

Fra: Knut Joachim Pedersen[kjp@telavagfisk.no]
Sendt: 28.10.2025 11:56:45
Til: Postmottak[Post@sdir.no]
Tittel: Høringsuttalelse Forslag til forskrift om klimagassreduksjoner for fartøy i akvakulturnæring. Telavåg Fiskeoppdrett AS

You don't often get email from kjp@telavagfisk.no. [Learn why this is important](#)

Hei.

Vi stiller oss positiv til krav om nullutslipp fra fartøy i akvakulturnæringen. Dette både på grunnlag av reduserte klimagassutslipp, flåtefornyelse og de sikkerhetsgevinster som følger med dette, og ikke minst redusert støy og forbedret arbeidsmiljø for de ansatte.

Lokalitetskataraner på 13-15meter egner seg godt til elektrifisering, og kan store deler av tiden jobbe kun elektrisk.

Men, forslaget til forskrift er for strengt på enkelte punkt, og det favner etter min mening for bredt.

Slik jeg leser forslaget til forskrift skal det fortsatt være mulig å montere dieselaggregat, men dette skal kun brukes i tilfeller utenom vanlig drift hvor lademuligheter ikke finnes.

Krav til dokumentert 90% utslippsfri drift kan føre til at man etter perioder med mye døgndrift hvor man må kjøre dieselaggregat for å lade, kan måtte drive å «kjøre el-båt» uten å ha behov for det, kun for å komme under 90% elektrisk drift. Det må etableres en ordning hvor man kan legge frem dokumentasjon for behovet for dieseldrift i ettertid, om ikke 90%-målet nås. I alle fall om man risikerer bøter eller annen konsekvens av manglende måloppnåelse.

Vi har en 15m. katamaran som vi bruker på våre tre lokaliteter. Selv med strenge biosikkerhetsrutiner som innebærer nedvask, tømming av fartøy for alt som har vært på en lokalitet før vi går til en annen, slipping og desinfisering, klarer vi oss stort sett med den ene 15 metringen på alle tre lokalitetene.

Til daglig drift har vi mindre enskrogsbåter på 10-12 meter som Tobias 35 og malo 30 og lignende. De transporterer folk ut og inn til lokaliteten, fungerer som lokalitetsbåt i alle mindre daglige operasjoner, og bistår i større operasjoner.

Disse fartøyene egner seg etter vår mening ikke for elektrifisering.

De er for små til å huse både elektrisk fremdrift, batteri, og dieselaggregat. Skulle man allikevel klare å trykke alt dette om bord vil fartøyet i alle fall bli tungt, trangt, og ineffektivt i drift.

Vi mener det er god klimapolitikk å bruke små fartøy med mye mindre fremdriftskraft til de daglige operasjonene, enn å måtte bruke en stor og tung 10 meter bred, 15-metring til disse. Uten å kunne dokumentere denne teorien, tror jeg man vil måtte bruke en 12m. monoskrog saktegående (10-12 knop) dieselsbåt i mange år for å slippe ut like mye klimagass som man bruker ekstra på å bygge en stor 15x10m. elektrisk katamaran kontra en saktegående 12m. monoskrog med konvensjonell drift..

Samtidig vet vi at mange slike fartøy (dog ofte hurtiggående) kun benyttes til å frakte personell inn og ut til lokalitetene, og at disse egner seg godt for elektrifisering da de kan lades i havn om natten, og på lokaliteten om dagen. I motsetning til måten vi benytter disse fartøyene på som gjør at de må kunne operere nærmest døgnkontinuerlig i perioder. Forskriften må naturligvis differensiere mellom disse på en eller annen måte.

Slik forskriften er foreslått leser jeg at vi i praksis kun kan ha 2 typer båter. Store katamaraner (kan for så vidt være store enskrogsfartøy også) som har plass til batterielektrisk fremdrift og nød-generator, eller mindre båter som kun er til persontransport. Jeg ser liten mulighet for å kunne nytte mindre enskrogsfartøy fartøy til daglig drift slik vi gjør i dag der både kran og nokk er i drift store deler av arbeidsdagen, og spesielt på større operasjoner som avlusing og levering som gjerne går over flere døgn. Foreslår en lengde/breddebegrensning på 12m./4,5m. og at man må ha kran om bord som løfter mer enn 10% av lettskipsvekt, og at man må kunne laste mer enn 1000kg. Dekkslast . Altså at fartøy opp til 12 meter, som har en bredde mindre enn 4,5meter, og som har fartøyinstruks, kan kjøre konvensjonell dieselfremdrift. (fartøy som har kran som løfter mer enn 10% av lettskipsvekt, eller kan laste mer enn 1000kg. Dekkslast må ha fartøyinstruks. Fartøy som nyttes kun til persontransport har normalt ikke fartøyinstruks)

Vi er for tiden heldig med tanke på plassering av lokaliteter nært landbasen vår hvor vi har god tilgang på strøm. Vi ser derimot at det kan bli krevende for mange andre som har båt liggende på flåten, eller i havner med begrenset tilgang på strøm. Forslaget til forskrift beskriver en gjennomsnittsberegning av kostnad for ladeinfrastruktur som godt kan stemme, men realiteten her er jo at noen vil få en stor kostnad knyttet til dette, og andre trenger kanskje bare å kjøpe en lader og «plugge i vegg». Her må det spesifiseres en form for støtteordning og hvordan denne skal organiseres.

Mvh.
Knut J. Pedersen
Daglig leder
Tlf. 928 32 268



Telavåg
Fiskeoppdrett

Austefjordsvegen 105. 5379 Steinsland