

# Bent Dreyer tar ordet!

## Når demningen brister

I fiskerireguleringene er det satt opp mange sperringer. Er sperringene effektive blir de gjerne utfordret og justert. Er de ikke effektive, forsvinner de fordi ingen vil vedlikeholde dem. Her skal det handle om størrelsen på fartøy, og hva som kan skje når meter blir byttet med kubikk.

I fiskerireguleringene har vi lange tradisjoner for å sette opp sperringer. Det er f.eks. begrenset hvem som kan fange hvor mye av en art, hvor, når og med

hvilket fartøy og redskap. Når fangsten er om bord, er det bestemt hvem som kan selge fisken til hvem. Det er sågar bestemt hvor lange fiskefartøy skal være.

Fartøystørrelse var tidligere viktig for å unngå konflikter og sikre like konkurransevilkår på fiskefeltene i de store sesongfiskeriene. Også dagens reguleringer benytter fartøystørrelse som et mål som f.eks. er avgjørende for hvilke fiskefelt som kan benyttes.

Fartøystørrelse har fått en stadig viktigere rolle i den vanskelige oppgaven med å fordele kvoter. Det størrelsesmål

### Bent Magne Dreyer

er forskningssjef for faggruppen Næringsøkonomi ved Nofima i Tromsø og professor II ved UiT Norges arktiske universitet.

let som ble valgt var fartøyets lengde. Hjemmelslengden ble «hellig» fordi den fortalte hvor lange fartøyene opprinnelig var når fiskeriene ble lukket og fordelingsnøkklene mellom fartøyene ble etablert. Lengden fortalte samtidig noe om den opprinnelige strukturen i flåten, og er viktig i den næringspolitiske debatten når det er behov for å legge innhold i begreper som f.eks. en «differensiert» flåte og mål om at kvotefordelingen skal ligge «fast».

I utgangspunktet var målsettingen med «Finnmarksmodellen» å sørge for lik konkurranse mellom relativt like fartøy i en reguleringsgruppe samtidig som den var viktig i diskusjonene om hvor stor andel av kvotene de ulike størrelsesgruppene av kystflåten skulle ha. Etter hvert ble den også avgjørende

*Helt siden Finnmarksmodellen ble introdusert tidlig på 1990-tallet har lengde vært det viktigste kriteriet for fordeling av fiskekvoter. Nå er det mange som mener at flere kriterier bør tas i betraktning, f.eks. kubikkmeter lasterom.*



Ystmark



Uksnøy



Blakstad



Eriksson

for hvordan strukturkvoteordningen ble for fartøy med ulike lengder. Moderne fiskerireguleringer har altså bidratt til at lengde på fartøy har blitt stadig viktigere — først og fremst knyttet til kvote og kvotefordeling.

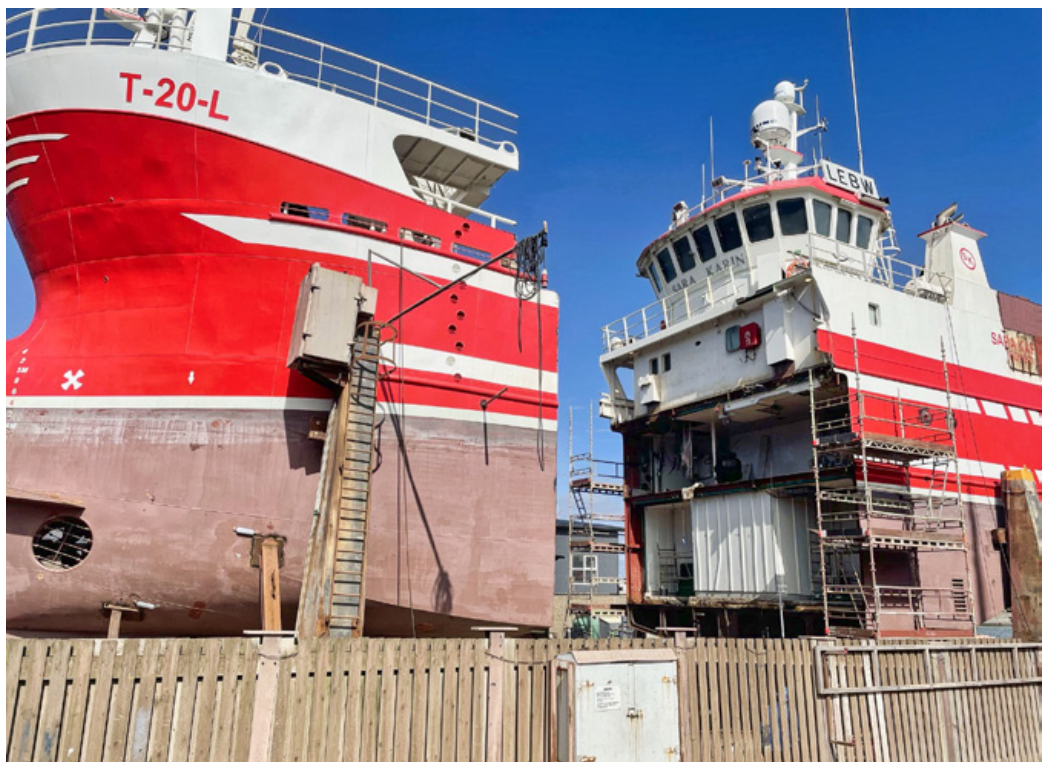
## «Paragrafbåten»

Fordelen med å gi fartøyets lengde en så sentral rolle i politikktutforming er selvsagt at det er et objektivt og godt etablert mål som ikke gir rom for diskusjon. Stortinget vedtok enstemmig allerede 26. mai 1875 at Norge skulle slutte seg til meterkonvensjonen.

Ulempen er at det blir litt for enkelt. Lengde sier f.eks. lite om fangstkapasitet, fordi den teknologiske utviklingen ikke tar hensyn til hvor lang en meter er. Dersom metergrensen utfordres av teknologiske muligheter og økonomiske insentiver, får vi et svært synlig fenomen — «paragrafbåten».

Det kan sies mye rart om «paragrafbåten», men et vakkert syn er den ikke. «Paragrafbåten» utnytter de mulighetene som ikke er regulert. Her er det bare fantasien som setter grenser — og antall lengdemeter. Det mest åpenbare er at fartøyets bredde, antall dekk og motorkraft ikke er begrenset. Men det finnes også rom for en diskusjon om hva som skal måles. Her finnes leddede fartøy, hvor f.eks. baugen kan tas av og settes på igjen. «Ryggsekker» finnes også, som kan henges på hekken ved behov.

Det positive med «paragrafbåtene» rent reguleringsteknisk, er at sperringen



*Lengde som kriterium åpner for fantasifulle måter å forlenge eller forkorte båter på, alt etter hva som er mest hensiktsmessige. Det finnes mange metoder som er mer spekulative enn denne — å føye til et midtparti på ca. 8 meter. Oddgeir Krag kan fortelle at ombyggingen av «Sara Karin» koster ca. 30 millioner og at båten nå rykker opp fra fartøygruppen 15-21 meter til over 21 meter. I øyeblikket befinner båten seg i Hirtshals, men den er ventet hjem til Nord-Lenangen i september.*

blir respektert. Det negative, foruten det estetiske, er at sperringen blir utfordret og dermed lite effektiv i forhold til hensikten med den.

Utformingen av nybygg i ulike reguleringsgrupper gir ofte et signal om hvor problematisk lengdegrensene er. I tillegg

vil en analyse av hvor store økonomiske gevinster som kan oppnås ved å justere lengdegrensene være nyttig. Å følge med i den offentlige debatten avdekker også utfordringer med sperringen.

## Fra meter til kubikk

En reguleringsgruppe som har fått mye oppmerksomhet i det offentlige ordskiftet er kystflåten med fisketilatelser i torskefisket. Her benyttes den såkalte «Finnmarksmodellen» til å dele fartøyene inn i fire størrelsesgrupper; fartøy mindre enn 11 meter, fartøy mellom 11 og 15 meter, fartøy mellom 15 og 21 meter og fartøy mellom 21 og 28 meter.

Fram til 2008 var den øvre grensen for et kystfiskefartøy satt til 28 meter. Fra og med 2008 ble denne lengdebegrensningen fjernet og erstattet med en maksgrænse for lasteromsvolum på 300 kubikk. Fra høsten 2010 ble grensen for lasteromsvolum ytterligere økt til 500 kubikk. I 2017 var det sågar et notat på høring for å teste om grensen skulle settes til 600 eller 700 kubikk.

I 2007 fantes det bare tre fartøy i reguleringsgruppen som var lengre enn 28 meter. Disse hadde dispensasjon. I



*Uansett hvilke kriterier man velger for kvotefordelingen knyttet til fartøyets utforming, vil man få såkalte «paragrafbåter». Med lengde som hovedkriterium får man båter som dette. «Josberg» er hjemmehørende på Napp i Lofoten og måler 20,95 meter. Forholdet mellom lengde og bredde er bare 2,3.*



*Det var i Helga Pedersens tid som fiskeriminister at myndighetene åpnet opp for at kystfiskefartøy ikke lenger skulle begrenses til 28 meter lengste lengde, men til 300 kubikkmeter i lasteromsvolum. Dette ble senere økt til 500 kubikkmeter. Slik sett var det altså en rødgrønn regjering som åpnet opp for den utviklingen vi har hatt i stor kyst de siste 15 årene. Vi tviler på at Helga så den komme!*

løpet av 2008 kom det imponerende 17 nye fartøy inn i gruppen. Dette var åpenbart en tilpasning som var svært ønsket og populær. Allerede i 2013 var antall kystfartøy over 28 meter passert 50. Tilveksten har fortsatt etter det. Riktig nok ikke like sterkt, og i 2020 var det totalt 67 kystfiskefartøy over 28 meter, men med lasteromskapasitet forskriftsmessig målt til å være under 500 kubikk. Det bærer bud om at sperringen hadde vært effektiv. Da den ble fjernet, ble

et voldsomt oppdemmet behov utløst. Aktørene grep mulighetene begjærlig.

## Sperringer utfordres

I den offentlige debatten rundt denne reguleringsgruppen ble en rekke argumenter fremført mot den forhatte, elskede og etablerte sperringen. Mange av fartøyene i denne gruppen hadde, foruten fisketillatelse i bunnfiskeriene,

rettigheter i pelagiske fiskerier. Det ble demonstrert at mange av de nybygde fartøyene under 28 meter med moderne dekksutstyr og ringnøter ikke hadde tilstrekkelig stabilitet i pelagiske fiskerier. Lengdegrensen ble altså utfordret fordi det ble bygd fartøy som utgjorde en sikkerhetsrisiko, dette til tross for at tilstrekkelig stabilitet er et krav som må oppfylles for at Sjøfartsdirektoratet gir fartøy lov til å ferdes på hav.

Fangsthåndtering krever plass, og det ble argumentert med at metergrensen bidro til at fartøy under 28 meter oppnådde dårlig pris på fangsten. Særlig ble dette trukket frem i pelagiske fiskerier. Påstanden var at lengdegrensen måtte endres for å øke kvaliteten på fangsten. Det ble dessuten hevdet at lengdegrensen bidro til å redusere bekvemmelighetene for mannskapet og at HMS-tiltak ble nedprioritert. Påstanden var at det ble bygd nye fartøy som påførte mannskap unødvendige fysiske belastninger og økte faren for ulykker om bord.

Et fjerde argument, som ser ut til å få stadig større oppmerksomhet, er at fartøyene blir unødvendig brede og tungdrevne. Dermed øker klimagassutslippene. Fartøyenes begrensede lasteevne gjør det nødvendig med flere og lengre transportetapper. Påstanden er at lengdebegrensningen bidrar til at det blir bygd fartøy med unødvendig høye klimagassutslipp.



*Forholdet mellom lengde og bredde er ikke lenger hva det var. Kystbåten «Nystrøm» i Midsund ble bygget i 1980, og har en hjemmelslengde for torsk på 19,2 meter. Båten er 56,3 meter lang og bare 9,5 meter bred, dvs. en faktor mellom lengde og bredde på hele 5,9. Den eies av Nybonia Hav AS.*



*I dag består gruppen stor kyst, dvs. kystbåter over 28 meter, av 65-70 fartøyer, hvorav 30 er bygget etter 2008. Et av dem er «Jens Kristian» tilhørende i Alta. Båten måler 48 meter og ble overlevert i 2020. Hjemmelslengden for torsk er 20,1 meter.*

Listen over argumenter er neppe komplett. Det er imidlertid påfallende at argumenter knyttet til større effektivitet og bedre lønnsomhet i liten grad ble benyttet i kampen mot sperringen.

## En umiddelbar suksess

Da lengdegrensen ble fjernet, førte det til en strukturell flom som få hadde trodd var mulig. I 2020 var det altså 67 fartøy lengre enn 28 meter i kyst-

flåten. Disse fartøyene landet i 2020 til sammen vel 100.000 tonn torsk, hyse og sei. Dette er en del av kystflåten som har rettigheter innenfor en rekke fiskerier, og dersom vi ser på den totale fangsten i 2020 til fartøyene, var den på vel 225.000 tonn til en samlet førstehåndsverdi på over 2,3 milliarder kroner. Før 2005 fantes det ikke slike kystfiskefartøy. I 2020 landet disse fartøyene ca. 30 prosent av kystflåtens totale fangst av torsk, hyse og sei. Her har vi holdt notseien utenfor.

I dag består kystflåten over 28 meter av 30 nybygg, 23 fartøy er forlenget, 12 er hentet inn fra andre reguleringsgrupper og to er importerte. I en fase, mens fartøyene ble forlenget eller nye fartøy bygd, ble en rekke erstatningsfartøy fra annenhåndsmarkedet benyttet. Noen var importerte, men i hovedsak var de hentet fra andre reguleringsgrupper der de var blitt overflødige. Meglerne må ha hatt travle tider med å finne erstatningsfartøy og verftene opptatt med å foreslå kreative løsninger for hvordan de nye fartøyene kunne utformes for å være innenfor den nye sperringen. Stortinget har dessverre ingen internasjonal konvensjon for lasteromsvolum de kan slutte seg til for å dempe kreativiteten.

I etterkant kan vi konkludere med at «stor kyst» i dag utgjør en av de mest moderne og effektive flåtegruppene i den norske fiskeflåten. Disse fartøyene har en svært omfattende kvoteporte-



# ENTECC

Tanker og kar for fiskeri, oppdrett og industri



Entec Group AS | 6065 Ulsteinvik | post@entec.no | www.entec.no



«Vårbuen» ble bygget i 2016 og måler 10,99 meter. Den er hjemmehørende i Honningsvåg og er en av de 87 båtene mellom 10,90 og 10,99 meter som er bygget etter 2015. «Vårbuen» har en bredde på 4,45 meter, som er litt over snittet for disse 87 båtene på 4,24 meter.

følge både innenfor bunnfiskeriene og pelagiske fiskerier. Samtidig er de blitt vakrere å se på. Lengde-bredde forholdet er økt fra 3:1 til over 4:1. De som valgte å forlenge er nå blitt cirka 10 meter lengre. De som valgte å bygge nytt har fått fartøy som er blitt bredere, lengre og med større motorkraft enn de fartøyene som ble forlenget.

Da sperringen ble utfordret og endelig endret, revolusjonerte det flåtegruppen. Selvsagt ikke uten protester. Onde tunger hevder fortsatt hardnakket at fartøy som er lengre enn 28 meter ikke kan kalles kystfiskefartøy.

## Hva har vi lært?

Analysen har overføringsverdi for å vurdere konsekvenser av justering eller fjerning av sperringer i andre fartøygrupper. Mange «paragrafbåter» i en gruppe er én god indikator på at oppdemmet behov er stort. Utformingen av «paragrafbåtene» kan si noe om potensialet ved fjerning av lengdegrense i eksiste-

rende fartøymasse. Kvoteportefølje og nivået på nye sperringer vil være avgjørende for utforming av nybygg under et nytt regime, samtidig som kreativiteten vil være stor for å utfordre også de nye sperringene.

Om vi bruker denne tilnærmingen, finner vi f.eks. at vi har 87 fartøy som er bygd etter 2015 med en lengde på mellom 10,90 og 10,99 meter i fartøygruppen under 11 meter i «Finnmarksmodellen». Disse har en gjennomsnittlig bredde på 4,28 meter. Dersom de også skal få et lengde-breddeforhold på 4:1, som vi fikk blant forlengede fartøy i gruppen 21-28 meter, vil de ved en eventuell forlenging bli vel 17 meter. I gruppen 11-15 meter, har vi 36 fartøy som er bygd etter 2015, som er mellom 14,90 og 14,99 meter lange og med en gjennomsnittlig bredde på 6,43 meter. Dersom de forlenges til et lengde-breddeforhold på 4:1, vil de forlengede fartøyene bli vel 25 meter lange.

Det vil med andre ord bli spennende om det i høst kommer nye sperringer for fartøygruppene i «Finnmarksmo-

dellen». Meglerne og verftene kommer helt sikkert til å følge utviklingen med argusøyne. Flere forhold tyder på at det kan bli et spennende annenhåndsmarked for overfløidige fartøy fra andre reguleringsgrupper, som vil være ønsket mens dagens flåte forlenges eller skiftes ut med nybygg. Det blir enklere å finne erstatningsfartøy fordi kravet om kondemnering nå er fjernet i strukturkvoteordningen. At det fremdeles er høyt under kvotetakene og at avkorting er redusert, er også viktig for å vurdere konsekvensene av å justere sperringen.

Samtidig kan det være en trøst for dem som har sverget på at kvotefordelingen skal ligge «fast», at det fortsatt er mulig å benytte hjemmelslengden til å skaffe seg ryggdekning for de strukturelle konsekvensene av justeringer. For de av oss som er unormalt opptatt av estetikk, og kanskje mindre opptatt av driftsøkonomi, kan vi håpe på at de nye «paragrafbåtene» blir litt vakrere enn dagens utgaver.

