

NYHETER

# Vil ha stortstilt forlenging

Av Dag Erlandsen - [dag.erlandsen@fiskeribladet.no](mailto:dag.erlandsen@fiskeribladet.no)

14.09.2004 04:00

**Slipp opp lengdebegrensningene i kystflåten. Det anbefaler SINTEF i en hittil hemmeligstemplet rapport til Fiskarlaget og Norges Forskningsråd. - Det økende antallet paragrafbåter er i ferd med å bli et problem for næringa, hevder seniorforsker Halvard L. Aasjord, en av de tre forskerne bak rapporten.**



*Lengdebegrensningene i kystflåten har ført til mange ulike tilpasninger. De grelleste eksemplene finner man i fisket etter makrell- og nordsjøsild, ifølge Aasjord.*  
Arkivfoto: Harald Berg.

80- og 90-åras innføring av kvoter knyttet opp mot båtlengde har ført til fremvekst av korte og brede fartøy i kystflåten, såkalte paragrafbåter, der utelukkende lengden er liten, mens alt annet er stort - ikke minst høyden på fartøyene. Rapporten foreslår hele veien en justering oppover, både på lengde og eventuell tonnasje, "for derved å få fartøyer som enten kan laste noe mer, oppnå betydelig bedre sjø- og fartsegenskaper og/eller en langt bedre driftsøkonomi", skriver de tre forskerne. Rapporten føyer seg inn i debatten om "Einar Erlend", 90-fotingen som fikk forlenging i vår, men der få tror at det vil stoppe med det ene fartøyet.

Lett å håndtere – for Staten

Da fartøyskvotene ble innført i kystflåten var fartøYTEKNISKE dimensjoner lett tilgjengelige for myndighetene. De var lett målbare og de var enkle å administrere.

Men reglene fikk utilsiktede og tunge bivirkninger. I flere klasser kan samtlige båter bygget det siste tiåret i følge Aasjord karakteriseres som paragrafbåter. Mest fremtredende er dette i gruppene kystmakrell og nordsjøsild.

Samtidig har utviklinga gått i retning av mer og tyngre utstyr. For 15 år siden egnet et 70-fots fartøy seg godt for garndrift på kysten, men plutselig la nesten hele flåten om til snurrevad, som krever helt andre dimensjoner på utstyret. –De målte fremdeles 70 fot, men hadde utstyr for en 120-foter, sier Aasjord, som særlig trekker fram kombivinsjene, bygget i kraftig og tungt stål, og montert på shelterdekket framme i baugen. Det skal ikke mye fantasi til for å forstå hvorfor en rekke skippere melder om uforholdsmessig store stampebevegelser på de nye kystfartøyene.

-Sikkerhet om bord, arbeidsmiljø, sjøegenskaper, energiøkonomi og fangstkvalitet; alt tilsier at disse båtene må bli lengre, sier seniorforskeren til Fiskeribladet.

-Enten forlenging, eller så må de tømmes for utstyr.

### Presser fram enhetskvoter

SINTEF-rapporten er ingen politisk rapport. Den tar utelukkende for seg skipstekniske og fiskeritekniske parametre, og utfordringa for fiskeriforvaltninga - dersom de skal følge anbefalingene i rapporten - blir å finne metoder for å hindre kapasitetsøkning. Rapporten kan lett bli et verktøy for innføring av enhetskvoter over hele linja.

SINTEF mener det må innføres lasteromsbegrensninger, som i havflåten. -Dersom båten får laste 150 tonn, er det kanskje likegyldig om den er 70 eller 90 fot lang. Lengdebegrensningene vil da følge de sikkerhetsgrenser som sjøfartsmyndighetene vil praktisere framover, heter det i rapporten, som også trekker fram uoverenstemmelsene som ofte oppstår mellom sjøfartsmyndighetenes krav og fiskerimyndighetenes. Her må det komme en harmonisering, mener SINTEF.

### Taper i miljøkampen

I framtida kan imidlertid paragrafbåtene tape på et enda viktigere område. Ved eventuell innføring av miljøregnskap, der man for eksempel måler hvor mye drivstoff båten bruker per kilo fisk, vil disse fartøyene komme svært dårlig ut, sammenlignet med havfiskeflåten. Det finnes ikke vitenskapelige beregninger av merforbruket som følge av paragrafene, men fiskere vi har snakket med, mener en helt vanlig 90-foting bruker like mye drivstoff som store ringnotsnurpere.

-Her har næringa et problem. Vi har bygget opp en stor og tallrik flåte, som ikke på noen måter takler trendene vi har sett på miljøfronten de siste årene.

-----

### Forslagene

Sjarker under 35 fot: Sjarkgrensa på 35 fot må bort eller justeres oppover til hele meter, enten 11 eller helst 12. Det bør heller innføres et opplegg for egenkontroll av fartøy og sikkerhetsutstyr for båter under f. eks. 12 meter. Å justere ned denne regelgrensa til f. eks. ti meter, vil bety at flere båter bygges for små og blir for lite sjødyktige i forhold til planlagt helårsdrift.

Under 15 meter: Dersom sjøfartsmyndighetene fortsatt opprettholder lengdegrensen på 15 meter, vil det være en grense for de som ønsker å unngå høyere sertifikatkrav. Anbefalingene må likevel rettes til Sjøfartsdirektoratet om å vurdere en regellengde på 15 meter i stedet for lengste lengde, à la det som nå er innført for fartøylengden på 24 meter. Flere nyere kombinasjonsbåter like under 15 meter er forberedt for en fremtidig forlengelse, spesielt dersom de har notdrift og behov for større lastekapasitet.

Reketrål under 65 fot: For moderne fartøy under 65 fot som tråler etter reke bør det av sikkerhetsmessige årsaker gis mulighet for økning av tonnasjen, til f. eks. 120 TE. Fiskerimyndighetene kan regulere adgangen til dette fisket ved å innføre konsesjon for fartøy helt ned til 15 meter.

Kystnot under 70 fot: Grensen for effektivt romvolum for kystmakrell m.m. settes til maks 150 tonn fiskelast. Lengdegrensen på 21,35 meter bør tas bort, slik at noen av disse fartøyene kan forlenges opp til 28 meter. Konsekvensene for disse vil bli en bedre skrogform med bedre sjøegenskaper med mindre trim og lavere stampebevegelser, der fartsegenskapene blir bedre, ikke minst på last og samtidig større arbeidsdekk med muligheter for bedre fangstbehandling og bedre arbeidsmiljø.

90-fotingene: Det bør være tilstrekkelig å opprettholde ei regulering på maksimal lastegrense, f. eks. på 1500 Hl eller 150 tonn, slik det praktiseres i ringnotflåten. Lengdegrensen bør justeres opp fra 90 til f. eks. 110 fot (33,5 meter) for kystgruppen bestående av store

kombinasjonsfartøy (not, snurrevad, garn, trål). Dette fordi flere av de nye båtene er fullpakket av utstyr og mange har allerede problemer med mye fast ballast og derved for lite fribord, spesielt under notfiske.