahönnuðir þeirrar skoðunar að allar þær hömlur sem settar eru á hönnun skipa og hafa það að markmiði að stýra, eða takmarka, sókn á viss veiðisvæði séu ekki af hinu góða með tilliti til hagkvæmni og öryggi skipsins í rekstrarlegu sjónarmiði. Við teljum vænlegra að stýra sókn með takmörkunum í stærð og útfærslum þeirra veiðafæra sem leyfilegt er að nota á mismunandi svæðum.

Aflvísir og stærðartakmarkanir skipa í þessum flokki.

Eins og segir í drögunum þá er hér um að ræða takmörkun á lengd skipa í þessum útgerðarflokki sem og aflvísis takmörkun sem gerir það að verkum að togarar í þessum flokki verða lengstir á bilinu 29 til 42 metrar, allt eftir því hversu grunnt skipinu er ætlað að sækja. Þá er aflvísir bein takmörkun á því afli sem slíkt skip hefur til umráða við veiðar á þessum slóðum og er það sömuleiðis mismunandi eftir því hversu grunnt skipinu er ætlað að sækja þ.e.a.s. 3 mílna eða 4 mílna viðmið. Þessar takmarkanir gera það að verkum að slík skip eru takmarkörkuð í útfærslum við þessi svæði, bæði í stærð og afli. Hér þarf svo að hafa í huga að þessi skip verja mismunandi hlutfalli af sinni heildarsókn innan þeirra svæða sem þau eru þá eru hönnuð fyrir, og fyrir vikið verða þessi skip óhægstæðari í rekstri á dýpri veiðislóðum. Togari sem er hannaður er fyrir slík svæði er að jafnaði með togátak (bollard pull) sem nemur um 15 til 20 tonn að hámarki, og er það aflvísir sem takmarkar það togátak. Þetta gerir það að verkum að slíkur togari verður óhentugur til sóknar á dýpri veiðislóð og í verri veðrum vegna

Þess að hann hefur ekki nægjanlegt afl til að stunda veiðar í brælum og/eða með tvö troll þegar því er við komið á djúpslóð. Togari í þessum stærðarflokk kostar á bilinu 2 til 3 miljarða í smíðum. Nýting skipsins á grunnslóðum er eitthvað mismunandi og má ætla að við suðurströndina sé sóknin um 65% af úthaldstímanum á grunnslóðum, en þá aðeins um 25% af sínum úthaldstíma hjá rekstaraðilum á vesturlandi. Með þetta fyrir augum þá má segja að þessi fjárfesting uppá 2 til 3 miljarða sé ekki eins hagstæð og hún gæti verið á djúpslóðum sem er þá um 35% til 75% af rekstrartíma skipsins.

Að þessu sögðu þá er það undir öllum kringumstæðum skynsamlegt við endurskoðun laga í kringum þennan útgerðaflokk að við skipahönnuðir höfum allt það frjálsræði sem þarf til að gera skipið sem hagkvæmastan fjárfestingarkostinn til þeirra verkefna sem kaupandi sér sem skynsamlegastann kost fyrir sitt útgerðarmunstur. Gleymum því ekki að þessi skip eru að veiða úr takmörkuðum aflaheimildum sem skipið hefur úr að móða ár hvert, og því skiptir stærð eða afl ekki meginmáli í þessari mynd. Stýring á sóknarsvæði í þessum útgerðaflokk er betur fyrir komið með öðrum hætti en að setja skipinu þannig skoður að úr verður einhverastaður.

Stærðartakmarkanir krókaflamarks báta.

Hér er um annan útgerðaflokk að ræða, sem er í raun afsprengi af hinum svokölluðu "hraðfiskibátum" sem hafa þjónað vel sínum hlutverki í tímanns rás. Hraðfiskibátar eru ekki lengur hraðfiskibátar! Af góðum íslenskum sið hefur þessi tegund báta þróast í mjög öflug veiðitæki, hlaðin þungum og öflugum veiði- og vinnslu búnaði, s.s. krapavélum, sjálfvirkum línukerfi og fleira í þeim dúr. Fyrir vikið eru þessi hefðbundnu plastbátar sem byggja alfarið á planandi skrokkhönnun löngu hættir að geta planað að nokkru viti, hvort sem það er á leið til veiða eða á landleið drekkhlaðið af afla. Vélaraflið hefur verið aukið til muna til að reyna að ná þessum bátum á planandi siglingu til að vega upp á móti þeirri þyngdaraukningu sem óhjákvæmilega hefur orðið við aukna veiðigetú og tækni.

Til að bæta sjóhæfni „hraðfiskibátanna“ sem upphaflega miðuðu við 30 tonna reglu (*sem þvert á almennan skilning hefur ekkert með þyngd að gera heldur rúmtak bátsins*), fengið ýmsa plástra í gegnum tíðina til að auka flot, stöðugleika og planandi eiginleika bátsins. Þetta hefur verið gert með ýmsum lausnum svo sem "spoilerum" flotkössum aftan á bátana, perustefni og fleira í þeim dúr.

Hið opinbera sá sér því vænstan kostinn að smíða nýja reglugerði til að takmarka þennan almenna vaxanda á þessum bátum umfram þessa 30 brúttotonna reglu. Ekki tókst betur til í þeirri reglugerðarsmíðinni en svo að búin var til einhver stuðull sem heitir „Brúttotonnatala“ sem er 30 að hámarki og er afleiða af lengd x breidd x 0.031 sem þó hefur ekkert með rúmtak bátanna að gera. Einhver nýliðun hefur orðið í þessum flota á bátum uppá síðkastið þar sem hönnuðir nýta sér að byggja slíka báta alla á hæðina sem ekki er takmörkuð og bátarnir þá orðnir langt umfram 30 brúttotonn þó þeir uppfylli nýju brúttatönnatöluregluna. Stóra myndin er að regluverkið í kringum þessa báta er í bestafalli slæmur bútasamur sem krefst algerrar endurskoðunar.

Í raun er sú reglugerð sem var kynnt til leiks árið 2014 fyrir þessa báta það slæm að það má líkja henni við að Íslendingar myndu endurskilgreina mælieininguna "kíló" til að leysa offituvandamál þjóðarinnar. Þannig gæti íslenska kílóíð verið um 1.5 hefðbundið kíló og offituvandamál þjóðarinnar þannig leyst í einum vettvangi.

Auðvitað þarf að fjarlægja þetta viðmið við 30 brúttotonn eða í raun fjarlægja þetta viðmið við þessa séríslensku 30 brúttotönnatölu sem hefur þó ekkert með brúttotonn að gera. Spurningin er þá hversu langt á að ganga í endurskoðun á lögum um þennan útgerðaflokk sem er jú bundinn takmörkuðum aflaheimildum og því ætti hvorki stærðarviðmið í tonnum talið né lengd bátsins að skipta megin

máli. Ef raunverulegur tilgangur endurskoðunar á reglum um þennan útgerðaflokk er að ná fram bæði orkuhagræði og orkuskiptum fyrir þennan flota þá þarf að hafa það að leiðarljósi að ekki séu til staðar takmarkanir í nýrri reglugerð sem rýrir það hagræði sem annars væri hægt að ná. Þannig munu reglugerðir flokkunarfélaganna og Samgöngustofu um nauðsynlegar útfærslur skipsins hafa bein áhrif á hver stærð þess verður. Hér er því nauðsynlegt að hafa einungis að leiðarljósi hagkvæmni í orkunýtingu, vistvænann og endurnýjanlegan orkugjafa, öryggi og velferð áhafnar og bætta meðferð á þeim dýrmæta afla sem þessi útgerðaflokkur sækir í okkar auðlindir.

Fh. Nautic ehf
Alfreð Tulinius
Kt. 100760-2829
Stjórnarformaður og skipahönnuður