

INNHALDSFORTEGNELSE

- **Tilsvar til høringsnotat fra Averøy Arbeiderparti**
- **Vedlegg 1:** Fiskerifakta 2000 – 2020. *Norge VS. Island. Effekter av norsk fiskeripolitikk / strukturering i hvitfisksektoren.*
- **Vedlegg 2:** Sysselsetting. *Demografisk utvikling. Norge VS. Island. Forutsetninger for økt verdiskapning.*
- **Vedlegg 3:** *Oversikt over det mest vesentlige av snurrevadtrålere i Norge.*
- **Vedlegg 4:** Thorvald Tande. *Payback time! Bare tåkeprat! «Norsk fiskerinæring» (Nr 8 / 9 – 2022)*
- **Vedlegg 5:** Iselin Elise Fjeld. *Dramatisk utslippsøkning i Norge om vi regner med tråling av havbunnen. NRK. (23.03.2021).*
- **Vedlegg 6:** Lars Nehru Sand: *Man gjøre noe med den minste flåten og sikre at også de får modernisert seg. Fiskeribladet. (16.09.2022).*
- **Vedlegg 7:** Silje Helene Nilsen: *Uenighet i næringa om hva som var den opprinnelige strukturavtalen: – Dette bør man være litt forsiktig med. Fiskeribladet. (16.09.2022).*
- **Vedlegg 8:** Cod Cluster: *Bearbeiding må med i kvotemeldingen. Fiskeribladet. (02.10.2022).*

- **Vedlegg 9:** Ola flåten: *Gjenreisning av Finnmark er godt for Norge.*
Fiskeribladet. (04.12.2022).
- **Vedlegg 10:** «Norsk Fiskerinæring»: *Strukturkvotene: Vinst og tap ved tilbakefall.* (Nr 9 – 2021).
- **Vedlegg 11:** Bent Dreyer: *Når demningen brister.* Norsk Fiskerinæring.
(Magasin 6 / 7 – 2022).
- **Vedlegg 12:** Faktaboks. *Strukturering og strukturgevinst.* (04.10.2022)
- **Vedlegg 13:** Fiskeribladet. *Hurdalsplattformen.* (08.07.2022)
- **Vedlegg 14:** Regjeringen. *Finnmarksmodellen.* (NOU 2006: 16)
- **Vedlegg 15:** Bent Dreyer, Nofima: *Det vanskelige tredjetrinnet.*
- **Vedlegg 16:** Anders J. Jensen: *Kampen om ressursene. Trålfiske gjennom 80 år.*

Tilsvar til høringsnotat fra Averøy Arbeiderparti:

Ny modell for strukturgevinstfordeling – Norges Fiskarlag.

1. INNLEDNING

Det er ulike forventninger i fiskeflåten om hvordan tilbakefall av strukturkvoter skal skje.

Imidlertid, om fiskefartøyeiere har valgt å strukturere eller ikke, har en gjort valg i tro om at avtaler blir holdt og gjennomført i tråd med Stortingets forutsetninger jfr.

Stortingsmelding 21 (2006 – 2007).

Stortingsmelding 21 (2006 – 2007) – Strukturpolitikk for fiskeflåten.

Forarbeidene og Stortingsmelding 21 påpeker at strukturelementene skal tilbakeføres til fartøy i de opprinnelige gruppene (se Finnmarksmodellen) der de er hentet med full effekt på fartøyets grunnkvotefaktor, og etter hjemmelslengde når tidsperioden på 20 år er omme.

(Fiskeridirektoratet har full oversikt over alle strukturelementer, tilbakeføring kan skje til de opprinnelige fartøygruppene på en oversiktlig og korrekt måte).

Strukturelementene skulle etter 20 år være «verdiløse» for de fartøy som i 20 årsperioden har benyttet seg av kvotene / strukturordningen.

Rederi har betalt for sine «strukturelementer» ved kjøp av grunnkvoter fra andre fartøy. Disse er skattemessig avskrevet over 20 år. (Skattemyndigheten har gitt adgang til å nedskrive investeringen i regnskapene over 20 år).

Dette er nok en bekreftelse på at verdien på disse kvote / fangstrettighetene etter 20 år skulle være «verdiløse» for strukturkvoteinnehaver og rederiene er i tillegg gitt regnskapsmessig fradrag. Fangstrettighetene skulle med andre ord tilbakeføres til de opprinnelige fartøygruppene hvor rettigheten var hentet fra. (Verdien av en «aktiv» grunnkvote er ikke avskrivningsberettiget ifølge skattemyndighetene).

2. NORGES FISKARLAG – NY MODELL FOR STRUKTURGEVINSTFORDELING.

2.1 Strukturgevinstene tilbakeføres til fartøyene i de opprinnelige gruppene etter hjemmelslengde i kystflåten (jrf. Finnmarksmodellen), med full effekt på fartøyets grunnkvotefaktor og med

HALV EFFEKT PÅ FARTØYETS GJENVÆRENDE STRUKTURKVOTE.

Norges Fiskarlag mener at en slik løsning er best egnet til å ivareta ulike berettigete forventninger og helhetlige interesser i næringen på en god og forsvarlig måte.

NORGES KYSTFISKARLAG OG EN REKKE ANDRE AKTØRER HAR UTTALT AT STRUKTURKVOTENE IKKE SKAL HA NOE EFFEKT / GI GEVINST VED TILBAKEFALL SLIK NORGES FISKARLAG NÅ ØNSKER.

Hvilke forventninger som er berettiget eller andre samfunnsmessige / helhetlige interesser i fiskerinæringen er ikke drøftet i høringsnotatet utsendt fra Fiskeridepartementet.

Imidlertid synes effektene av den norske struktureringspolitikken, som Norges Fiskarlag de 20 - 30 siste år har foreslått, å ha bidratt til en negativ samfunnsøkonomi, samt negativ demografisk utvikling, sammenlignet med den utviklingen man f.eks. har hatt på Island (Se vedlegg 1, side 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14) (Se vedlegg 2, side 2, 3, 3, 4) (Se også Riksrevisjonens anmerkninger)

Konsekvensene av den omlegging av fangststrategi (snurrevadtråling) og omfattende strukturering som allerede er gjennomført de seneste år er spesielt dramatisk i hvitfisksektoren (Se vedlegg 1, side 16, 17, 18).

3. REDUSERTE EKSPORTINNTEKTER. NORGE VS. ISLAND 2000 – 2020

FISKERIFAKTA 2000 – 2020 (VEDLEGG 1)

Samlet sett «går Norge glipp» av ca 5,3 Milliarder kroner pr. år i eksportinntekt i hvitfiskindustrien sammenlignet med f.eks. Island. Hovedsakelig gjelder dette på artene torsk (3,6 Milliarder kroner) og hyse (1,7 Milliarder kroner) (Vedlegg 1, side 14). Filetindustrien i Norge er de siste 20 år nærmest utradert til tross for klare politiske målsetninger om å øke bearbeidingen (Vedlegg 1, side 13, 14).

Norsk eksportverdi av torsk, sei og hyse KPI- og EUR justert har en negativ utvikling med ca 0,2 milliarder euro i perioden 2000 - 2020. I samme periode har den Islandske eksportverdien økt med ca 0,25 milliarder euro (Se vedlegg 1, side 7).

Foredlingsgraden i Norge er sterkt fallende sammenlignet med f.eks. Island, hvor bearbeidingsgraden er økende (Vedlegg 1, side 12).

Som eksempel kan nevnes at over 80% av norskfanget hyse sendes ut av landet / eksporteres ubearbeidet. Island videreforedler ca 75% av hysen, ca 25% eksporteres ubearbeidet. Når det gjelder torsk sendes ca 45% ut av Norge ubearbeidet. Tilsvarende tall for Island er ca 10% (Se vedlegg 1, side 12)

Bearbeidingsgraden av sei til fillet er vesentlig større på Island, Norge eksporterer vesentlig mer bearbeidet sei, saltet og tørket. Bearbeidingsgraden er noenlunde lik for dette fiskeslaget. Eksportinntekt pr. kg målt i EUR er like mellom Norge og Island (Se vedlegg 1, side 12, 14). Fangstmønsteret / kvaliteten på ilandført sei er ikke vesentlig forandret de siste 20 år (Noe overgang fra not fangst til snurrevadfangst).

4. ØKT KONSENTRASJON AV EIERSKAP (VEDLEGG 2, 3). SOM FØLGE AV 20 ÅR MED STRUKTUR

Det er samlet mye makt og penger på færre hender enn det var forutsatt (Ref. Lars Nehru Sand, Fiskeribladet 20.09.2022).

Vi har i dag bare ca 80 ringnotfartøyer og pelagiske trålere eid av 60 selskaper.

Vi har 33 torsketrålere eid av 14 selskaper, 26 autolinebåter eid av 20 selskaper, samt 50 rederier innen stor kyst med 60 båter over 28 meter og opp til 500 BRT.

Disse fartøyene fisker 80% av fangstkvantumet og står for 70% av fangstverdien i Norge (Se vedlegg 4). Både andel av fangstvolum og fangstverdi er økt på bekostning av de mindre fiskefartøy (fartøy mindre enn 28 meter) i den periode man har strukturert. De resterende ca 5500 fiskefartøyene mindre enn 28 meter står for knappe 20% av fangstvolumet og 30% av verdien (Se vedlegg 4)

Disse endringene synes å ha sterk negativ innvirkning på nasjonen Norge sine eksportinntekter spesielt i hvitfisknæringen og evne til å videreforedle torsk og hyse,

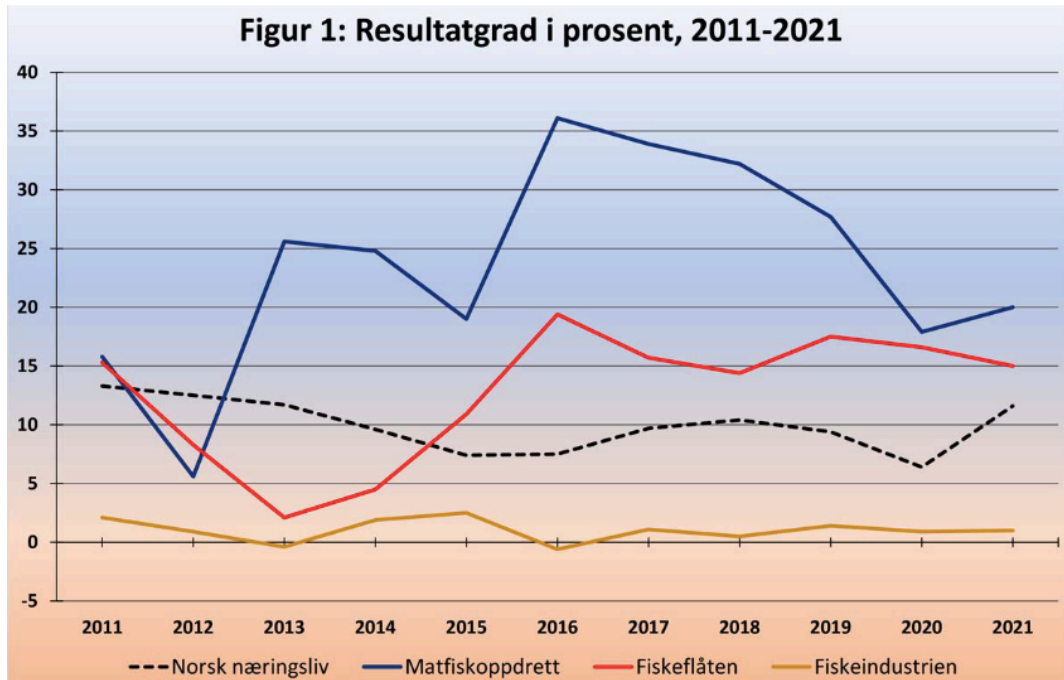
samt etablere regionale helårslige arbeidsplasser i Norsk fiskeindustri sammenlignet med f.eks. Island (Se vedlegg 2, side 2, 3, 4). Til sammenligning sysselsetter Island dobbelt så mange personer (5300 årsverk) i sin fiskeindustri i forhold til Norge pr. kg ilandbrakt kvantum.

Konsekvens.

Med Norges Fiskarlags nye forslag vil fangstvolum og fangstverdi ytterligere øke for flåten over 28 meter på bekostning av de resterende 5500 fartøyene mindre enn 28 meter spesielt innen hvitfisksektoren (torsk, sei og hyse) med de negative nasjonaløkonomiske / demografiske effekter dette vil medføre.

5. SUPERPROFIT / HØY INNTJENTING FOR FARTØY OVER 28 METER

2016 - 2020. (Resultatgrad > 20%)



Tabell 1: Resultatgrad i prosent, utvalgte grupper, 2016 - 2020

	2016	2017	2018	2019	2020	Snitt
Fiskeoppdrett	36,1	33,9	32,2	27,7	17,9	28,9
Torsketrål	25,7	25,9	21,7	24,0	20,0	23,4
Ringnot	27,2	17,6	21,9	21,2	27,5	23,4
Pelagisk trål	13,3	14,6	16,1	21,9	30,7	20,9
Kyst o. 21 meter	17,2	17,4	12,3	22,3	15,0	16,8
Kyst 11-15 meter	13,2	18,5	6,0	20,8	14,5	14,9
Autoline	12,8	17,0	11,7	16,6	-1,8	11,5
Kyst 15-21 meter	15,7	10,4	4,4	11,7	5,4	9,7
Alle næringer	7,5	9,7	10,4	9,4	6,4	8,7
Kyst u. 11 meter	7,6	1,9	8,1	5,8	4,3	6,2
Norsk industri	4,8	4,7	4,1	3,0	3,3	4,0
Fiskeindustrien	-0,6	1,1	0,5	1,4	0,9	0,7

*) Resultat før skatt i prosent av omsetning

Mindre kystfartøy under 11 meter og opp til 28 meter har i dag omlag halvparten av den inntjening som fartøy over 28 meter har (Se Tabell 1). Dette skyldes mindre grad av strukturering og vanskelig tilgang på spesielt hyse og sei (Havdelingsproblematikk, havgående fartøy konkurrerer om de samme ressursene på felles fangstfelt).

Fangstrettigheter / kvoter i størrelsesgruppen 11 meter til 28 meter er flyttet til fartøy større enn 28 meter (opp til 500 BRT) (Se vedlegg 1, side 17, 18). Dette synes også å ha hatt en sterk negativ innvirkning på eksportverdiene, spesielt i norsk hvitfiskindustri (torsk og hyse). Imidlertid, har de større fartøyene som har overtatt kvotene superprofitt (resultatmargin > 20%).

Dette skyldes at disse fartøyene er fullstrukturerte (stort kvotegrunnlag) (Se vedlegg 12).

Konsekvenser.

Norges Fiskarlag sitt nye forslag der strukturelementene er tiltenkt en verdi vil bidra til ytterligere økt eierkonsentrasjon og forskjell i inntjening mellom små fiskefartøy og flåten over 28 meter i overskuelig fremtid, samt bidra til økt endring i retning større havgående fiskebåter over 28 meter med høy mobilitet (Se vedlegg 1, side 17, 18).

Tilbakefall av strukturelementer til den mindre flåte (Tilbakefall til grunnkvote etter hjemmelslengde jfr. Stortingsmelding 21 (2006 – 2007)) vil øke kvotetilgangen og lønnsomheten for de minste fartøyene, samt bidra til fornyelse og spre eierskap til kvotene (Ref. Lars Nehru Sand, *Man må gjøre noe med den minste flåten og sikre at de får modernisert seg*).

Effektene for fiskeindustrien er etter all sannsynlighet positiv ved et slikt tilbakefall.

6. ØKT MILJØUTSLIPP FRA HAVGÅENDE FISKEFARTØY (STØRRE ENN 28 METER).

Store deler av flåtestrukturen i Norge har de siste 30 år endret seg dramatisk fra mindre fartøy under 300 BRT til fartøy langt over 500 BRT både i hvitfisksektoren og innen pelagisk fiskeri. Innen hvitfisksektoren (torsk, sei og hyse) tas ca 165 000 tonn årlig av snurrevadtrålerne (hovedsakelig >28 meter), en økning på ca 125 000 tonn de seneste 20 år (Se vedlegg 3).

Ny forskning viser at trålfiske frigjør like mye CO2 som all flytrafikk i verden.

Norges utslipp er beregnet til 26 100 000 tonn CO2 ifølge Nature (Se vedlegg 5).

Da er utslippene fra snurrevadtrålere ikke regnet inn.

(Imidlertid bør disse tallene fra Norge etter kalkuleres og FOU innsatsen på dette området økes jfr Parisavtalen).

Antall fiskefartøy er redusert fra ca 30 000 fartøy i 1970 til 5600 fartøy i 2020.

Imidlertid er maskinkraften økt fra 1 million hestekrefter til 2 millioner hestekrefter i samme tidsrom (Se vedlegg 1, side 19).

Kystnære små fartøy benytter ca 0,11 Liter drivstoff pr. kg fisk, mens havgående fartøy i gjennomsnitt må benytte ca 0,3 Liter pr. kg fisk (Se vedlegg 1, side 19).

Konsekvens.

Overgang til snurrevadtråling med større fartøy (over 28 meter), samt tråling er ikke klimanøytralt.

Norges Fiskarlag eller Fiskeridepartementet synes ikke å ha drøftet negative klimaeffekter i sitt forslag til tilbakefall av strukturkvotene (Høringsnotatet).

Økt kvoteoverføring til de større fiskefartøyene jfr. Norges Fiskarlag sitt forslag synes å ville ha en relativ stor negativ effekt på nasjonens totale klimaregnskap i form av økt klimagassutslipp og lavere foredlingsgrad, spesielt gjelder dette for torsk og hyse.

Transport av ubearbeidet fisk ut av landet er også en stor bidragsyter til økt CO2 print på norsk fisk. Begge forhold er neppe i tråd med Parisavtalen.

7. OPPSUMMERING

Norges Fiskarlags nye modell for hjemfall av strukturelementene hvor strukturkvoter tillegges verdi synes ikke å være i tråd med **Havressursloven** (jfr. Riksrevisjonens anmerkninger) eller med de målsettingene Norge har signert gjennom **Parisavtalen** eller Stortingsmelding 21 (2006 - 2007) samt forarbeidene til denne.

De øvrige spørsmål i høringsnotatet er konsekvens messig så mangelfullt belyst og så komplekse at begrunnede uttalelser kan gis når Fiskeridirektoratet har beregnet effektene så langt det lar seg gjøre av hjemfallet etter de retningslinjer Stortingsmelding 21 (2006 – 2007) påpeker.

(Effektene bør beregnes på fartøy og redskapsgruppe nivå).

8. DEFINISJONER

Kvotesystemet:

Regler for hvem som kan fiske, hvor mye de kan fiske og hvordan de kan fiske.

Strukturkvoteordningen:

Ordning som legger til rette for at et fartøy kan øke kvotegrunnlaget, ved å tildeles strukturkvote som følge av at et annet fartøy tas ut av fiske og oppgir sitt kvotegrunnlag. En strukturkvote kan fordeles på flere fartøy (Se vedlegg 12).

Trålstigen:

Fordelingsmekanisme for torsk mellom hav- og kystflåten, som følge av størrelsen på den norske totalkvoten.

Fartøykvote:

Fartøykvote er en kvote som tildeles et bestemt fartøy i et adgangsregulert fiskeri for en nærmere avgrenset tidsperiode, normalt ett år.

Grunnkvote:

Et fartøys opprinnelige kvote for hvordan og hvor mye det kan fiske.

Gruppekvote:

Del av norske kvote som en nærmere avgrenset del av flåten kan fiske.

Kvotegrunnlag:

Alle kvoter og fiskeritillatelser som et enkeltfartøy er tildelt.

Fiskerifakta 2000-2020



Bærekraftig
ressurs-
utnyttelse

Verdiskaping
og lønnsomhet

Bosetning
og
sysselsetting

Parisavtalen



United Nations
Climate Change

HVITFISK (TORSK, HYSE OG SEI)
NORGE VS. ISLAND
LAKS

EFFEKTER AV NORSK FISKERIPOLITIKK /
STRUKTURERING I HVITFISKSEKTOREN

Vedlegg 1

Bærekraftsevaluering – Hvitfisknæringen (Torsk – Sei – Hyse)

- Biomasseuttak/forvaltning av hvitfiskbestandene (Torsk – Sei - Hyse) (Norge VS. Island)
- Eksportverdier i hvitfisknæringen (Torsk – Sei - Hyse) (Norge VS. Island)
- Eksportverdier av oppdrettet laks (Norge)
- Hvitfisknæringens omstillingsevne for økt verdiskapning. (Norge VS. Island)
(Politisk, fangststrategisk og industrielt)
- Bærekraftsutvikling (miljø CO₂-utslipp). Fangst av hvitfisk og transport av ubearbeidet vare til markedet (Norge VS. Island)
- Demografisk utvikling – bosetningsmønster – kompetanse i distriktene (Nord-Troms og Finnmark) (Norge VS. Island)

Tallgrunnlaget – Norsk fangst og eksport

- Landingsstatistikk: Fiskeridirektoratas sluttседdelregister
 - Statistikk tilgjengelig fra 2002 til 2019
- Eksportstatistikk: SSB
 - Statistikk tilgjengelig fra 2000 -2020
- KPI-2015=100: SSB
- €-kurs: Norges bank
 - Hele eksportverdien er regnet om til €. Dette er ikke helt nøyaktig, men for dette formålet gir det en god nok indikasjon på kronkursens betydning. Tendensen for krona har vært den samme i forhold til \$ og £

Tallgrunnlaget – Islandsk fangst og eksport

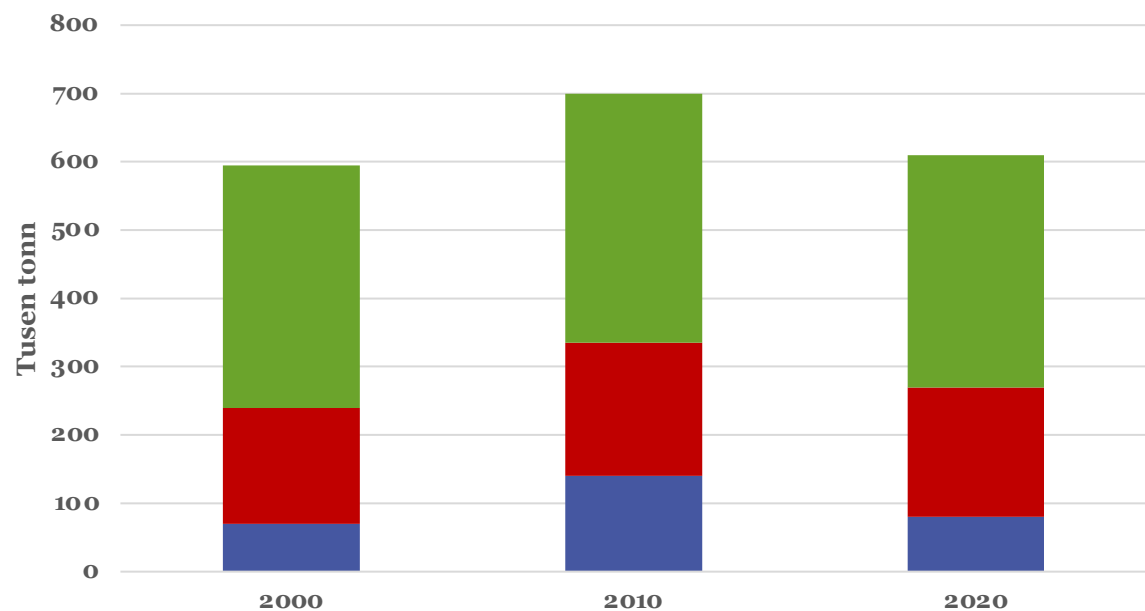
- Landingsstatistikk: Fiskistofa (Directorate of Fisheries, Iceland)
 - Statistikk tilgjengelig fra 2000 – 2020
- Eksportstatistikk: Hagstofa Íslands
 - Statistikk tilgjengelig fra 2000 – 2020
- KPI: Source Statistics Iceland
- € og ISK kurs: Central Bank of Iceland

Biomasseuttak



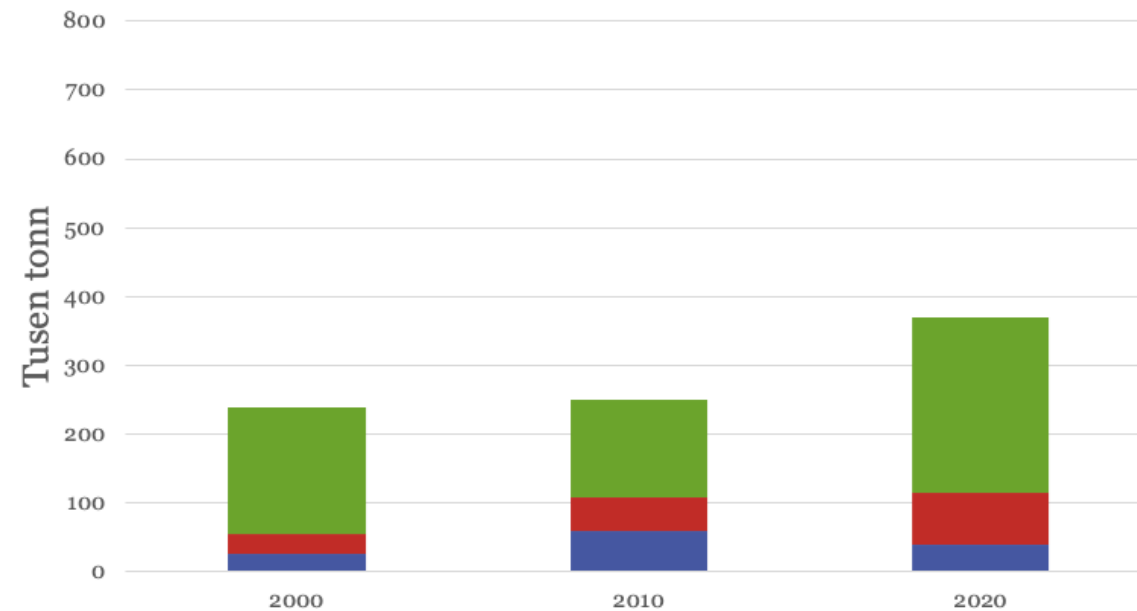
Biomasseuttak Norge

■ Hyse ■ Sei ■ Torsk



Biomasseuttak Island

■ Hyse ■ Sei ■ Torsk

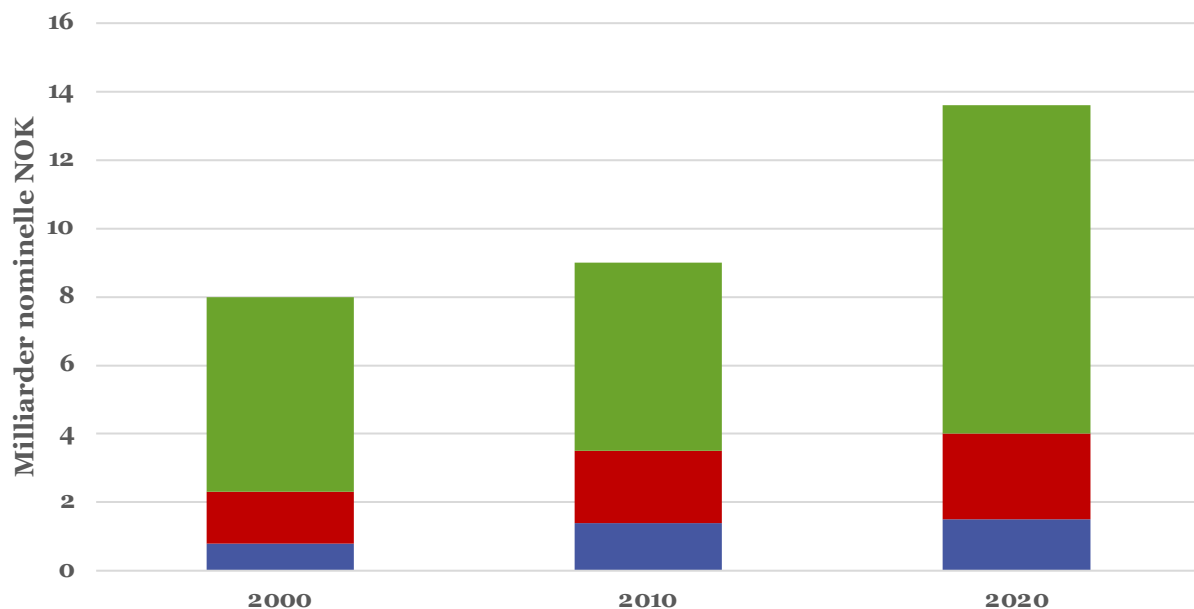


Eksporthverdi – Milliarder nominelle NOK



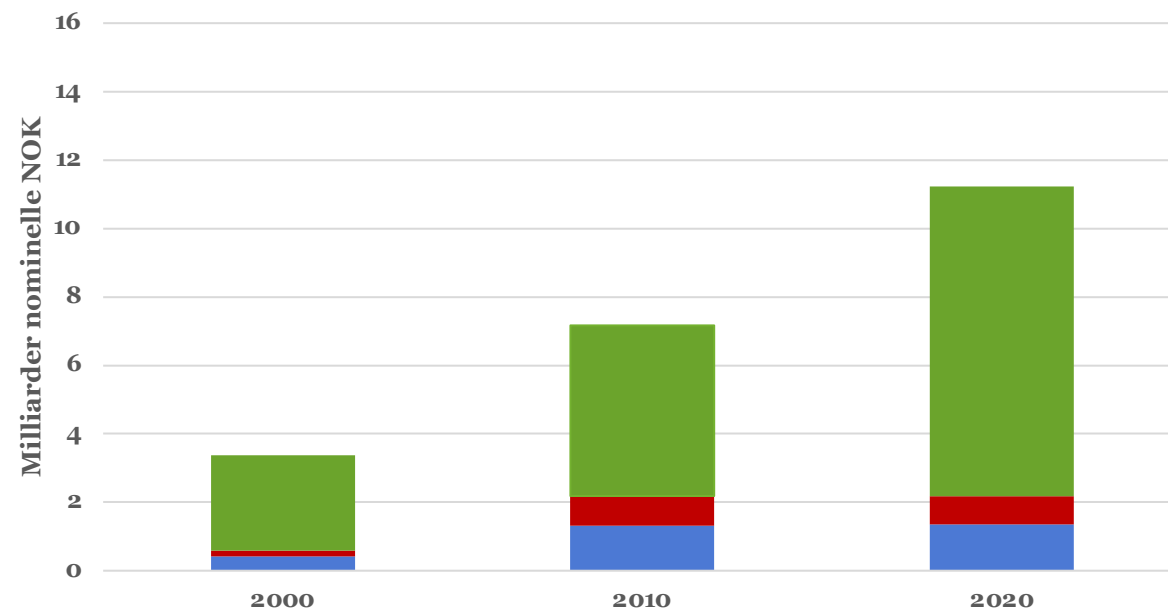
Eksporthverdi Norge

■ Hyse ■ Sei ■ Torsk



Eksporthverdi Island

■ Hyse ■ Sei ■ Torsk

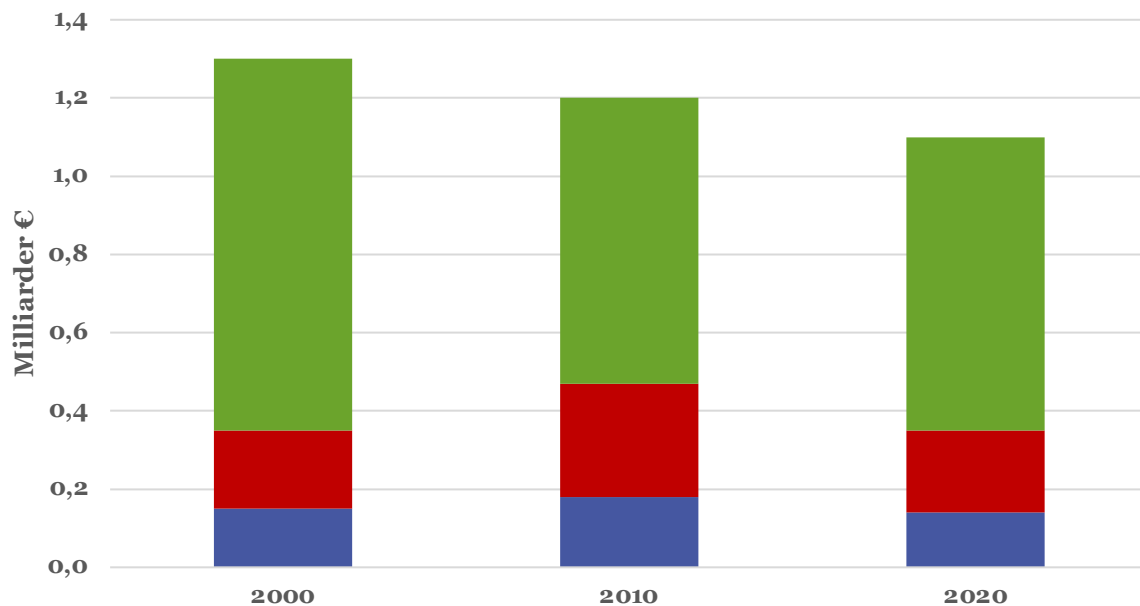


Eksporthverdi KPI- og € justert



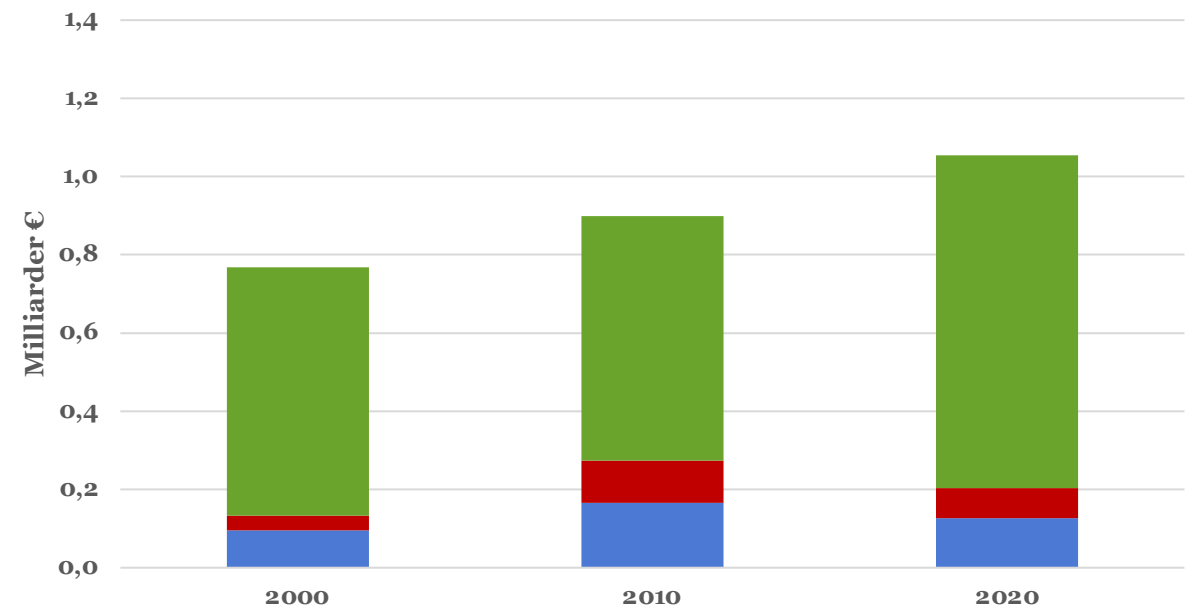
Eksporthverdi KPI-justert Norge (€)

■ Hyse ■ Sei ■ Torsk



Eksporthverdi KPI-justert Island (€)

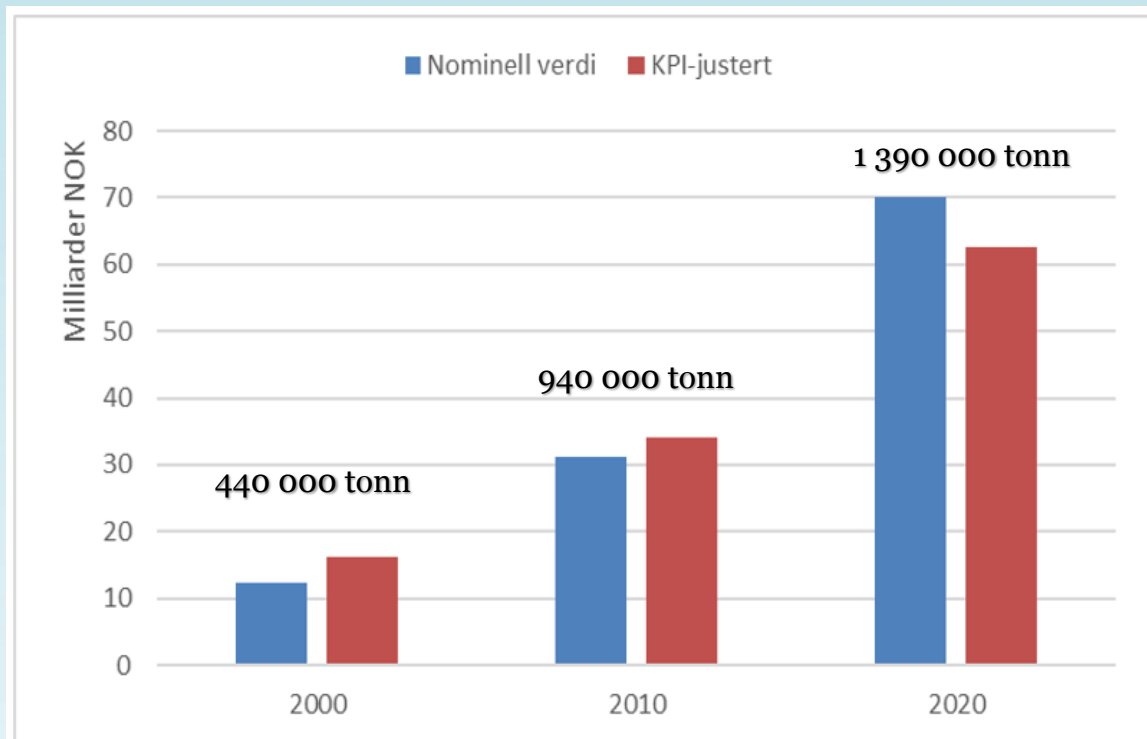
■ Hyse ■ Sei ■ Torsk



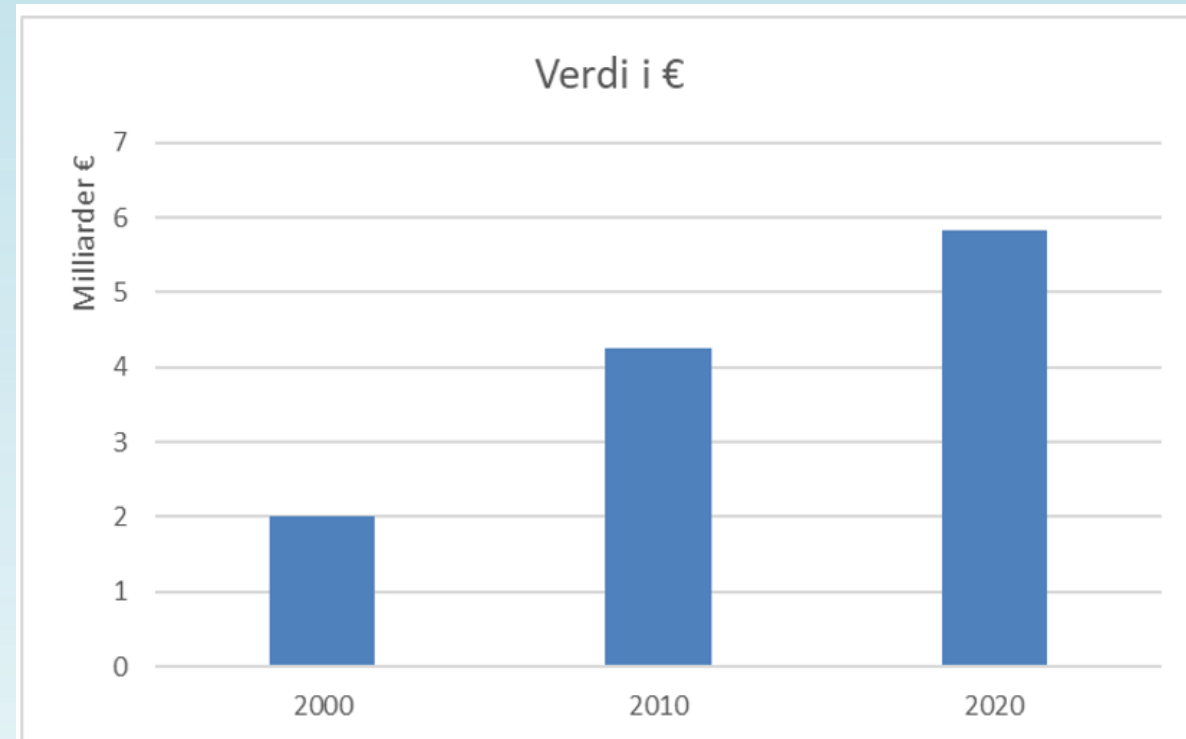
Ekспортverdi for laks i nominelle kroner, KPI-justert (2015=100) og KPI-justert verdi i €



Laks, Nominell verdi og KPI-justert



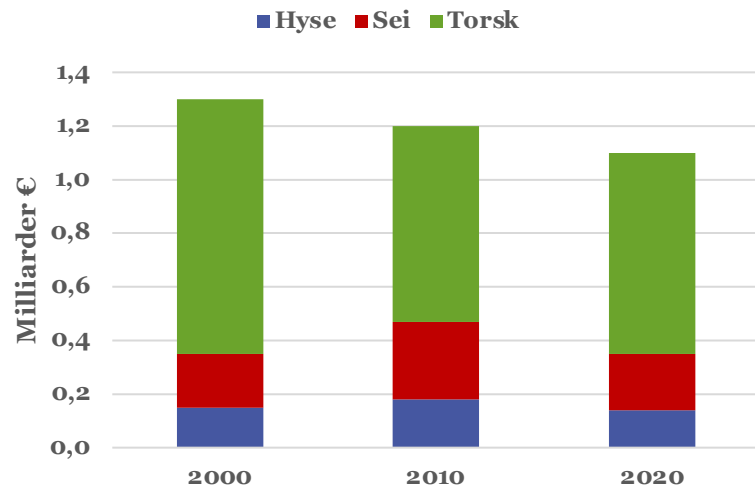
Laks, KPI- og valutajustert. Verdi i €



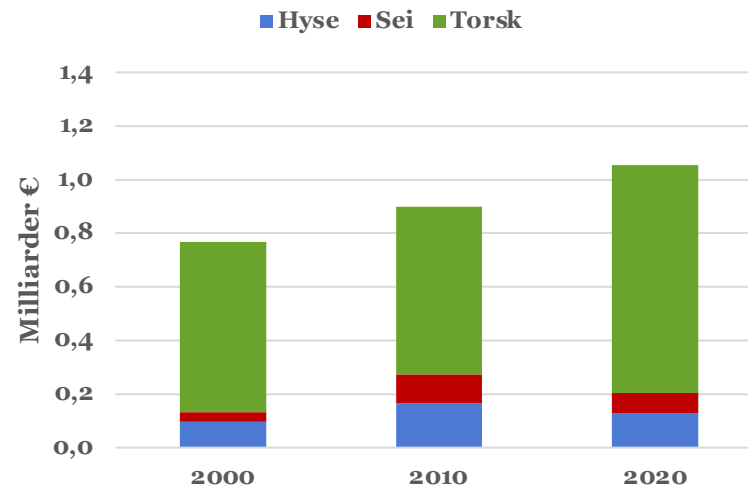
Eksporthverdi KPI- og EUR justert



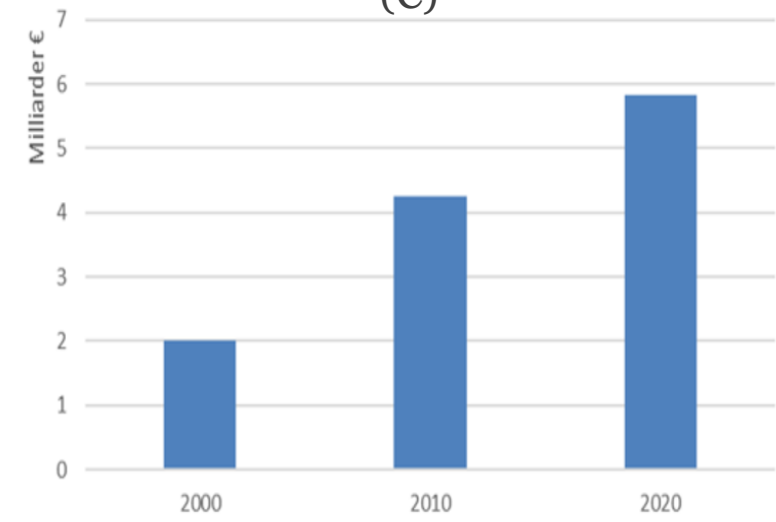
Eksporthverdi KPI-justert Norge (€)



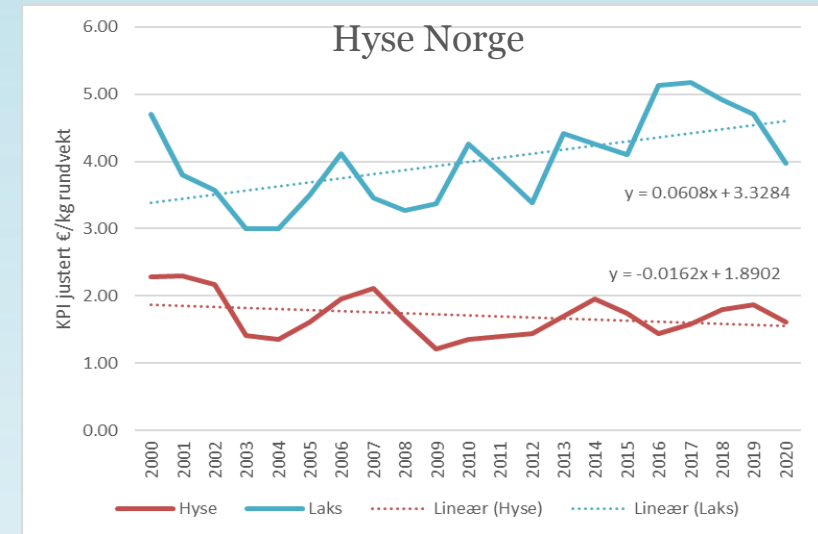
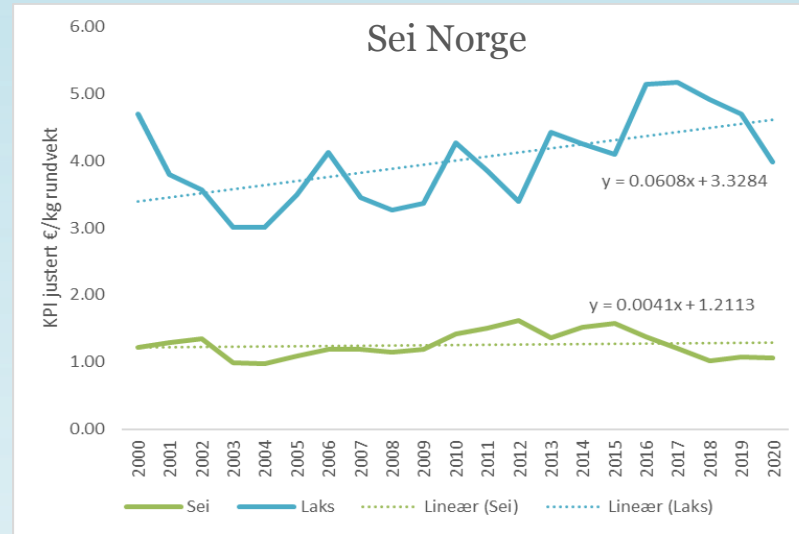
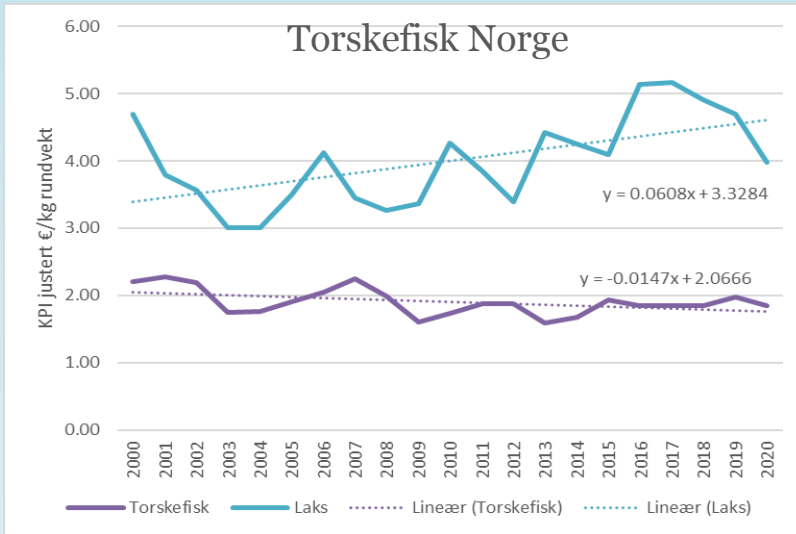
Eksporthverdi KPI-justert Island (€)



Laks, KPI-justert Norge (€)



KPI- og EUR justerte priser per kg rundvekt for hvitfisk med trendlinjer Norge



1.47% Årlig reduksjon

0.41% Årlig økning

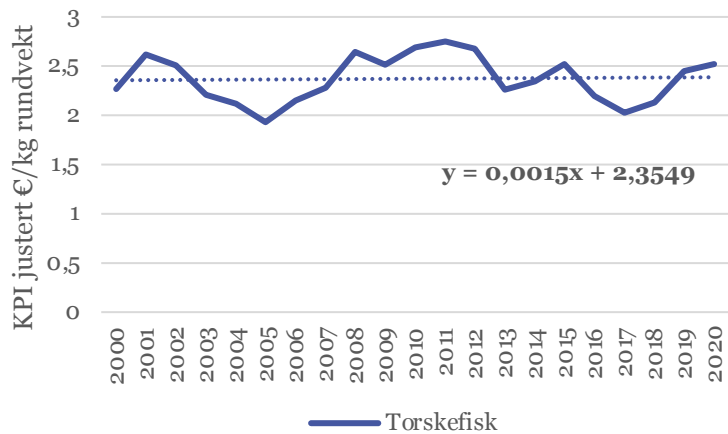
1.62% Årlig reduksjon

Laks: 6.1 % Økning

KPI- og EUR justerte priser per kg rundvekt for hvitfisk med trendlinjer Island

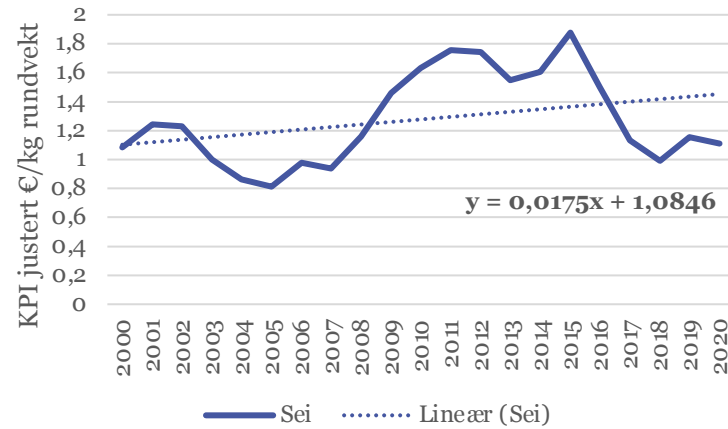


Torskefisk Island



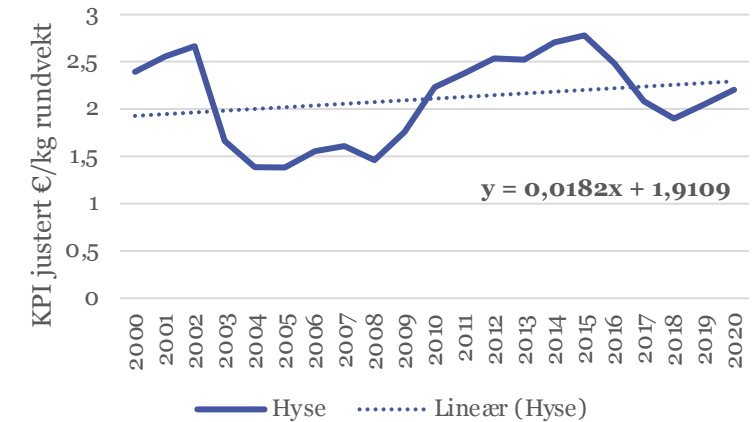
0.15% Årlig økning

Sei Island



1.75% Årlig økning

Hyse Island



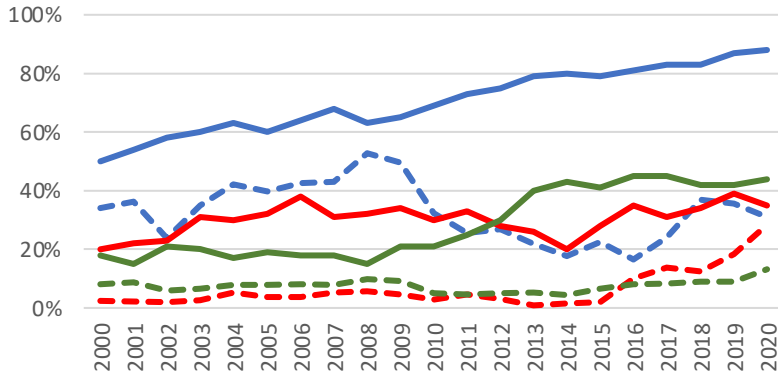
1.82% Årlig økning

Foredlingsgrad Norge og Island



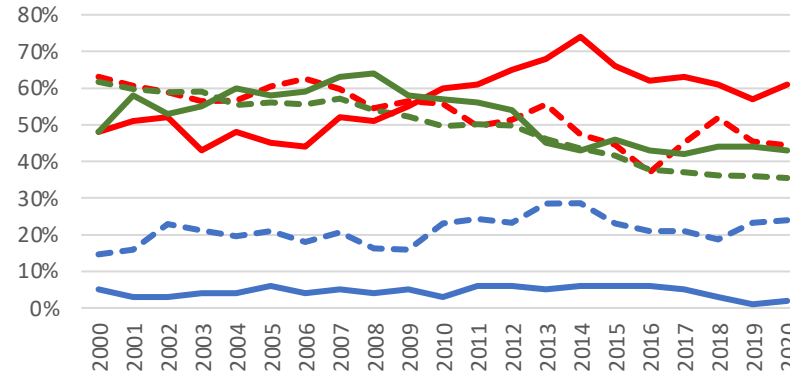
Uforedlet

--- Hyse ISL --- Sei ISL --- Torsk ISL
— Hyse NOR — Sei NOR — Torsk NOR



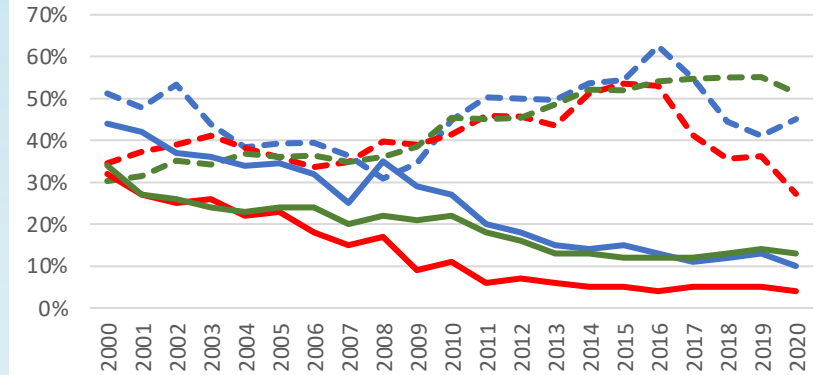
Konvensjonell (salting / tørking)

--- Hyse ISL --- Sei ISL --- Torsk ISL
— Hyse NOR — Sei NOR — Torsk NOR





Bearbeidet (filet)

--- Hyse ISL --- Sei ISL --- Torsk ISL
— Hyse NOR — Sei NOR — Torsk NOR






Årlig endring i salgspriser / eksportverdi i € (Torsk, sei, hyse og laks) Norge VS. Island år 2000 – 2020 jfr trendlinjer.

(KPI – og EUR justert priser pr kg rundvekt)

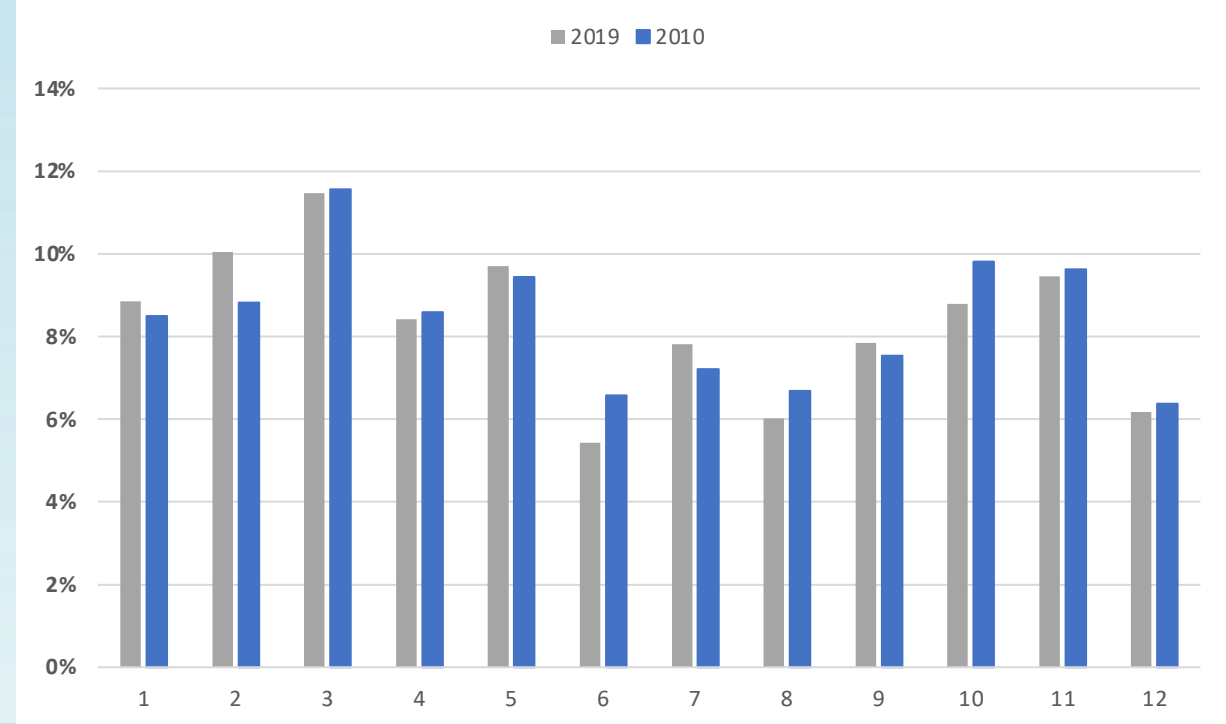
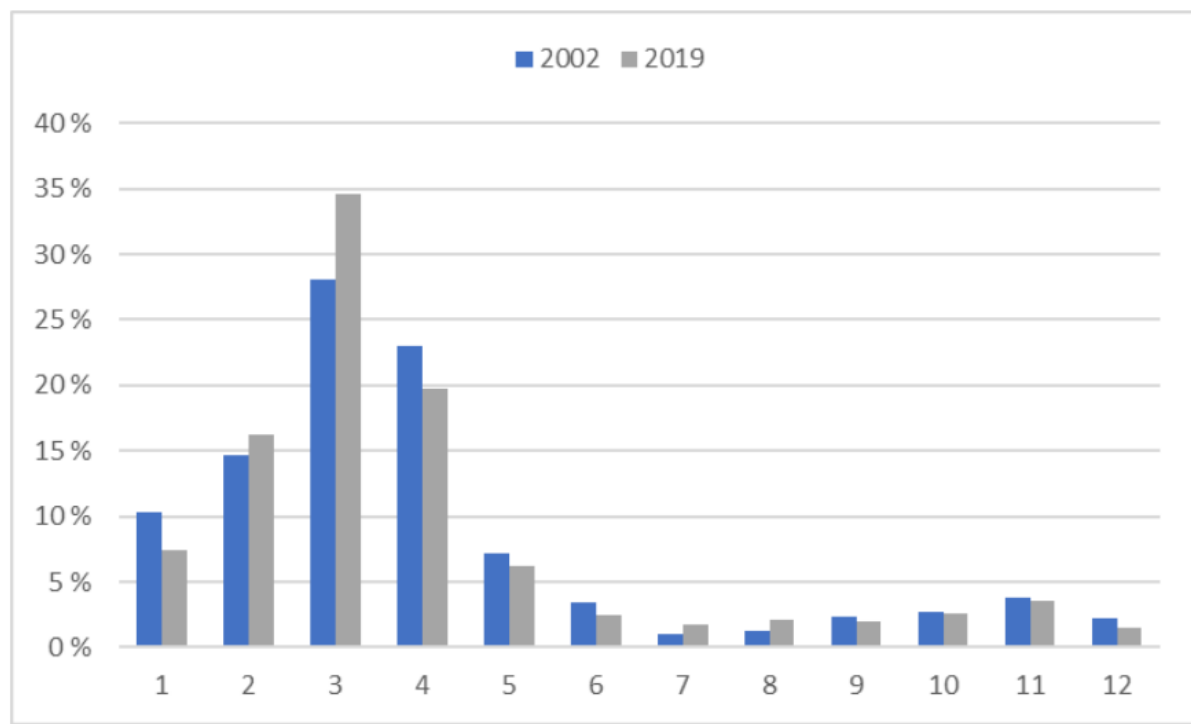
Art		
Torsk	-1.47%	0.15%
Sei	0.41%	1.75%
Hyse	-1.62%	1.82%
Laks	6.1%	

Eksportverdi målt i € pr tonn rundvekt. (Torsk, sei og hyse)
 2000 – 2020. Norge VS. Island
 (KPI – og EUR justert priser pr kg rundvekt)

								Norsk kvote	Eksporttap VS. Island
Art	År 2000 (€/tonn)	År 2020 (€/tonn)	År 2000 (€/tonn)	År 2020 (€/tonn)	Differanse i Verdi (€/tonn)	År 2020 Tonn	Milliard €		
Torsk	2600	2200	3300	3300	1100	334 000	0,367		
Sei	1200	1000	1200	1000	0	156 000	0		
Hyse	2100	1700	3500	3300	1600	105 000	0,168		
Totalt eksporttap Norge VS. Island (Milliard €) - 2020								0,535	

Fangstmønster

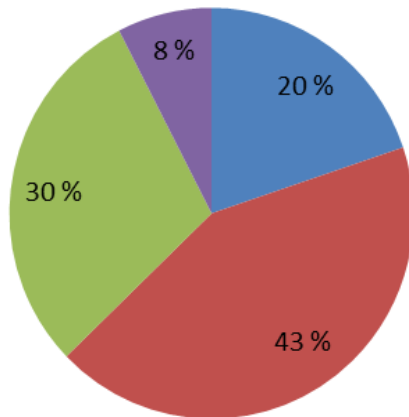
Månedsfordelte landinger av fersk torsk.



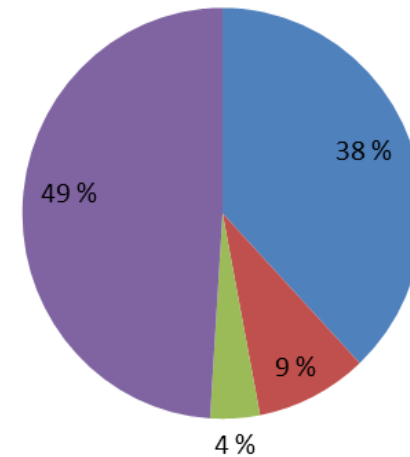
Ferske landinger av torsk fordelt på redskap



■ Krok ■ Garn ■ Snurrevad ■ Trål



■ Krok ■ Garn ■ Snurrevad ■ Trål



Endring i flåtestruktur - Kystkvoter.

(Havfiske fartøy / snurrevadtrålere >28 meter øker fangstene)

Andel fersk fangst fordelt på fartøystørrelse i åpen og lukket gruppe i kystflåten (kystkvoter) 2002 - 2019



2002

	Hyse	Sei	Torsk	Samlet
<11	32 %	20 %	34 %	29 %
11-15	24 %	16 %	27 %	23 %
15-21	32 %	16 %	23 %	22%
21-28	12 %	39 %	16 %	23%
>28	0 %	9 %	1 %	4%



2019

	Hyse	Sei	Torsk	Samlet
<11	17 %	15 %	30 %	24 %
11-15	30 %	17 %	26 %	24 %
15-21	16 %	5 %	10 %	9%
21-28	18 %	17 %	14 %	15%
>28	20 %	46 %	20 %	28%

Fartøyene er gruppert etter faktisk lengde, ikke hjemmelslengde og omfatter både åpen og lukket gruppe. Fartøy >28 kan være opp til 500 brutto registertonn. Autoline for fartøy >28 og landinger av trålfanget fisk er ikke del av beregningsgrunnlaget. Kilde: Fiskeridirektoratas sluttseddelregister

Økt konsentrasjon av eierskap til kvoter

Endring i flåtestruktur - Hvitfisknæringen

Andel fersk og fryst fangst (Torsk, Sei og Hyse) fordelt på fartøystørrelse i alle fartøygrupper



2002

	Hyse	Sei	Torsk	Samlet
<11	16 %	9 %	21 %	15 %
11-15	12 %	7 %	17 %	12 %
15-21	16 %	7 %	15 %	11 %
21-28	8 %	17 %	11 %	13 %
>28	49 %	61 %	37 %	48 %



2019

	Hyse	Sei	Torsk	Samlet
<11	6 %	7 %	17 %	12 %
11-15	11 %	8 %	15 %	12 %
15-21	7 %	3 %	6 %	5 %
21-28	7 %	9 %	8 %	8 %
>28	70 %	72 %	53 %	62 %

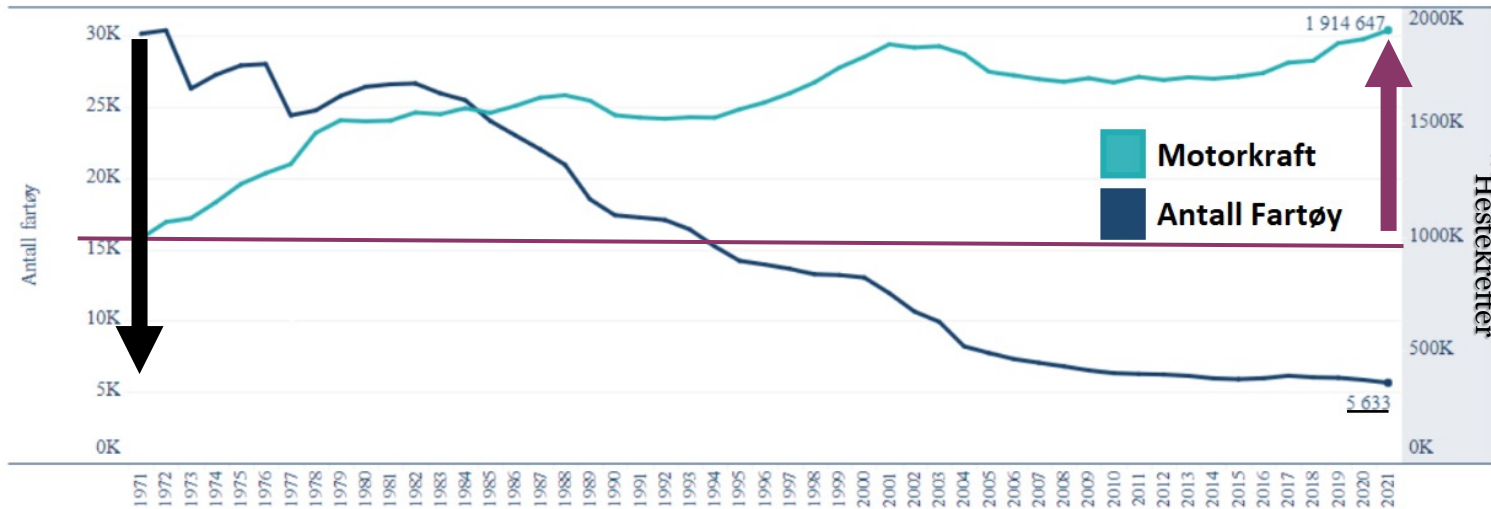
Fartøyene er gruppert etter faktisk lengde, ikke hjemmelslengde og omfatter både åpen og lukket gruppe. Fartøy >28 kan være opp til 500 brutto registertonn. Autoline for fartøy >28 og landinger av trålfanget fisk er med i beregningsgrunnlaget. Kilde: Fiskeridirektoratets sluttseddelregister

Klimaavtrykk. «CO2-printet» på norskfanget fisk ØKER.

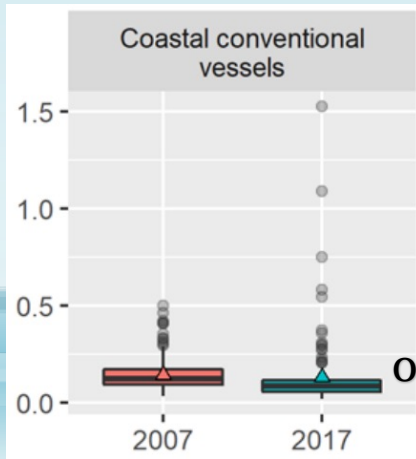


Fiskeridirektoratet

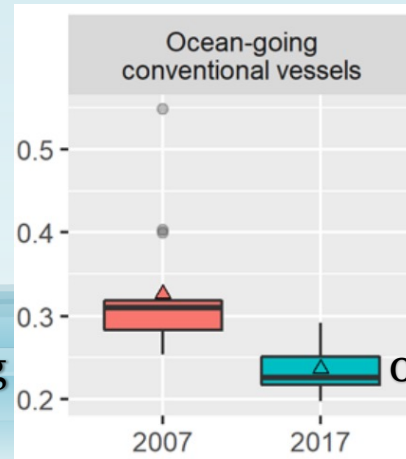
Historisk utvikling fiskefartøy 1971-2021



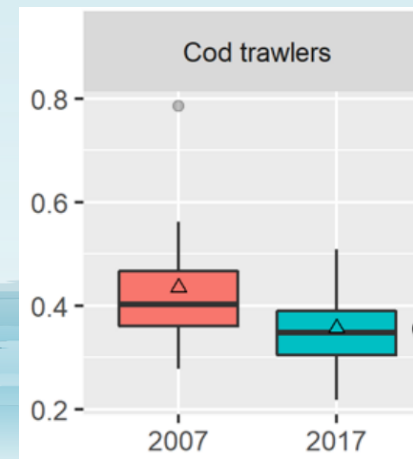
SINTEF –
Fiskeri og havbruk



0.11 l/kg



0.22 l/kg



0.35 l/kg

Syssetting

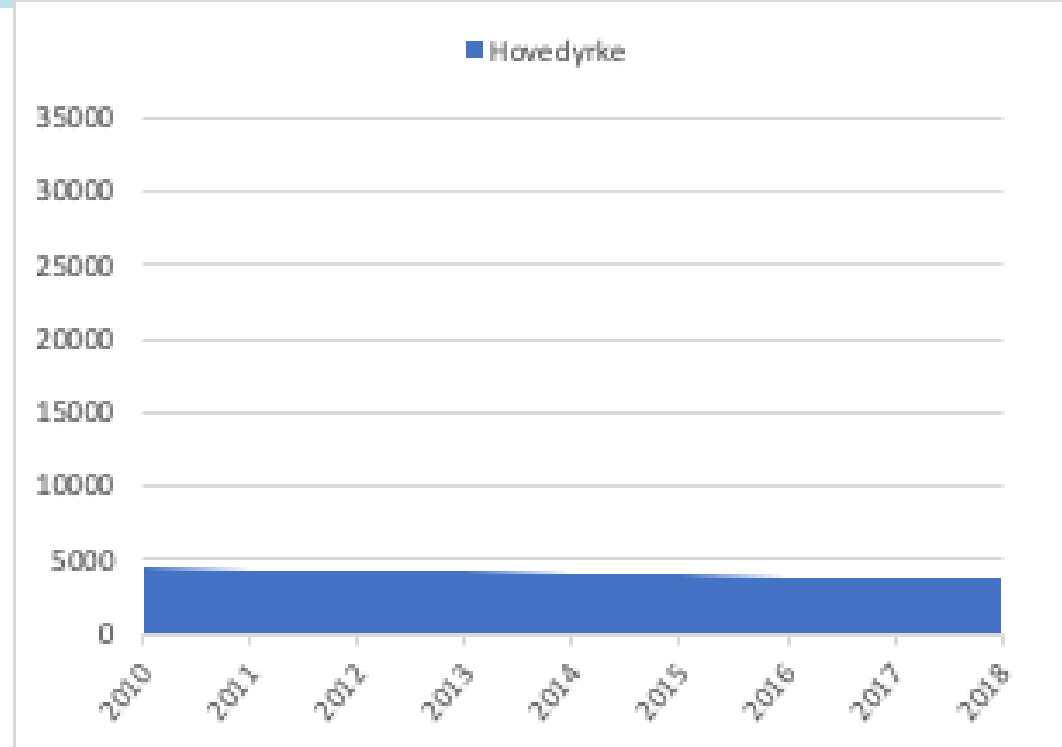
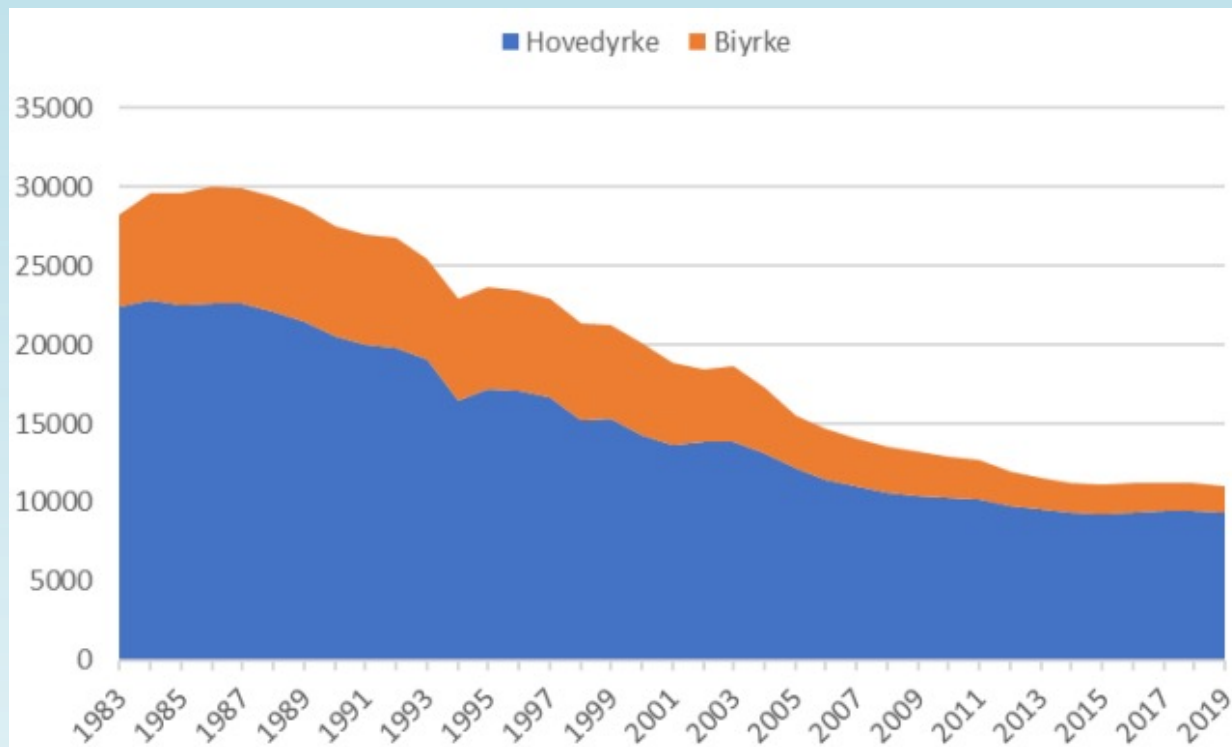
Demografisk utvikling

NORGE VS. ISLAND

Forutsetninger for økt verdiskapning

Vedlegg 2

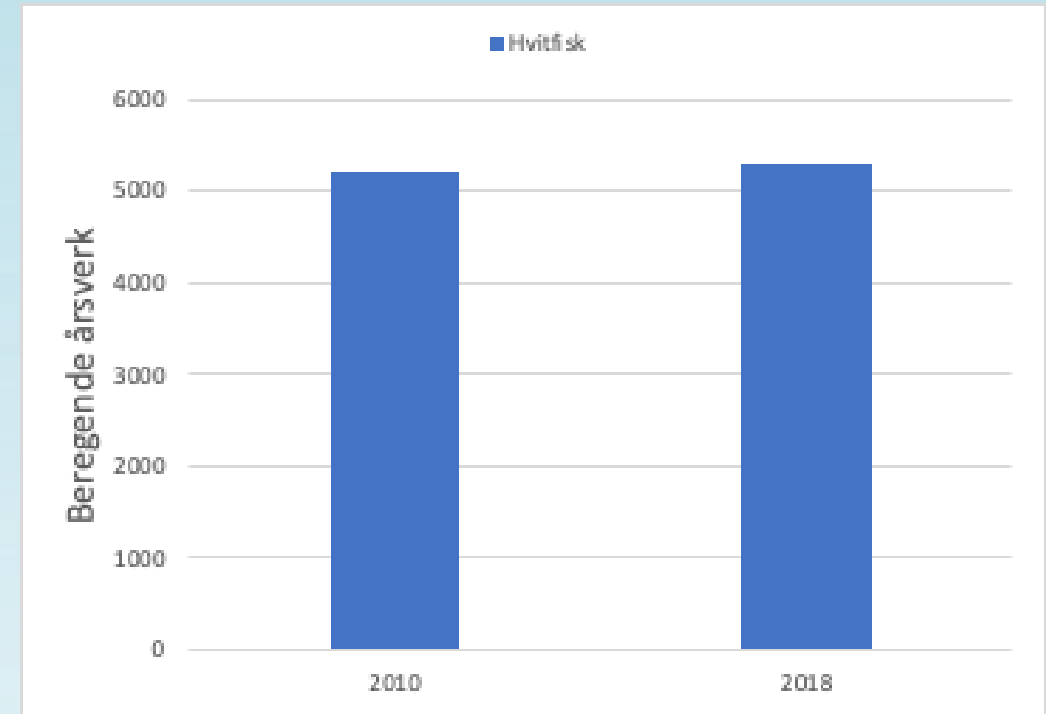
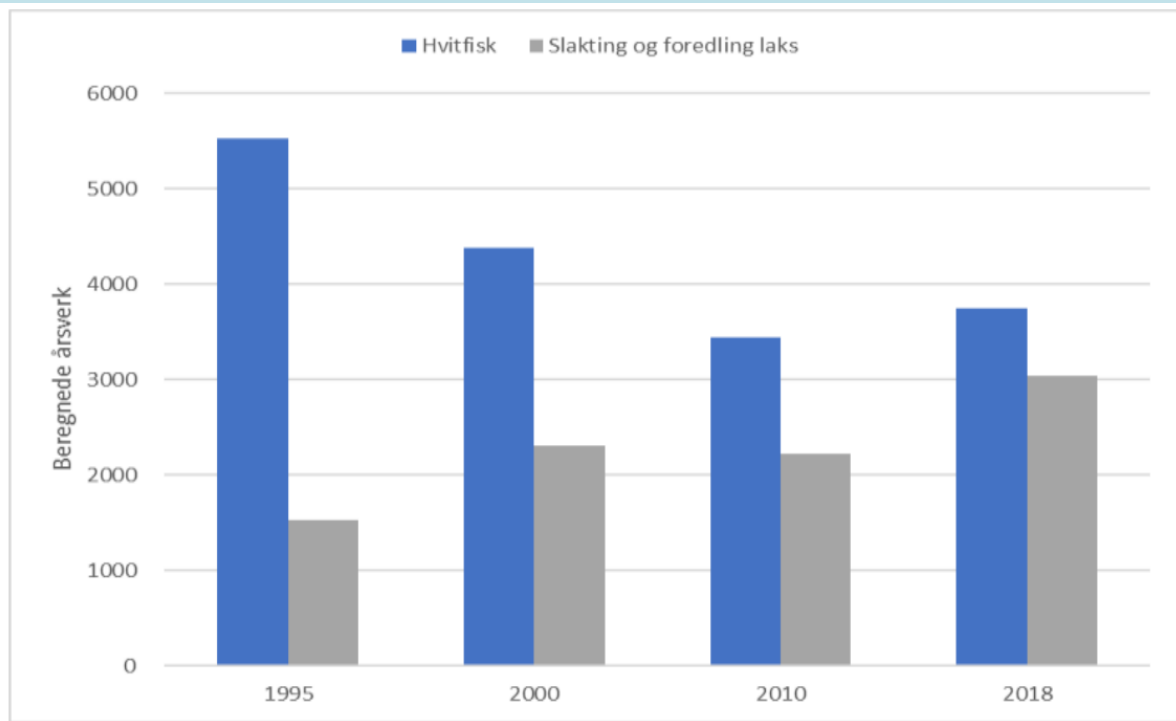
Utviklingen i antall fiskere



Kilde: Fiskermanntallet, Fiskeridirektoratet

Kilde: Statistics Iceland

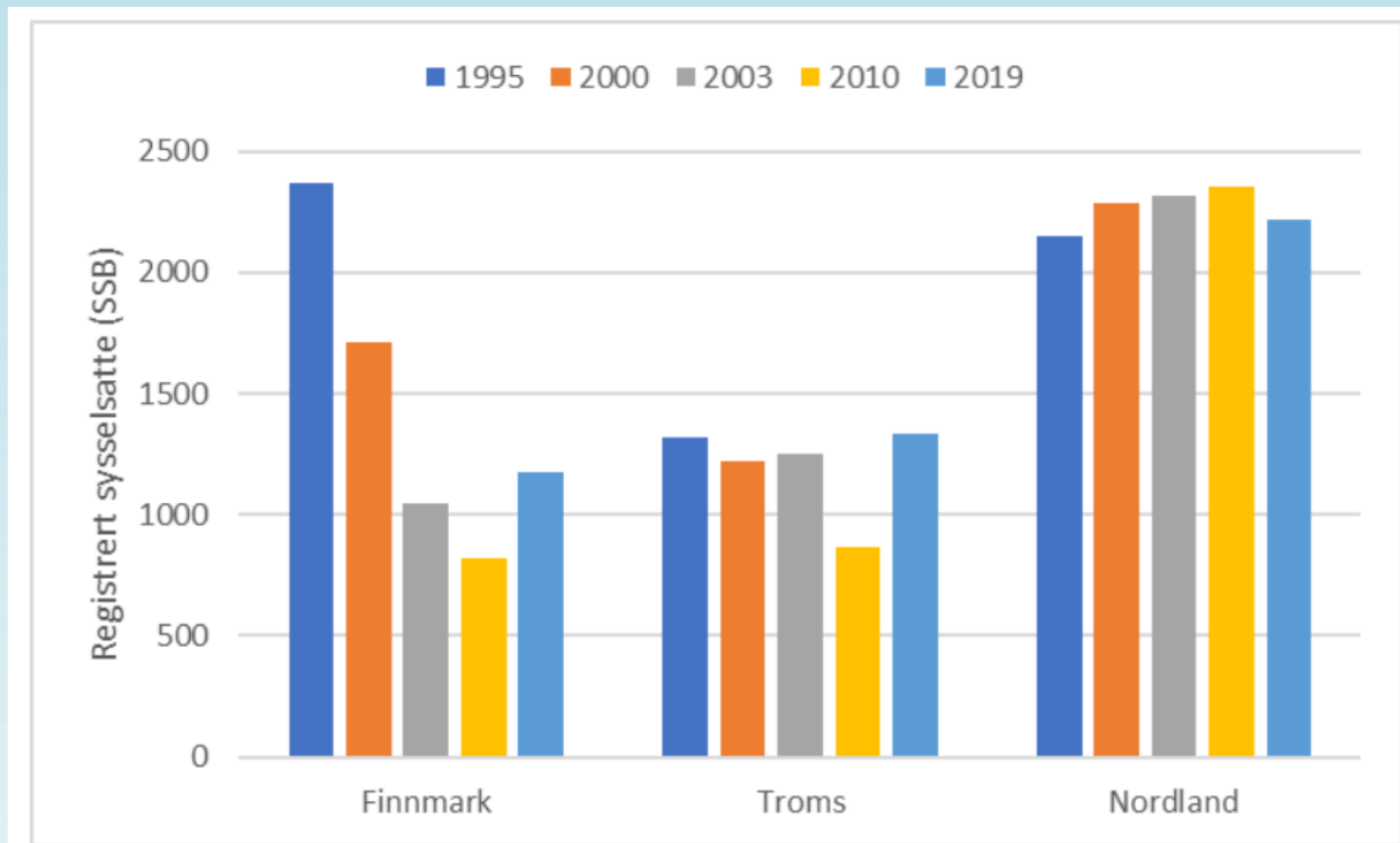
Bergende årsverk ut fra lønnsstatistikk i hvitfisk og lakseindustrien



Kilde: Statistics Iceland

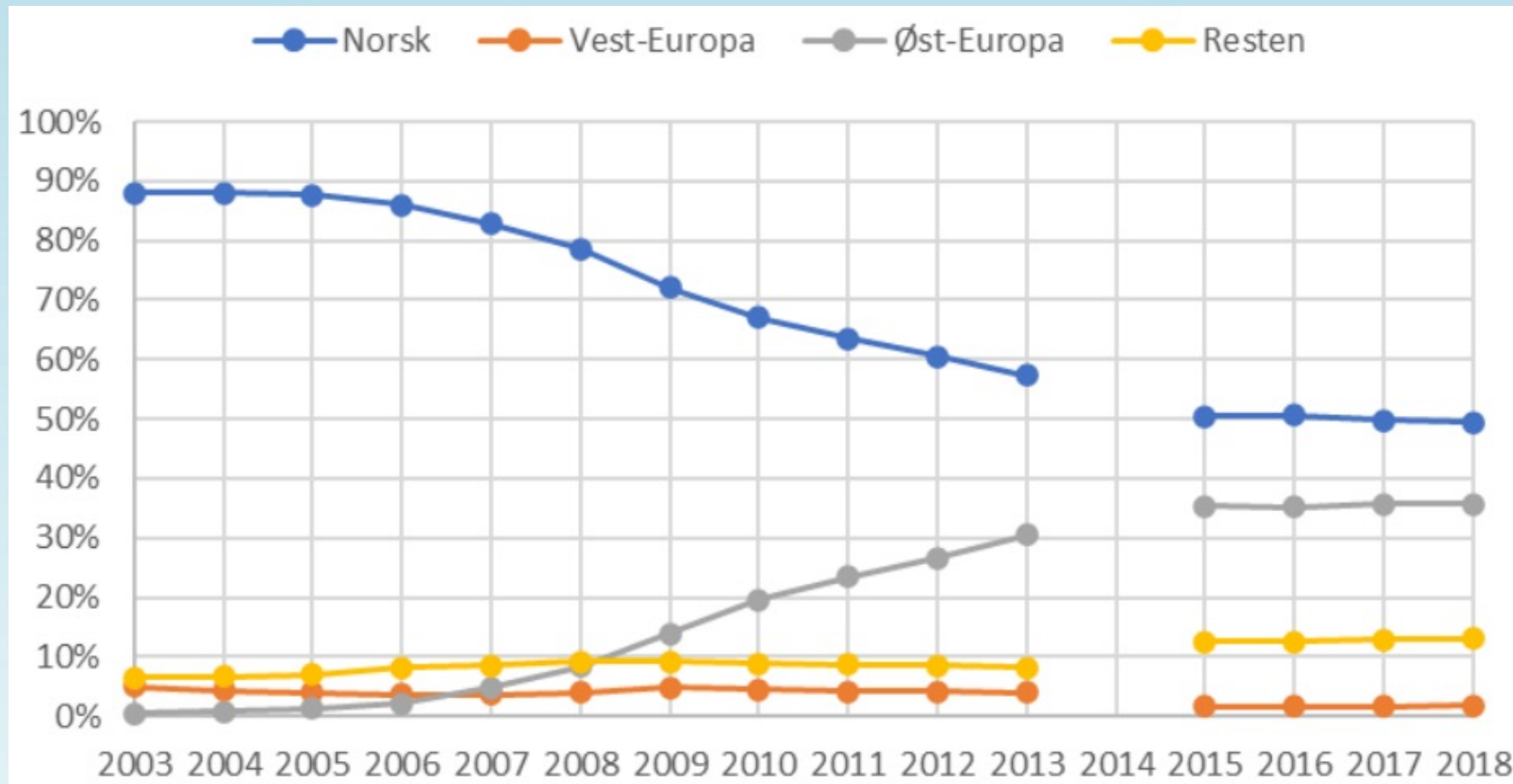
Disse tallene kan gi et bilde på endringer over tid, men vil ikke dekke all sysselsetting. Dette gjelder spesielt innen laks/ørret der mye industri er integrert med oppdrett, slik at sysselsetting i slakting/foredling ikke lar seg skille ut. Beregninger gjort på basis av driftsundersøkelsen av Thomas Nyrud, Nofima

Fylkesfordelt sysselsetting i mottak og bearbeiding av villfanget og oppdrettet fisk



SSBs registrering av sysselsatte okt/nov i gjeldende år. Omfatter ikke ansatte på korttidskontrakt eller innleid arbeidskraft. I Troms og Nordland er utviklingen i større grad preget av vekst i oppdrettsrelatert virksomhet enn i Finnmark.

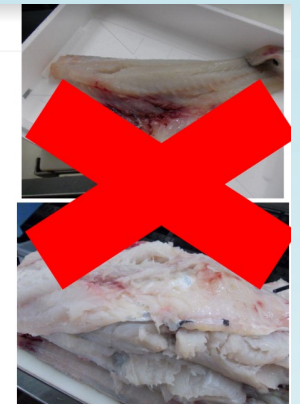
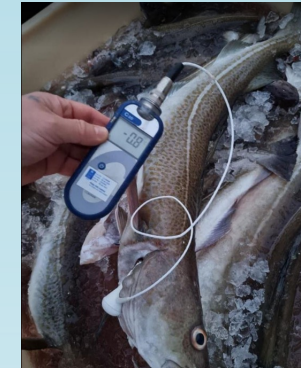
Andel fast ansatte i norsk sjømatindustri fordelt på opprinnelsesland



Kilde SSB 2014 er ikke med grunnet endring i dataregistrering.

Forutsetning for økt verdiskapning og videreforedling i Norge

1. Stortinget må ta styring i fiskeripolitikken – forskerne og Fiskeridirektoratet må lyttes til.
2. Kvaliteten på landingene av fersk fisk må generelt heves – Kvalitet må premieres og minstemål på hyse må heves til 44cm. (Ifølge Nofima er mellom 40 - 45% av landingene av fersk torsk og hyse ikke egnet til høykvalitets videreforedling).
3. Landingsmønsteret må endres.
 - Lokale fiskeflåter tilpasset landindustrien bør etableres. Trålernes leveringsplikt av fersk fisk tilbakeføres til de kommuner som hadde slike kvoter. Fangstrettigheter flyttes fra havgående fartøy >28 meter til kystflåten <28 meter. Dette kan gjøres ved at strukturkvotelementene tillegges grunnkvotene jfr. Stortingsmelding 21 (2006– 2007).
4. Foredlingsgraden der landingen skjer må heves og industri for utnyttelse av biprodukter etableres – utvikling av videreforedlingsindustri (Nasjonalt program).
5. Kompetansen internt i bedriftene må tilfredsstillende sluttkundens ønsker (Nasjonal kompetanseheving)
6. Fangst av torsk og hyse med krokredskap økes. (Kvotetillegg for fartøy som leverer kvalitetsfisk fanget med krok)
7. Utviklingskvoter tildeles sjømatindustrien (videreforedlingsbedrifter), disse lånes gratis til fiskeflåten mot leveringsplikt (Utviklingskvotene tidsbegrenses).
8. Snurrevadtråling med fartøy over 21 meter flyttes fra kystnære farvann / oppvekstområder for små hyse / torsk (Havdeling).











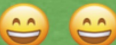

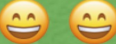


Tiltak for økt lønnsomhet – jfr. Nofima (FOU rapporter)

- Organisering av verdikjeden slik at det blir god **samhandling mellom fangst- og foredlingsleddet** og valg av strategier som utnytter markedspotensialet nasjonalt og globalt.
- Implementering av fangstreguleringer og kvotefordelinger som gir sterke incentiver for valg av fangstredskap og driftsmønster som gir **høy kvalitet og kontinuitet** i landingene av fersk fisk.
- Etablere **teknologi/kunnskap og modeller for samhandling – om bord og på land** – som bidrar til at kvalitet sikres og tas vare på gjennom hele verdikjeden (Rask bløgging i rennende vann, rask kjøling og skånsom lagring i lav temperatur).
- Kystfanget fisk er det råstoffet som har det største volum og størst potensiale for å øke verdiskapningen av norske hvitfiskfangster. For å utnytte dette potensialet bedre, bør det etableres virkemidler som stimulerer til å **øke landingene av høykvalitetsfisk**.
- **Ferskfiskordningen** må opprettholdes og utvides, samt fungere slik at den bidrar til landing av godt betalt kvalitetsfisk andre halvår.
- Omfordeling av gjenstående hysekvoter på slutten av året skjer nesten uten unntak til den havgående flåten. Denne hysa landes fryst og gir ikke grunnlag for verdiskapning i Nord-Norge. Andre **refordelingsordninger som favoriserer enten krokfanget hyse fra kystflåten, eller levendelandet/kvalitetshyse fra snurrevadsflåten** bør derfor vurderes.

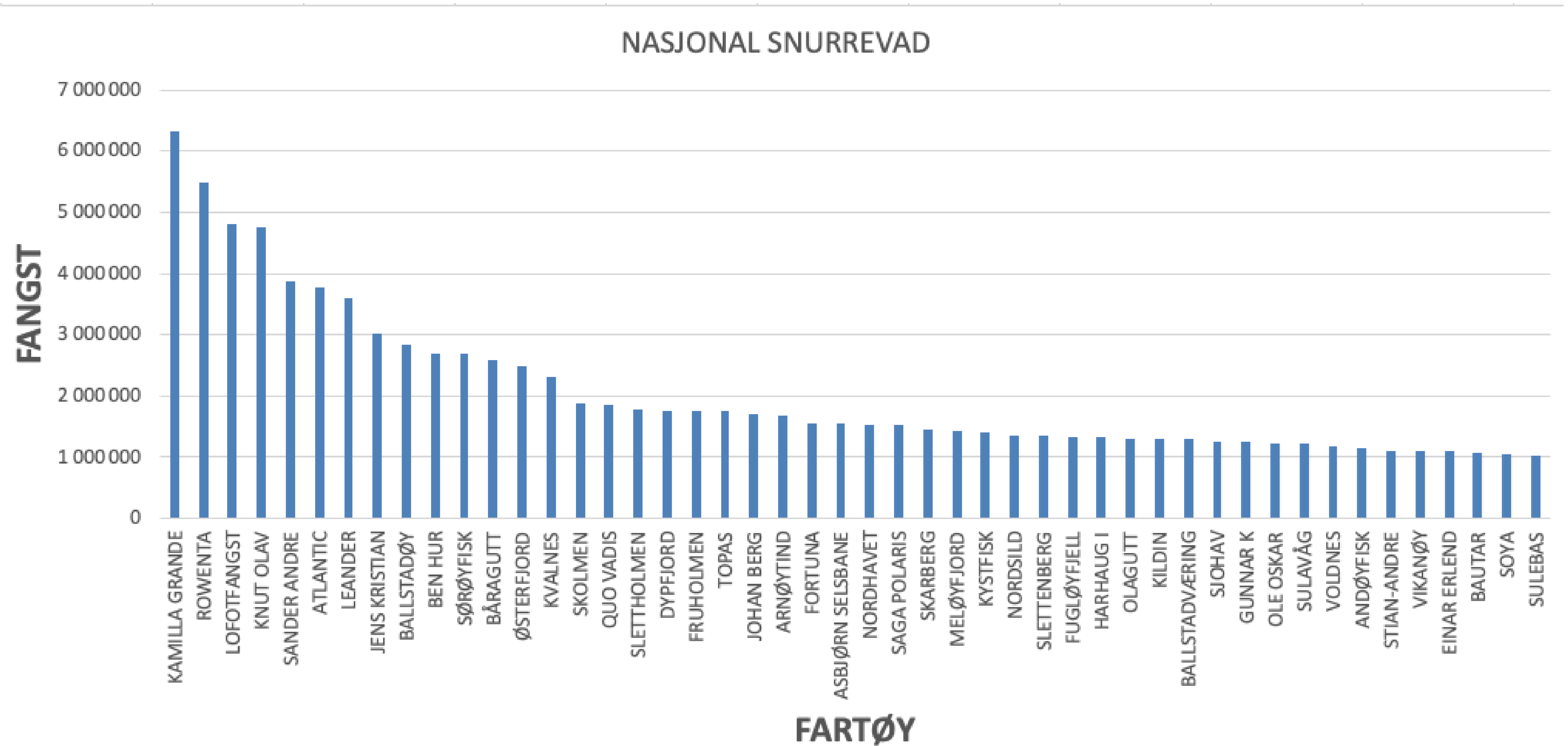
Bærekraftsevaluering - Oppsummering

- Biomasseuttak/forvaltning av hvitfiskbestandene. (Norge: uttak ca 600.000 tonn pr. år, Island: uttak ca 300.000 tonn pr. år).
- Eksportverdier i hvitfisknæringen
- Eksportverdier av oppdrettet laks
- Hvitfisknæringens omstillingsevne for økt verdiskapning. (Politisk, fangststrategisk og industrielt)
- Bærekraftsutvikling (miljø CO₂-utslipp). Fangst av hvitfisk og transport av ubearbeidet vare til markedet
- Demografisk utvikling – bosetningsmønster – kompetanse i distriktene (Nord-Troms og Finnmark)

	
	
	
	—
	
	
	

VEDLEGG 3

OVERSIKT OVER DET MEST VESENTLIGE AV SNURREVADTRÅLERE I NORGE



FANGSTUTVIKLING SNURREVAD (2000 - 2022)

	Torsk	Hyse	Sei	Rødspette	Blåkveite	Uer (vanlig)	Lange	Gråsteinbit	Kveite	Lomre	Breiflabb	Sild	Ilekksteinbi
2022	96 166 352	22 975 346	40 563 996	665 358	850 457	374 366	151 928	132 141	103 281	44 223	64 054	0	13 719
2021	99 207 635	23 250 920	35 340 015	585 499	713 835	399 160	133 721	99 216	75 216	26 948	52 391	0	44 283
2020	82 638 109	21 446 439	27 877 500	507 302	960 369	380 331	98 558	72 879	50 620	25 450	23 305	0	17 907
2019	81 109 425	19 194 544	28 393 926	675 264	1 094 886	288 744	99 878	64 441	51 072	25 388	18 175	0	12 993
2018	86 631 081	13 716 303	28 077 941	519 533	816 938	103 772	99 728	47 839	45 048	29 635	17 496	0	40 127
2017	108 043 805	17 927 088	20 298 085	503 847	662 557	95 544	100 746	61 337	37 778	21 551	13 169	0	79 196
2016	98 129 592	25 126 634	17 221 178	538 120	628 253	97 411	86 565	53 004	40 952	30 897	11 190	0	44 287
2015	96 428 830	21 135 225	14 877 170	348 471	489 304	50 925	73 344	31 790	27 675	29 967	8 353	0	32 164
2014	97 467 020	22 245 925	15 092 728	297 471	194 348	25 273	53 456	28 121	26 443	26 274	7 337	0	19 273
2013	89 113 394	22 255 314	6 463 493	309 818	184 992	23 814	63 756	27 152	27 641	19 413	12 614	0	21 327
2012	61 166 722	31 806 849	7 122 990	335 314	426 478	12 914	35 031	37 834	28 201	25 266	13 456	0	17 935
2011	56 927 632	26 320 529	5 536 320	272 821	247 114	22 034	29 535	40 758	33 883	23 705	24 458	0	7 160
2010	50 708 811	15 962 415	6 310 420	414 097	161 701	14 141	36 024	40 688	42 248	23 407	35 578	0	7 879
2009	43 327 223	8 980 468	5 265 350	394 689	35 301	18 445	39 327	27 397	32 481	14 841	59 679	0	6 091
2008	35 752 906	11 341 394	8 198 071	521 737	9 086	35 808	44 050	26 640	35 947	16 840	60 623	0	2 603
2007	38 707 995	10 649 905	10 998 250	588 803	111 984	88 652	53 591	24 759	36 514	15 366	47 916	0	1 049
2006	37 812 307	7 806 531	9 436 151	602 367	183 778	113 582	37 523	37 356	31 917	32 180	29 499	0	901
2005	37 032 677	9 412 069	7 698 202	634 063	412 597	162 299	25 021	45 725	22 887	23 477	12 588	0	597
2004	35 213 811	9 276 349	9 292 342	818 475	534 911	120 400	21 597	58 756	23 943	26 923	11 227	0	2 817
2003	29 265 592	7 083 975	7 765 965	943 483	238 113	93 787	11 729	66 044	30 620	36 877	7 162	132 244	2 482
2002	30 126 440	7 262 739	9 006 640	662 439	126 737	74 944	25 941	30 671	9 323	23 594	4 127	165 041	4 843
2001	31 066 024	7 043 556	9 360 383	545 269	94 239	108 035	19 130	48 916	4 360	10 842	3 534	125 859	8 499
2000	30 598 949	5 916 708	9 856 802	656 987	66 255	323 442	21 204	50 661	5 697	25 000	4 889	0	1 644
SUM (KG)	1 452 642 329	368 137 226	340 053 917	12 341 227	9 244 233	3 027 821	1 361 382	1 154 125	823 747	578 062	542 817	423 144	389 777

FANGSTUTVIKLING LINEFISKE

	Torsk	Hyse	Sei	Blåkveite	Brosme	Flekksteinbit	Blåsteinbit	Steinbiter	Lange	Uer (vanlig)	Kveite	Gråsteinbit
2022	45 382 051	16 813 463	972 686	5 172 873	4 717 396	1 382 163	3 583 146	0	1 339 633	477 125	1 296 023	311 418
2021	58 339 580	22 131 360	1 505 027	6 233 206	4 347 989	1 992 550	5 333 279	0	1 056 548	419 631	1 011 992	406 056
2020	42 828 183	25 849 122	1 884 500	5 383 342	3 906 003	2 676 641	2 262 039	0	705 276	362 378	708 562	429 922
2019	42 898 840	28 260 884	1 653 896	5 431 567	4 957 439	2 480 754	2 197 871	0	1 319 235	445 246	829 853	275 487
2018	52 937 098	32 423 147	906 281	5 724 501	4 392 654	2 375 064	2 335 388	0	1 390 444	553 391	755 570	438 974
2017	64 378 428	35 047 043	1 585 177	6 430 765	4 370 850	2 783 686	1 949 778	0	1 116 355	713 159	831 145	388 032
2016	62 569 931	30 479 108	2 185 087	5 993 432	5 379 532	1 799 677	3 076 166	0	1 270 210	580 124	1 045 620	518 940
2015	59 841 684	28 394 351	1 546 866	4 854 116	3 972 888	2 459 893	1 925 171	0	872 701	554 659	942 565	304 701
2014	61 259 655	27 481 614	755 607	4 722 569	2 760 207	2 321 862	1 396 235	0	730 837	434 080	837 559	270 935
2013	65 161 779	29 173 701	1 509 395	4 333 793	2 409 454	4 148 164	2 858 106	0	613 467	715 239	589 598	297 429
2012	48 011 691	45 318 218	1 395 823	4 149 618	3 705 238	3 171 532	1 885 976	11 799	970 519	665 924	502 189	624 912
2011	45 956 426	39 396 252	1 043 537	3 957 637	2 854 859	3 399 551	0	920 128	541 159	664 168	420 433	620 489
2010	39 407 324	31 427 737	937 973	3 866 664	2 963 807	1 863 322	0	803 286	591 091	751 496	392 767	618 300
2009	37 746 794	19 960 002	987 654	3 926 264	2 573 638	2 306 469	0	2 109 897	590 799	716 567	394 348	491 425
2008	32 631 819	21 658 721	1 897 419	2 617 674	3 358 809	1 442 894	0	1 736 242	1 047 701	557 198	359 569	297 119
2007	33 363 004	19 709 189	3 277 341	3 609 089	2 652 819	1 492 080	0	1 497 363	805 194	637 342	339 968	164 463
2006	34 536 379	18 152 980	2 597 423	4 364 076	2 125 156	990 370	0	1 797 526	612 101	662 910	311 107	167 827
2005	35 514 095	17 698 213	1 102 954	5 114 558	1 848 143	825 169	0	2 249 843	359 783	575 323	213 229	168 968
2004	34 251 211	15 373 860	1 200 633	4 817 480	1 886 336	753 275	0	3 260 252	400 960	458 129	173 270	203 178
2003	25 734 039	15 449 468	1 150 064	3 268 032	2 081 385	391 683	0	1 313 705	206 776	309 200	145 309	329 356
2002	30 419 232	16 472 073	1 323 428	2 822 042	2 971 383	656 024	41 677	1 298 992	326 111	410 123	164 260	410 032
2001	26 948 612	13 817 788	1 399 778	3 751 281	3 449 532	443 388	0	4 720 901	407 389	400 132	143 928	493 293
2000	30 056 540	11 276 466	1 736 038	5 071 713	3 826 637	623 728	0	2 663 430	236 206	589 613	128 517	628 453
SUM (KG)	1 010 174 394	561 764 760	34 554 587	105 616 289	77 512 155	42 779 937	28 844 831	24 383 364	17 510 495	12 653 154	12 537 382	8 859 709

Payback time!

DET ER FOR FÅ SOM TJENER FOR MYE. Så enkelt kan vi si det. For 30 år siden lå norsk sjømatnæring nede. Den tradisjonelle delen av næringen var et bunnløst subsidiesluk. Milliarder av offentlige kroner — i dagens kroneverdi — måtte hvert år pøses inn for å skape lønnsomhet. Hovedavtalen mellom staten og Norges Fiskerlag, som i 1964 var tenkt som en femårig effektiviseringsplan, hadde slått helt feil. Jo mer penger staten bevilget i støtte, jo mer økte behovet. Tidlig på 1990-tallet var politikerne, godt hjulpet av EU's forbud mot konkurransevridende næringsstøtte, omsider kommet til at fiskeristøtten måtte avvikles. Heretter måtte fiskerinæringen klare seg selv. I oppdrettsnæringen var det også full krise. Markedsproblemer og FOS-konkursen hadde sendt over halve næringen til skifteretten eller tvunget frem eierskifte. Den blåøyde optimismen fra 1980-tallet var borte. Nå fikk man laksekonsesjoner slengt etter seg.

I 1991 var ikke spørsmålet hva sjømatnæringen kunne gjøre for Norge, men hva Norge kunne gjøre for sjømatnæringen. Bare tanken på grunnrenteskatt var absurd. Nå gjaldt det å få stablet næringen på beina igjen; legge bak seg 30 år med politisk feilstyre og skape lønnsomme og attraktive arbeidsplasser langs kysten. Politikerne hadde ikke penger å tilby. I stedet ble rigide krav om eierbegrensning og lokal tilhørighet fjernet. Mens fiskeflåten fikk tilgang på strukturordninger, først havflåten og senere også kystflåten, ble det åpnet for oppkjøp av matfisktillatelse for laks og ørret. I fiskeriene holdt myndighetene igjen. De første strukturordningene hadde kort varighet og kvotetakene var lave. I oppdrett var det fritt frem fra dag én. Da fiskeriminister Peter Angelsen på tampen av 1990-tallet foreslo et tak for eierkonsentrasjonen også i oppdrett, ble han latterliggjort. Han var dessuten for sent ute. Hydro Seafood hadde allerede kjøpt seg for stor.

DET HAR VÆRT EN VILLET REISE. Ikke bare villet, men ønsket og usedvanlig vellykket. I løpet av de tre siste tiårene har inntjeningen i sjømatnæringen gått rett til himmels. Fiske og oppdrett er i dag blant våre aller mest lønnsomme næringer, hvilket reflekteres i de svimlende summer som betales for fiskerettigheter og oppdrettstillatelse. Inntjeningen overgår selv de mest optimistiske spådommene. Men det har ikke skjedd uten konsekvenser. I 1990 var det neste 800 selskaper som drev matfiskoppdrett av laks og ørret. I dag er det bare 80. De fem største eier 55 prosent av produksjonskapasiteten. Mowi alene kontrollerer hver femte matfisktillatelse. I 1991 var det over 27.000 fiskere i Norge og 17.000 fartøyer i merkeregisteret. I dag er det ca. 9.000 fiskere og 5.600 fiskebåter.

Eierkonsentrasjonen har med andre ord vært formidabel. Verdikonsentrasjonen også. De 80 selskapene med matfiskoppdrett sitter på konsesjonsverdier verdt over 100 milliarder kroner. Da har vi «bare» regnet 100 millioner per standard matfisktillatelse. I fiskeflåten er det lett å se seg blind på de mange tusen sjarkene. I havflåten, som står for nesten 80 prosent av fangstkvantumet og over 70 prosent av fangstverdien av fisk og skalldyr i Norge, er det snart ikke rederier igjen. I øyeblikket har vi ca. 80 ringnotfartøyer og pelagiske trålere. De eies av ca. 60 selskaper. Vi har 33 torsketrålere som eies av 14 selskaper og 26 autolinebåter med 20 eierselskaper. Dertil kommer 55-60 rederier innen "stor kyst" med båter over 28



Redaktør Thorvald Tande

meter. I alt er det altså rundt 150 rederier som står for nesten 80 prosent av fangsten. Det vil vi kalle et ganske konsentrert eierskap. Å regne verdier er ikke lett. En enkelt kvote vil jo kunne omsettes til vesentlig høyere pris enn den snittprisen det er mulig å oppnå om alle kvoterettigheter kom for salg samtidig. Men om vi priser verdien av 100 basistonn i ringnot og pelagisk trål til 100 millioner kroner, en kolmuletillatelse til det samme, en kvotefaktor for torsk og hyse i torsketrål til 225 millioner, en kvotefaktor for torsk i autolineflåten til 100 millioner og kvoteverdien til et "stor kyst"-fartøy over 28 meter til 200 millioner, vil den totale verdien av de kvoterettighetene havflåten disponerer beløpe seg til ca. 100 milliarder. Da har vi sannsynligvis brukt konservative priser. For ordens skyld; disse regnestykkene bygger på den forutsetning at strukturkvotene i havflåten føres tilbake til de gruppene de kommer fra.

Med andre ord: de siste 30 årene har samfunnet lagt til rette for at rundt 250 selskaper har kunnet samle seg rettigheter til å fiske og oppdrette laks og ørret til en verdi av over 200 milliarder kroner. Det er ikke så langt unna 1 milliard kroner i gjennomsnitt per selskap.

ETTER VÅR MENING HAR DET ligget i kortene lenge. Og vi har advart gang på gang. For hvert kvotekjøp og hver fusjon i sjømatnæringen har grunnrenteskatten krøpet nærmere. Det som for 30 år siden var et spørsmål om hva Norge kunne gjøre for sjømatnæringen, er nå blitt et spørsmål om hva sjømatnæringen kan gjøre for Norge? Arbeiderpartiet og Senterpartiet har gitt det selvsagte svaret; bidra mer til å opprettholde og videreutvikle det norske velferdssamfunnet. I sjømatnæringen er det helt enkelt blitt for få som tjener for mye på å unytte felles naturressurser. Nå mener stortingsflertallet og regjeringen av det er «payback time» i oppdrettsnæringen.

Hvor lenge fiskeflåten kan stå imot? Det vet vi ikke. Men vi vet at svaret avhenger av hvor mye mer flåten velger å strukturere. For hvert kvotekjøp rykker grunnrenteskatten nærmere. For øvrig et begrep, altså grunnrente, som ble «oppfunnet» av den skotske økonomen Adam Smith på 1770-tallet. Det er han oppdretterne til syvende og sist har å takke.



Bare tåkeprat!

1990 MARKERER PÅ MANGE MÅTER et skille i norsk fiskeripolitikk. 25 år med tung subsidiering av næringen hadde bare gjort situasjonen verre. Overkapasiteten i flåteleddet var formidabel. Lønnsomheten elendig. Løsningen ble strukturering. En sikkert besk medisin for de mange som etter hvert måtte forlate næringen, men likevel bedre enn alternativet — gradvis utarming. Ved salg av kvoter og båt fikk man i det minste noe igjen for alt slitet.

De aller fleste — og i alle fall alle som forstår forskjellen på blå og røde tall nederst i et regnskap, vil i dag være enige om at strukturordningene har vært svært effektive. De har kort sagt løftet næringen ut av et subsidiesluk og gjort fiskeriene meget lønnsomme. Men som Riksrevisjonen ganske riktig påpeker, har denne utviklingen også hatt sin pris. Antall fiskere og fiskebåter har stupt. For 30 år siden var det over 27.000 fiskere i Norge. I dag er det under 11.000. Antall fiskebåter har i samme periode falt fra over 17.000 til 5.300.

Selv om reduksjonen i antall fiskere og fiskebåter har stoppet mye opp de siste årene, er det ingen tvil om at strukturpolitikken har rammet mange små og utsatte fiskeristrøk hardt. Det merkes langs kysten når nærmere 18.000 arbeidsplasser i flåteleddet blir borte. Stadig flere synes følgende å være av den oppfatning at flåten nå har strukturert nok. Lønnsomheten er bedre i fiskeriene enn i de aller fleste andre næringer. Overkapasitet er ikke lenger en trussel.

ARBEIDERPARTIET OG SV ER TO AV DE partiene som har vært mest tydelig på at man ikke ønsker mer konsentrasjon av fiskerettigheter. Det var begge partier svært tydelige på i opposisjon, og det gir de uttrykk for fremdeles. Rødt og Sp har samme oppfatning.

Men avstanden fra ord til handling er skremmende stor. Under et klippfiskseminar i Kristiansund i slutten av august — for øvrig Norges vakreste by, sa statssekretær Vidar Ulriksen følgende:

«Dagens regjering ønsker en annen retning i fiskeripolitikken enn den forrige regjeringen la opp til. Vi ønsker ikke en fiskeripolitikk som bidrar til mer sentralisering. Vi ønsker ikke å samle stadig flere kvoter på færre hender.»

Klare ord, men i realiteten bare tåkeprat. Regjeringen går jo slett ikke inn for å hindre at kvoter samles på færre hender. I etterkant av foredraget var Ulriksen nemlig helt tydelig på at verken han eller statsråden har noen planer eller ønsker om å avvikle dagens strukturordninger. Det han mente å si, sa han, var at regjeringen ikke vil øke kvotetakene.

Og det er noe ganske annet!

I samtlige flåtegrupper er det fortsatt høyt under taket. Det er stort rom for videre strukturering. Både trål og ringnot kan strukturere mer, og i kystflåten er det også masse å gå på. Saken er følgelig den, at myndighetene i dag ikke kan gjøre noe som helst for å hindre en videre sentralisering av kvoterettigheter.



Redaktør Thorvald Tande

Noen vil si at det er bra; at strukturering er en evig prosess drevet frem av teknologisk utvikling og effektivisering. Å forby strukturering er bakstrevorsk. Andre vil mene at det er på tide at regjeringen nå lar ord bli til handling.

For egen del har vi sans for begge ståsteder. Dersom et hovedmål i fiskeripolitikken skal være å sikre bosetting og sysselsetting langs kysten, er ytterligere strukturering neppe veien å gå. Og dersom man også skal sikre reell lønnsomhet, er man vel der for lengst!

SÅ HVA ER EGENTLIG VÅRT BUDSKAP?

I første omgang ikke annet enn at debatten nå for alvor bør starte om hvor langt strukturprosessen skal få gå. Dersom man mener at lønnsomheten i flåteleddet er mer enn god nok, og at man ikke bør legge til rette for en ytterligere svekkelse av flåteleddets betydning for bosetting og sysselsetting, er det kanskje på tide å avvikle strukturordningene. Da har de jo utspilt sin rolle. Vi sier ikke at vi er der ennå. Det gjør derimot Norges Kystfiskarlag, som nylig vedtok å avvikle alle strukturordninger med umiddelbar virkning. Steinar Friis gikk enda lenger. På årsmøtet foreslo han at ingen båter heretter skal ha mer enn 600 tonn i torskekvote. Det vil vi kalle veldig radikale forslag — veldig uaktuelle også. Å følge dem vil skape en tornado av protester.

Men hva med å beslutte at samtlige strukturordninger skal avvikles f.eks. med virkning fra 1. januar 2030. Det vil gi alle involverte rikelig tid til å planlegge. Og så kunne man, i stedet for et system som gir mer eller mindre automatisk rett til å strukturere så lenge man holder seg under kvotetaket, heller gjøre ordningene behovsprøvet. Men her er det veldig mange forhold og hensyn å ta i betraktning. Nettopp derfor bør debatten begynne i dag.



Vi bruker informasjonskapsler for å forbedre brukeropplevelsen. [Besøk vår informasjonsside](#) for mer detaljer, eller finn lenken i bunnen av NRK.no. ✕

VEDLEGG 5

🕒 Logg inn



Dramatisk utslippsøkning i Norge om vi regner med tråling av havbunnen

Forskere har for første gang målt karbonutslippene som kommer av trålfiske. Norske utslipp øker med 50 prosent, dersom beregningene stemmer.



Når trålen dras langs havbunnen, rives bunnlevende arter og sedimenter opp. Dermed frigjøres store mengder CO₂.

FOTO: HAVFORSKNINGSINSTITUTTET

Iselin Elise Fjeld Journalist

Publisert 23. mars 2021 kl. 12:50 Oppdatert 14. apr. 2021 kl. 10:14



Artikkelen er mer enn ett år gammel.

CO₂ I ATMOSFÆREN

1,5-GRADERSMÅLET

419 ppm

+1.02 °C

Les mer om klima

Havbunnen er verdens største karbonlager. Når en diger trålpose dras langs bunnen, frigjøres enorme mengder CO₂.

En oppsiktsvekkende [ny studie, publisert i Nature](#), har regnet ut at utslippene fra bunntråling rundt om i verden tilsvarer utslippene fra den globale luftfarten.

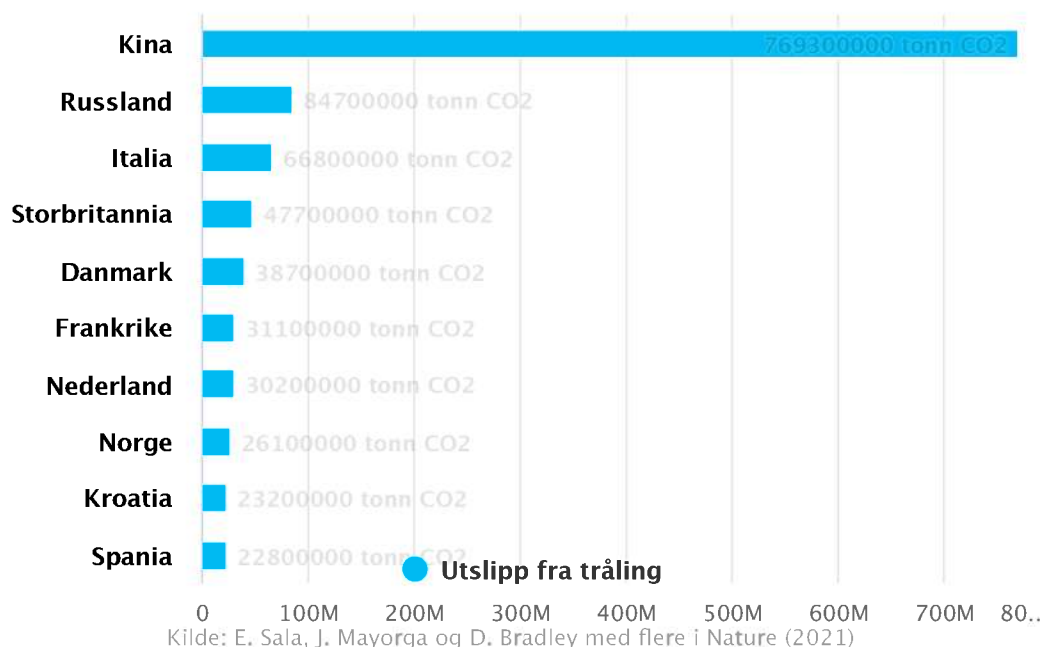
Det er avisen [The Guardian](#) som har gjort sammenligningen med luftfarten, for å vise hvor store mengder drivhusgasser som kommer fra havbunnen når det bunntråles

Utslippene fra trålfiske ligger mellom 600 og 1500 millioner tonn årlig, ifølge studien. Utslippene fra verdens flytrafikk i 2019 var 918 millioner tonn.

26 marinbiologer, klimaforskere og økonomer står bak studien. Det er første gang forskere har regnet på utslippene når havbunnen pløyes. Og Norge havner blant ti på topp.

Utslipp fra tråling i ti land

Fiske-tråling står for utslipp av over 1 milliard tonn CO₂ i ti land, ifølge studien.



26 millioner tonn CO₂ fra bunntråling i Norge. Tallene er hentet fra foreløpige beregninger som ikke er publisert i artikkelen i Nature, men som NRK har fått fra forskergruppa.

Hvis tallene stemmer, er det omtrent like mye som norsk industri, veitrafikk og innenlands luftfart til sammen. Regner vi med disse utslippene, vil i så fall norske

utslipp øke med 50 prosent.



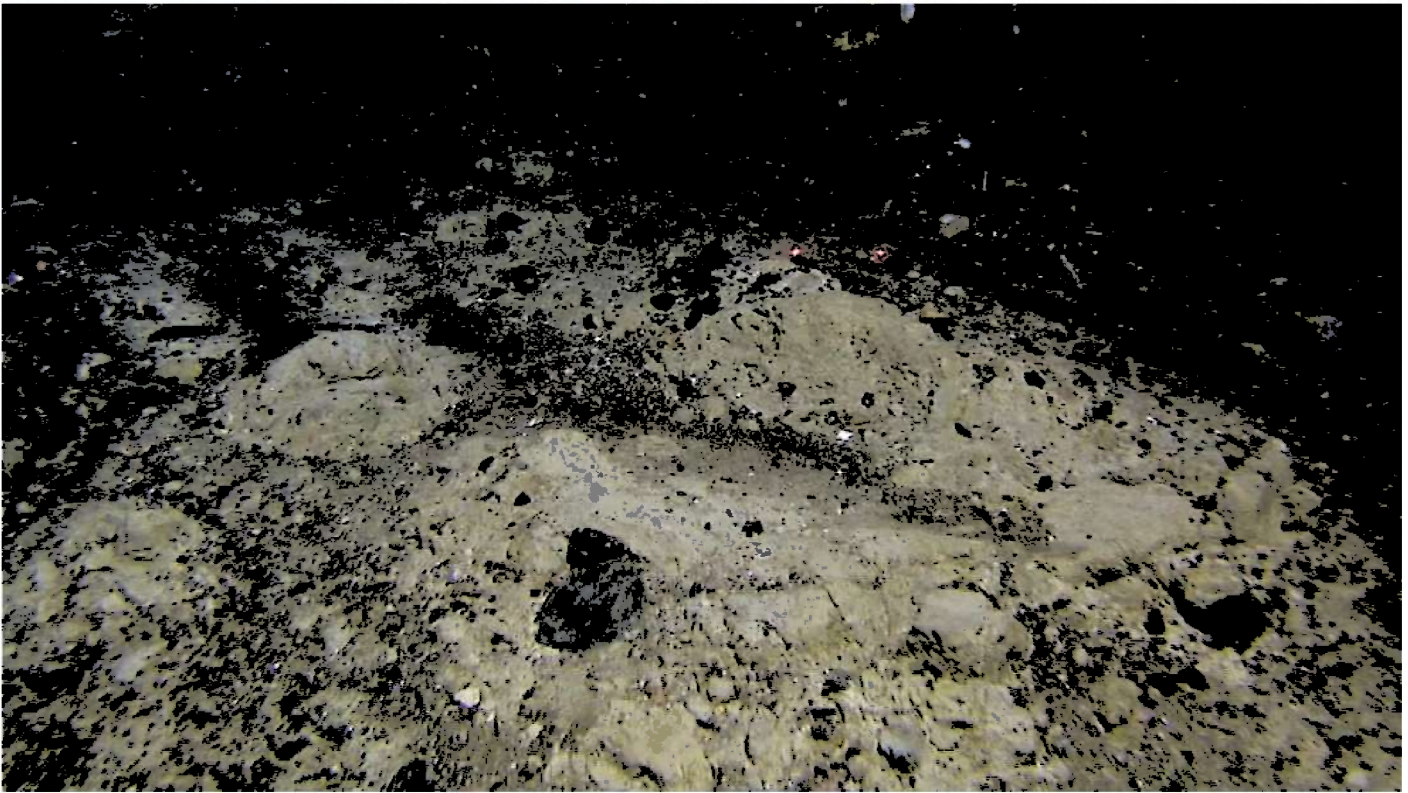
En trål er en trakt som taues av en båt. Den slepes gjerne langs bunnen av havet for å fange opp fisk. Omkring halvparten av fangsten i verden foregår med trål.

FOTO: HAVFORSKNINGSINSTITUTTET

Surere hav

Uten havets evne til å absorbere CO₂ fra atmosfæren, ville den globale oppvarmingen allerede vært to grader. Men jo mer mettet havet blir, jo mindre klarer det å absorbere. Og jo kraftigere blir den globale oppvarmingen.

Havforsuring gir også problemer for arter med kalkhus og skjelett, som korallrev. Mange steder har [korallene dødd fordi havet blir surere](#). Det går ut over leveområdene til mange marine arter.



Sporene etter bunntråling på havbunnen er dype og merkbare.

FOTO: HAVFORSKNINGSINSTITUTTET/MAREANO / NTB

Norges Fiskerlag mener det blir spekulativt å sammenligne CO₂ i havet og i atmosfæren.

– Trålfiske i våre farvann foregår i godt etablerte felt. Der er det generelt svært lave nivå av organisk materiale som kan frigjøre karbon. Samtidig mener vi det bør kunne stilles spørsmål ved om utslipp av CO₂ i atmosfæren fra flytrafikk, og oppløst CO₂ i dyphavet fra biologisk materiale, kan sammenliknes når det gjelder klimaeffekt.

Det sier Jan-Erik Indrestrand i Fiskerlaget til NRK. Forskningsjef ved Havforskningsinstituttet, Peter Haugan, er uenig.

– Det er ikke spekulativt å sammenligne. Dette er sammenlignbare størrelser. Det er dyktige folk som står bak studien og det er store globale data som gir et troverdig bilde.

Haugan peker imidlertid på at utslipp til atmosfæren virker direkte på klima, mens utslipp fra havbunnen direkte påvirker havmiljøet. Han mener også at tallene for Norge må tas med en klype salt.

Fiskeriministeren er interessert

Fiskeriminister Odd Emil Ingebrigtsen (H) sier han ikke har lest studien. Derfor vil han ikke uttale seg om funnene i forskningen er relevante for norske forhold.

– Men jeg ønsker å lære mer om denne forskningen. Derfor har jeg tenkt å invitere lederen av forskningsteamet for å få en presentasjon.

Ingebrigtsen påpeker at trålfiske er underlagt strenge reguleringer i Norge. Og at 44 prosent av norske havområder er beskyttet i en eller annen form.

Men studien konkluderer med at Norge har 0 prosent vern. Det er fordi den definerer vern som full beskyttelse mot all industriell aktivitet.

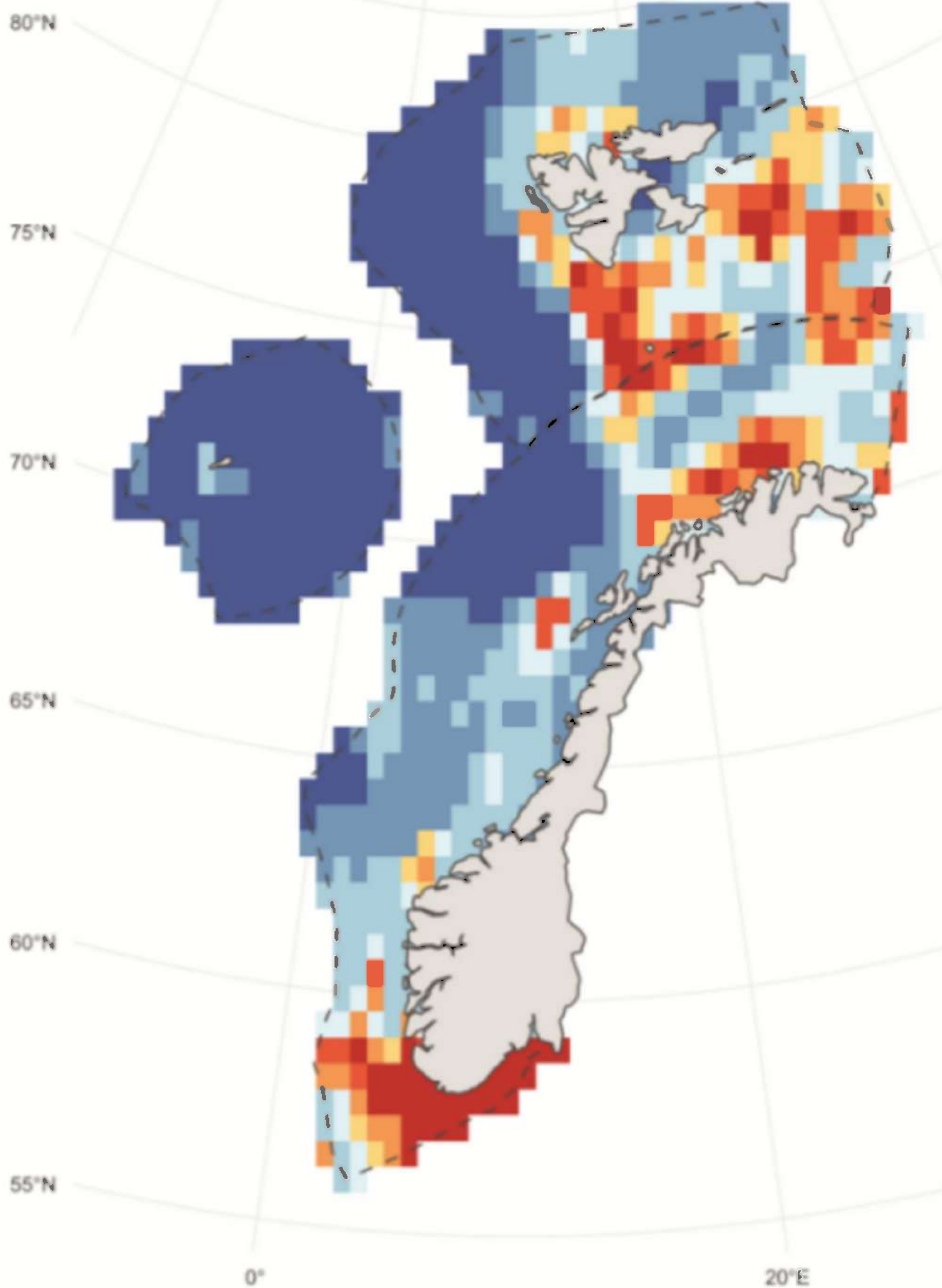
En av forskerne, Juan Mayorga ved University of California, sier til NRK at Norge besitter en stor del av havområdene som er viktigst å verne.

– Vi anslår at om lag 28 prosent av norske havområder er blant verdens 5 prosent viktigste å verne med tanke på klimaet.



Fiskeriminister Odd Emil Ingebrigtsen (H)

FOTO: FREDRIK HAGEN / NTB



Viktigste områder å verne for å kutte størst mulig utslipp fra bunntråling.

FOTO: NATIONAL GEOGRAPHIC SOCIETY

Hele 90 prosent av utslippene fra havbunnen kan reduseres ved å verne kun 4 prosent av verdenshavene, ifølge studien. De fleste av disse områdene er i kystnære farvann.

Kunnskapen som kommer fram i studien er helt avgjørende å få inn i norsk havforvaltning, mener WWF Verdens naturfond.

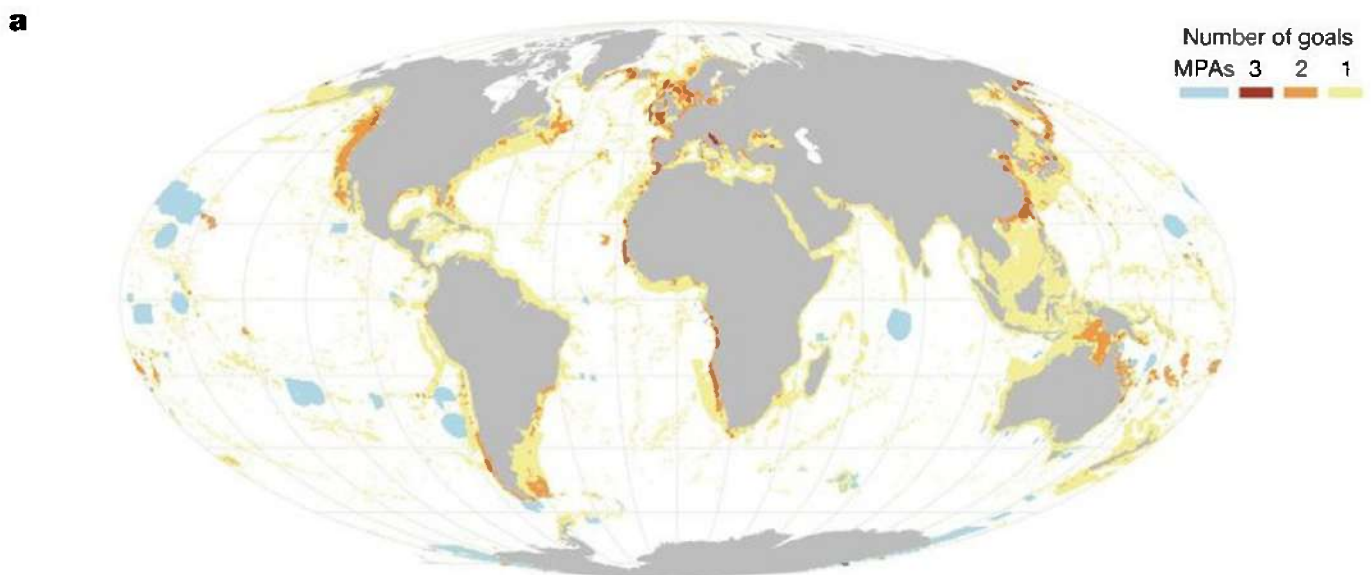
– Denne kunnskapen må inn i den marine verneplanen som regjeringen snart skal legge frem for norske havområder, sier generalsekretær i WWF, Karoline Andaur.

- Les også: [Rapport: Havet kan brukes til å redde klimaet](#)

Vil ha 30 prosent havvern

Studien identifiserer hvilke havområder i verden som vil gi størst utbytte å verne.

– Vi har identifisert områdene som, hvis de blir strengt vernet, vil øke matproduksjonen og beskytte marint liv, samtidig som utslippene reduseres, sier forsker og hovedforfatter av studien, Enric Sala til [The Guardian](#).



Vernes de røde områdene vil det gi utbytte for matproduksjon, biodiversitet og klima. Oransje gir utbytte for bare to av disse, og gul for bare én.

FOTO: NATIONAL GEOGRAPHIC SOCIETY

Bare 7 prosent av verdens hav er vernet i en eller annen grad.

Forskerne argumenterer for at vi ganske raskt kan høste økonomiske fordeler av det, hvis verdens havnasjoner samarbeider om minst 30 prosent havvern innen 2030.

Også [Det internasjonale havpanelet, som ledes av statsminister Erna Solberg](#), anbefaler at 30 prosent av verdens havområder vernes.

Men det gjenstår fortsatt å bli enig om definisjonen av vern. Svaret håper man å komme nærmere i løpet av naturtoppmøtet for FNs konvensjon om biologisk mangfold. Det skal etter planen holdes i Kunming i Kina til høsten.

- Les også: [Mener Norge bør gå inn for 30 prosent havvern](#)

Publisert 23. mars 2021 kl. 12:50 Oppdatert 14. apr. 2021 kl. 10:14

Trålfiske i Norge

- En trål er et sekkeforma nett som slepes langs bunnen eller i vannet etter fartøyet.
- I Norge brukes bunntrål i fisket etter torsk, hyse, sei og reker.
- Trålingen foregår på de samme feltene år etter år, og feltene utgjør en mindre andel av de norske havområdene og feltene ligger i de mest produktive delene.
- Mellom 30 og 50 prosent av kaldtvannskorallene langs norskekysten er skadet eller ødelagt av bunntråling, ifølge Havforskningsinstituttet.
- Antallet tillatelser til å drive trålfiske er regulert, og det gis ikke nye tillatelser.
- En rekke regler spesifiserer hvordan trålen skal se ut for å sikre minimal innblanding av småfisk og bifangst.
- Mer enn 40 prosent av norsk økonomisk sone har per i dag har en særlig beskyttelse mot bunntråling.
- Forbud mot tråling gjelder over 19 av landets største og viktigste korallrev. Fiskerinæringen har også frivillig vernet et område i Arktis som er dobbelt så stort som Frankrike mot bunntråling i 2016.
- Det jobbes med å utvikle teknologi som gjør at fiskeutstyret ikke ødelegger havbunnen eller roter opp karbonet som ligger begravd i sedimentene. Men fortsatt gjenstår mye arbeid for å fjerne all bunnkontakt ved trålfiske.

Kilde: Norges Fiskarlag/Fiskeridepartementet

Havforsuring

De siste 200 årene har gjennomsnittlig surhet i havoverflaten økt med 26 prosent på verdensbasis.

Men hva betyr egentlig dette?

Lars Nehru Sand: – Fiskeripolitikk er viktig langt ut over næringen



■ Lars Nehru Sand med fiskeripolitisk analyse på konferansen The Next Wave på Giske. Foto: Tone Molnes

NRKs politiske kommentator, Lars Nehru Sand, synes ikke fiskerinæringen skal beklage at de får så liten oppmerksomhet i mediene. Han mener det er noe bra med det.

SAMFUNN

Einar Lindbæk
Ålesund

På fiskerikonferansen The Next Wave på øya Giske ved Ålesund sist uke, fikk Lars Nehru Sand sjansen til å kommentere og analysere norsk fiskeripolitikk i det store bildet. Dette har man ikke hørt han har kunnet boltret seg om i rikskanalen.

Han sier kritikken mot manglende fokus på sjømatnæringen i NRK er forståelig, men har en forklaring på hvorfor det er slik:

– Det er et resultat av det dere som næringen ønsker at det skal være; forutsigbarhet og langsiktige rammevilkår.

– Jordbrukspolitikken får mye større plass i NRK fordi vi et har jordbruksoppgjør en gang i året som gjør denne næringen ekstremt politisert. Jeg tror ingen i norsk fiskeri vil tilbake dit, oppsummerte Sand.

– Fiskeripolitikk er viktig langt ut over næringen, den er politisk

kjempeinteressant, men det hadde ikke entydig vært mye bedre om det var mye mer debatt om fiskerinæringen, sier Sand.

Han viser til at regjeringen skal skape forutsigbarhet, sikre brede politiske løsninger og svare på de utfordringer som riksrevisjonen har adressert om det er samlet mye mer makt og penger på færre hender enn det var forutsett. Man må svare ut om det fortsatt skal være sånn eller ikke.

– Det er viktig for Ap/Sp-regjeringen å gi strukturkvoter tilbake til hver enkelt gruppe og sikre en forutsigbarfordeling som gjør noe med både eierskapet og fordelingen av den. Ikke så mye som SV vil, men ikke så lite som det har vært de siste årene.

Den politiske kommentatoren i NRK mener man må ta tilbake de dynamiske trålstigene. Og så må man gjøre noe med den minste flåten og sikre på en annen måte enn strukturen at den flåten også får modernisert seg, sier Sand. At det blir lagt bedriftsøkonomiske interesser for at man kan investere i den. Re-

... det er samlet mye mer makt og penger på færre hender enn det var forutsett

Jordbrukspolitikken får mye større plass i NRK fordi denne næringen er ekstremt politisert

gjeringen må svare for dette når de legger frem sin kvotemelding, sannsynligvis før årsskiftet, kom det frem i Sands analyse.

Sand fastslår overfor fiskerinæringen at det kommer til å bli vindkraft til havs.

– Alle skjønner at de arealkonflikter som fiskerinæringen vil måtte håndtere er andre typer arealkonflikter og en ny type historie som må skrives. Dette blir noe annet enn historien med laksemerder eller oljeplattformer. Det må løses. Oppfordringen til næringen er å være tidlig offensiv i denne dialogen med vindkraftnæringen, med fiskerietater, de som jobber med dette på energisiden for å møte den virkeligheten som kommer, er anbefalingen fra han.

Sand tror det tiåret vi er inne i nå er det viktigste tiåret i samfunnsutviklingen. Oljeinntekter fases ut fra 2025 til 2030, det blir flere pensjonister. Færre vil betale skatt inn og flere vil ta penger ut. Det vil bli slik at om noen år vil det være flere pensjonister enn yrkesaktive i Nor-



■ The Next Wave trekker et bredt spekter av publikum til sine konferanser på Giske ved Ålesund. Konferansen er alltid fremtidsrettet. Foto: Tone Molnes

ge. Trenden er allerede kommet til noen regioner i Norge, slik Sand analyserer bildet.

– Det må disiplinere samfunnsdebatten og tanken om hva offentlig sektor og storsamfunn skal være, på en helt annen måte. Det skjer samtidig som det er krigsøkonomi, inflasjon og klimautfordringer som legger forutsetninger om hvordan økonomiske vekst kan skje og hvordan staten kan opptre som aktør, sier Sand.

– Dere som er i en næring det har gått bra for, vil merke at det blir et helt annet press omkring skattedebatten allerede i det statsbudsjettet som snart kommer. Det kan

bli en annen diskusjon om det skal være grunnrentebeskatning, kanskje ikke spesielt for dere, men for lakseindustrien. Det reiser noen interessante og prinsipielle diskusjoner om det skal være skatt på naturressurser som vindkraft og laksenæringen, hvorfor skal det ikke være på fiskeressurser.

– Ikke fordi jeg tror det vil komme denne høsten her, men det vil endre dynamikken i en grunnrenteskattedebatt som mange i denne næringen tror var kvittert ut for flere år siden, sier Sand.

einar.lindbak@fiskeribladet.no
Tlf: 932 56 323

VEDLEGG 7

FISKERI

[Se alle artikler](#)SISTE JOBBER **Sales Manager****Vi søker en fisker til M/S Svanaug Elise**

Årsmøtet i Fiskerlaget Nord var enige om det meste da den kommende kvotemeldinga ble diskutert i forrige uke. Også hva som skal skje med strukturkvotene, når tidsfristen løper ut. Foto: Julie Arntsen

Uenighet i næringa om hva som var den opprinnelige strukturavtalen: – Dette bør man være litt forsiktig med

Uenighet om utgangspunktet åpner for et stort handlingsrom, advarer daglig leder i Fiskerlaget Nord, Jon-Erik Henriksen.

16. september 2022 20:01 OPPDATERT 19. september 2022 11:27

Av [Silje Helene Nilsen](#) og [Julie Arntsen](#) Tromsø

De første strukturkvotene når sin utløpsdato om bare fire og et halvt år. Men fortsatt er det uklart hvordan kvotene, verdt flere titalls milliarder, skal håndteres og fordeles tilbake til fiskeflåten når tidsbegrensningen utløper.

Saken er en sentral del av [høringsprosessen som nå pågår i arbeidet](#) med Støre-regjeringens varslede kvotemelding 2.0. [Som Fiskeribladet har omtalt før](#), blir det der skissert tre modeller for hvordan den såkalte strukturgevinsten kan fordeles.

Hva man ender opp med kan få store konsekvenser for både enkeltfartøy og fartøygrupper. De vil også påvirke hvordan kvotene fordeler seg geografisk. Store verdier er dermed i spill langs kysten.





Vil overskygge

Da styreleder i Fiskarlaget Nord, Roger Hansen, åpnet det som kan bli lagets siste ordinære årsmøte i Tromsø denne uka, sa han at denne diskusjonen trolig vil overskygge mange andre i tiden fremover.

– Vi kan vel anta at næringen ikke vil være enig internt. Det er vel ikke engang enighet om hva som har vært den opprinnelige tanken om fordeling, sa Hansen i sin åpningstale.

I årsmøtet til Fiskarlaget Nord, hvor den kommende kvotemeldinga sto på sakslista, var imidlertid enigheten stor. Statssekretær i Nærings- og fiskeridepartementet, Kristina Hansen (Ap), innledet til debatt, før daglig leder i Fiskarlaget Nord, Jon-Erik Henriksen, tok forsamlingen gjennom selve saken.

STRUKTURERING OG STRUKTURGEVINST

- **Strukturkvoteordningen** legger til rette for at et fartøy kan øke sitt driftsgrunnlag, ved at et annet fartøy tas ut av fiske og oppgir sitt kvotegrunnlag.
- Å **strukturere** betyr å flytte en eller flere kvoter over på ett og samme fartøy. Dette har vært mulig å gjøre i flåtegruppene over 11 meter, men ikke de under.
- Strukturkvoter har en **tidsbegrensning** på 20 eller 25 år.
- Struktureringen har i hovedsak hatt to **formål**:
 - Først var siktemålet å bidra til å tilpasse kapasiteten i flåten til ressursgrunnlaget. Dette var motivert av hensynet til en bærekraftig utnyttelse av de marine ressursene.
 - Etter hvert har siktemålet også vært å bidra til at næringen kan delta i den kontinuerlige produktivitetsutviklingen i samfunnet for øvrig. Ved å redusere antall deltagende fartøy, legges det til rette for forbedret lønnsomhet for de gjenværende.
- **Strukturgevinst** er et begrep som brukes i flere sammenhenger – i dette tilfellet handler det om økning i kvotegrunnlag som følge av at strukturkvoter når sin utløpsdato.

Kilde: Nærings- og fiskeridepartementet

Uenighet om utgangspunktet

I fiskerinæringa er det særlig to av modellene det nå pekes på. I begge modellene legges det opp til at strukturgevinstene skal føres tilbake til dagens hjemmelslengdegrupper.

- Men i den ene modellen fordeles strukturgevinsten relativt etter grunnkvotens størrelse.
- I den andre modellen fordeles gevinsten etter både grunnkvotens og strukturkvotenes størrelse.

Henriksen uttrykte bekymring for at næringa ser ut til å være uenig i hva som var den «opprinnelige avtalen», da strukturkvoteordninga ble innført.

– Næringa diskuterer att og frem om hvilke modeller som var utgangspunktet og som er berettiget å forvente. Om jeg skal være litt kritisk, så har næringa med det åpnet for et ganske stort handlingsrom. Det bør man derfor være litt forsiktig med, om man bruker en berettiget forventning om hva utgangspunktet var som argument, sa Henriksen.





Som å ta fra de fattige og gi til de rike

Både Henriksen og årsmøtet i Fiskarlaget Nord mener at modellen som ligger nærmest den opprinnelige avtalen, er at kvotene skal føres tilbake til hjemmelslengdegruppene, etter størrelsen på fartøyets grunnkvote.

Den andre modellen, som fordeler strukturgevinsten etter fartøyets samlede kvotemasse, ble i møtet sammenlignet med å ta fra de fattige og gi til de rike.

Den vil gi mest til de som har mest kvoter fra før, og minst til de som har strukturert lite eller ingenting. Både [Fiskebåt og Øksnes Fiskarlag har allerede signalisert](#) støtte til denne modellen, og omtalt dette som den opprinnelige avtalen.

«Det er grunn til å tro at dersom dette blir en vedtatt modell så vil de som allerede er størst få ytterlig et formidabelt konkurransefortrinn på kysten i årene som kommer», heter det i sakspapirene til Fiskarlaget Nord.

– Pass på kvotetakene

Henriksen ba også årsmøtet være bevisst hvordan kvotetakene vil bli påvirket nå strukturgevinstene skal fordeles. I kystfiskeflåten er kvotetakene relatert til størrelsen på grunnkvoten.

– Om man da skulle sende strukturen rett tilbake til grunnkvotene, så vil kvotetakene øke. Det bør være et mål å unngå, sa Henriksen.

Årsmøtet i Fiskarlaget Nord har derfor foreslått at strukturgevinsten kommer som et tillegg til grunnkvoten, slik at grunnkvoten ikke vokser i seg selv.



Styret i Fiskarlaget Nord fikk full støtte fra årsmøtet på sine vurderinger om den kommende kvotemeldinga. Foto: Julie Arntsen

ID-kvoter mest realistisk

Fiskarlaget Nord har tidligere tatt til orde for en moderat form for strukturering i flåten under 11 meter. I Hurdalsplattformen er det imidlertid slått fast at dette er uaktuelt.

Av de fire alternativene som nå er på høring, mener Henriksen at en id-kvoteordning er mest realistisk å få gjennomført. Ordningen legger opp til at to kvoter kan slås sammen på én båt, der den andre båten kondemneres eller tas ut av fiske. Kvoteene beholder imidlertid sin opprinnelige ID, slik at de kan splittes opp senere.

Et enstemmig årsmøte støttet et vedtak som både stilte seg positiv til en moderat form for strukturering, men også en id-kvoteordning, når muligheten for å samfiske med seg selv opphører fra 2026.

Vil rydde opp med faktisk lengde

Stortinget har allerede bestemt at kystflåten skal få ny gruppeinndeling etter faktisk lengde. Det er imidlertid åpnet for omkamp, da andre alternativer nå er ute på høring.

Henriksen mener Nærings- og fiskeridepartementet sender et viktig signal, når de i høringa sier at det er fullt mulig å fordele strukturgevinstene etter dagens hjemmelslengdegrupper, selv om man skulle bestemme seg å faktisk gjennomføre en inndeling av flåten etter faktisk lengde.

Gruppeinndelinga var det eneste det ble noen særlig debatt om i saken, da Tromsø Fiskarlag og Daniel Sørensen tok til orde for å la dagens inndeling etter hjemmelslengde bestå.

– Faktisk lengde bør ikke innføres i denne omgang. Det kommer bare til å forvirre oss om båten hører hjemme en plass og strukturen en annen, sa han og la frem et endringsforslag som ikke fikk flertall.

Årsmøtet i Fiskarlaget Nord gikk inn for at kystfiskeflåten skal inndeles etter faktisk lengde på fartøyene.



Fiskarlaget Nord vil ha de dynamiske kvotestigene tilbake. Foto: Julie Arntsen

– Har snudd trålstigen på hodet

Årsmøtet gikk også enstemmig inn for å ta tilbake de dynamiske kvotestigene, som fordeler torsk- og sildekvotene mellom kystfiskeflåten og havfiskeflåten. Disse ble av Solberg-regjeringen skrotet til fordel for en fast prosentvis fordeling mellom gruppene.

– Vi startet med en ambisjon om å forenkle, men har endt i en tung og stor debatt om ressursfordeling. Intensjonen med dynamiske kvotestiger var å skjerme kystflåten når kvotene var lave. Nå har vi snudd trålstigen på hodet, og sikret trålflåten sine ressurser ved lave torsk kvoter, bemerket Henriksen.

Også i Fiskebåt-systemet ønsker man å ta tilbake de dynamiske kvotestigene, noe Skjæran fikk beskjed om da han [møtte Fiskebåt Nord på Myre tidligere i uken](#).

VEDLEGG 8

KOMMENTAR

[Se alle artikler](#)

SISTE JOBBER **Lokalitetsleder**

Sales Manager



Levendebonusen lever på lånt tid, og skal etter planen fases ut etter neste års sesong, til tross for at industrien har bedt om at den må videreføres og at bonusen må heves. Bildet viser Sjøtjenesten på kontroll på et anlegg for levendelagring av torsk i Finnmark. Foto: Fiskeridirektoratet/Sjøtjenesten

Bearbeiding må med i kvotemeldingen

Dersom det er ikke blir tatt noen politiske grep, vil vi være vitner til at store deler av hvitfiskindustrien forsvinner helt fra Norge.

2. oktober 2022 15:00 *OPPDATERT* 2. oktober 2022 15:00

Av [Maiken Johnsen/klyngeleder Cod Cluster](#)

Det er konklusjonen fra bearbeidingsrapporten fiskeriministeren fikk overlevert fra Katrine Tveiterås for over seks måneder siden.

Vi venter spent på konkret oppfølging av bearbeidingsrapporten.



Maiken Johnsen, klyngeleder Cod Cluster Foto: Egga Utvikling

Fangst og arbeidsplasser eksporteres

Rapporten som i bunn og grunn konkluderer med at dersom det er ikke blir tatt noen politiske grep, vil vi være vitner til at store deler av hvitfiskindustrien forsvinner helt fra Norge. Vi vet at over 50 prosent av fangstet volum eksporteres ubearbeidet ut av landet.

Bare de siste ti årene har norsk fisk bidratt til å etablere 10.000 nye fiskeindustriarbeidsplasser i EU ifølge undersøkelser Sintef har gjort. Tenk hva de arbeidsplassene hadde betydd for Kyst-Norge.

Hvorfor er det så vanskelig for politikerne å iverksette tiltak for industrien? For det mangler ikke på gode analyser. Det ligger rundt 30 utredninger i skuffen til fiskeriministeren bare fra de siste 20 årene. Dagens regjering trenger ikke å ha prestasjonsangst i forhold til hva som er levert tidligere.

Hele kysten er rammet av fraflytting. Og det er ikke rart i det hele tatt. Hvem ønsker å ta seg jobb i en næring der du kanskje har arbeid 3–4 måneder i året, og der du nærmest ikke vet fra dag til dag om du skal på jobb i morgen?

Levendebonusen på lånt tid

Vi har noen politisk bestemte ordninger som bidrar til mer helårighet i fiskeindustrien. Dessverre er de stadig under press for å fjernes fordi de kan virke konkurransedrivende og urettferdige – for deler av flåten.

Industrien er enige om at de fungerer, og bidrar til økt verdiskaping og til at folk kan gå på jobb hver dag. Ferskfiskordningen fungerer, og selv om det diskuteres hvor stort volum som skal avsettes og når det skal starte opp, er det vel egentlig enighet om at den skal opprettholdes.

Her ønsker industrien at den skal utvides til også å gjelde den havgående flåten for å kunne få enda mer råstoff på land for bearbeiding i Norge. Levendebonusen lever på lånt tid, og skal etter planen fases ut etter neste års sesong, til tross for at industrien har bedt om at den må videreføres og at bonusen må heves.

Den har medført en forlengelse av sesongen, den har bidratt til mye teknologiutvikling, stor kvalitetsforbedring og at andre arter nå også lagres levende for senere bearbeiding eller håndtering. Men nå er den planlagt utfaset. Det mener vi er for tidlig i forhold til det potensial det kan utløse.

Tveiterårsrapporten kom med intet mindre enn 32 tiltak for grønn verdiskaping og økt bearbeiding i Norge. I Cod Cluster håper vi at fiskeriministeren ser spesielt godt på de som vil ha direkte innvirkning på landindustrien.

Makt til å gjennomføre?

Vi tror det er en god idé å se bearbeidingsrapporten opp mot høringen knyttet til arbeidet med ny kvotemelding. Endringer i kvotesystemet knyttet til oppsplitting av kvotepakker og innføring av kvoteutveklingsordning slik at alle kommersielle arter kan utnyttes av de som ønsker det, er forslag som er verdt å utrede nærmere.

Dette er forslag som vil kunne ha stor betydning for foredlingsindustrien. Disse «sideartene» har stor forbrukerverdi og vil også bidra til et bredere råstoffgrunnlag.

Utviklingskvoter for industrien er også en veldig spennende tanke. Fisken i havet er jo en felles ressurs for hele samfunnet, og med slik ordning vil landindustrien kunne få risikoavlastning for å gjennomføre tiltak som styrker bearbeiding.

Og med det som bakteppe vil vi si at vi er glade for at fiskeriministeren ser rapporten til bearbeidingsutvalget og prosessen med kvotemeldingen i sammenheng. Vi må ha en verdikjedetankegang for å komme videre.

Jeg er blitt fortalt at fiskeriministeren er den ministeren som i praksis har mest makt til å gjennomføre ønsket politikk. Hvorfor? Fordi tiltakene sjelden har noen innvirkning på statsbudsjettet. Det handler om reguleringer av naturressursene, ikke penger. Dette er et svært godt utgangspunkt for å også løfte landindustrien fremover.

Men vi er utålmodige og venter i spenning!

VEDLEGG 9

DEBATT

[Se alle artikler](#)SISTE JOBBER **Sales Manager****[Vi søker en fisker til M/S Svanaug Elise](#)**

Professor Ola Flåten har flere forslag til hvordan Norge kan stimulere til utvikling i Nord-Troms og Finnmark. Bildet er fra torskefiske i Båtsfjord. Foto: Arne Fenstad

– Gjenreisning av Finnmark er godt for Norge

Fiskerinæringen kan ikke alene bidra til sikring av vekst og velferd i Nord-Troms og Finnmark, men kvoteordningene kan inngå i en samlet plan for en gjenreisning

4. desember 2022 17:01 OPPDATERT 5. desember 2022 10:19

Av [Ola Flåten](#)

Dette er et debattinnlegg. Det gir uttrykk for skribentens holdning.

Fiskeriministerens departement arbeider nå med en melding om verdifulle fiskekvoter. Fiskeripolitikken har implikasjoner for hele Kyst-Norge, og på lengre sikt kanskje også for landets ve og vel.

Både kommunal-, forsvars- og statsminister bør ha noe å si. Selv om samarbeidet med Russland på fiskerisektoren har vært bra i mange tiår, viser utviklingen med krigen mot Ukraina at vi må være på vakt mot vår store nabo og ressurs-medeier i øst.



Ola Flåten, professor emeritus
UiT- Norges arktiske universitet
Foto: Privat

Ressursene i Finnmark

Mesteparten av norsk fisk beiter og vokser opp i havet utenfor Finnmark og Nord-Troms (NoTroFin), i seks kommuner nord for Tromsø. Denne delen av landet får imidlertid ikke tilsvarende andel i produksjon og økonomi fra disse store ressursene.

Dette har svekket bosettingen i nord. I 1950 hadde Finnmark 2 prosent av befolkningen i Norge. Så begynte andelen å gå ned, til 1,9 prosent i 1980 og videre til 1,4 prosent i 2021. Folketallet i Norge har økt vesentlig siden 1970 mens antall personer bosatt i Finnmark har gått litt ned. Internt i Finnmark og Nord-Troms har imidlertid kystområdene hatt større tilbakegang.

Finnmarks og Nord-Troms andel av norsk landinger

	Kvantum	Verdi
2019	8,4%	17,8%
2018	9,1%	17,9%
2017	8,6%	17,1%
2016	9,1%	15,5%
2015	8,1%	14,1%
2010	7,9%	10,2%
2005	5,3%	10,2%
2000	8,4%	15,0%
1995	6,4%	12,4%
1990	6,8%	16,0%
1985	23,7%	26,3%
1980	24,2%	25,3%
1975	23,6%	21,6%
1970	22,6%	21,2%

[Last ned data](#)

Utviklingen i fangstene til fiskefartøy registrert i Finnmark og Nord-Troms viser en kraftige nedgangen i siste del av 1980-årene. Den skyldes blant annet reduksjon i loddefisket, invasjon av sel og det nye kvotesystemet for kystfisket etter torsk.

Disse forholdene henger sammen. Dette diskuterer vi, sammen med Knut Heen og Eirik Eriksen Heen, grundigere i en artikkel i ei bok, «Felles naturressurser i Nord», som på nyåret kommer på Orkana Forlag. Boka redigeres av blant andre Ragnar Nilsen og Ottar Brox.

Tilbakegangen

Mye av fisken fra nordområdene tas opp av havgående båter tilhørende sørlige deler av landet, landes i noen større fiskerihavner, som Tromsø og Ålesund, og bearbeides i blant annet Kina.

Lodde og sild kunne tidligere prosesseres til fiskemel og -olje i fabrikker også i Nord-Troms og Finnmark. Disse ble imidlertid gradvis nedlagt og den nordligste ligger nå i Bodø, nesten 1000 kilometer sør for Vadsø som tidligere hadde en stor fabrikk.

Torsketralere var tidligere i langt større grad knyttet til bedrifter i Nord-Troms og Finnmark med plikt til å lande fisken der. Ordningene ga ringvirkninger både ved bearbeiding av fisk og ved fiskeflåtens behov for service til drift og vedlikehold. Disse ordningene er imidlertid gradvis svekket og avvirket.

Fiskekvoter og konsesjoner til å drive fiske har gitt mange fartøy betydelig økonomisk verdi. For å hindre at disse verdiene ble overført fra nord til sør, ble det lagt restriksjoner på omsetning av kvoter og fartøy. Ved salg fra nord kunne opptil 40 prosent av kvotene bli redusert og overført til felles fordeling.

Gradvis ble disse reglene svekket. Nå er hovedregelen at visse fartøykvoter reduseres med 10 prosent og andelen overføres til gruppen i fellesskap, enten fartøyet blir solgt sørover eller nordover. Med andre ord: Ordningene som skulle bevare mer av fiskekvotene i nord, er nå i praksis opphevet.

Liten redning i laksen

Den store sektoren innen fiskeri er nå lakseoppdrett som står for hele to tredjedeler av norsk fiskeeksport, som i 2021 var på over 120 milliard kroner. Finnmark har om lag 10 prosent av landets lakseproduksjonen. Lønnsinntektene betales lokalt, mens de langt større eierinntektene går andre veier. Til tross for den store produksjonen tilfaller imidlertid bare 1 – én – promille til folk bosatt i Finnmark.

Er det noe problem at Nord-Troms og Finnmark gradvis svekkes? Ja, jeg tror det – et problem for resten av oss. Befolkede kystområder er på lang sikt viktige for å rettferdiggjøre at Norge har svært store fiskeri-, petroleums- og mineral-ressurser i vår 200 mils økonomiske sone. Slik sett har utviklingen i fiskerier og bosetting en større betydning på lang sikt enn det kortsiktige kvotesystemer for maksimal fortjeneste kunne tilsi.

Kvoter og velferdstiltak

Hvordan stimulere utviklingen i Nord-Troms og Finnmark? Området har til nå hatt blant annet nedskrivning av studielån, redusert eller fritak for arbeidsgiveravgift, litt skattelette til personer – og nylig regjeringens vedtak om gratis barnehager.

Flott! Men mere må til, og ikke bare i fiskeriene som jeg diskuterer mest i denne artikkelen.

For fiskeriene bør man ekspandere fiskeflåten i nord, for eksempel med mål om at minst 20 prosent av norske fiskefangster skal landes av fartøy tilhørende og driftet fra Nord-Troms og Finnmark. Det vil si til nivå med 1960- og 1970-tallet. Innfør NoTroFin-kvoter – til fordeling av Norges totale kvoter før disse fordeles på andre fartøysgrupper etter tradisjonelle kriterier. Mer ilandføring av fersk fisk som kan bearbeides lokalt.

Full dekning av studentboliger og gode finansieringsordninger for boliger til alle og i alle kommuner, gjerne gjennom Husbanken. Skattefrihet for alle med middels god inntekt, og to ukers ekstra ferie til alle.

For oss som hadde barndom og ungdomsårene i Nord-Troms og Finnmark, på 1950- og 1960-tallet og trivdes utmerket der selv uten TV og internett, var situasjonen en annen enn for dagens unge og foreldre. Fiskerinæringen kan ikke alene bidra til sikring av vekst og velferd i Nord-Troms og Finnmark, men kvoteordningene kan inngå i en samlet plan for en gjenreisning – til beste for Norge på lengre sikt.

Befolkede landsdeler, særlig Finnmark, er en viktig del av landets totalberedskap.

Les også



Om ringnotflåten strukturerer maksimalt, dvs. om alle fartøyer skaffer seg 850 basistonn, er det plass til 48 fartøyer. I dag er det 70. Det betyr at ringnotflåten fortsatt bare er i underkant av 70 prosent strukturert. Den båten som vil tape mest på at strukturkvoter som utløper på tid fordeles etter grunnkvote pluss strukturkvoter, er «Storeknut».

Strukturkvotene: Vinst og tap ved tilbakefall

RUNDT 1990 INNSÅ omsider norske politikere at Hovedavtalen mellom staten og fiskerinæringen — ment som en effektiviseringsavtale — hadde feilet. Behovet for store offentlige overføringer fra staten gikk aldeles ikke ned, snarere opp. Etter tre år med en avtale som skulle bidra til å justere fangstkapasiteten til ressursgrunnlaget, kastet politikerne kortene. Fiskeristøtten ble avvirket og myndighetene overlot til næringen selv å ordne opp. De første strukturordningene i flåten ble etablert. Først for ringnot og torsketråd, og etter hvert for samtlige flåtegrupper, unntatt de aller minste. Kystflåten under 11 meter er i dag alene om ikke å kunne strukturere.

Dagens ordning kom på plass i 2007, og gir strukturkvoter en definert levetid. Kvoterettigheter kjøpt fra naboen — etter en liten avkorting til staten, kan beholdes i inntil 20 år. Deretter skal de falle tilbake til den gruppen de kommer fra. Det siste er essensielt. Helt siden de første strukturordningene kom på

plass tidlig på 1990-tallet, har det vært en klokkeklar forutsetning for Norges Fiskarlag og Fiskebåt at strukturkvotene skal falle tilbake til den flåtegruppen de kommer fra. Det er helt uaktuelt for fiskernes organisasjoner at strukturkvoter opparbeidet i én flåtegruppe skal føres over til en annen. Gevinsten av å strukturere skal tilfalle fartøyene i den gruppen som strukturerer — ingen andre!

Denne forståelsen av hva som skal skje med strukturkvoter som utløper på tid, har aldri vært bestridt av regjeringen. I SV og Rødt, kanskje også i Senterpartiet og MDG, er det riktig nok krefter som lenge har ment at strukturgevinsten i havflåten bør brukes til å styrke ressursgrunnlaget i kystflåten. Men dette har aldri vært uttalt eller ønsket politikk fra noen fiskeriminister de siste 30 årene. Så kan man si at det heller ikke har vært noe særlig aktuelt tema for de ulike statsrådene, i og med tilbakefallet har ligget såpass langt frem i tid.

Men også i fiskerinæringen er det slik

at årene går. Vi skriver snart 2022, og det er bare fem år til de første strukturkvotene begynner å falle tilbake. Både Fiskebåt og Norges Fiskarlag har derfor etterlyst forpliktende og klare forsikringer om at myndighetene vil holde de avtalene som er inngått, som Stortinget også sluttet seg til i 2007 og som endog Høyesterett hadde som klar premisse for Volstad-dommen. Svarene har neppe vært beroligende. Hva Stortinget eller myndighetene måtte mene i 2007 eller i dag er én sak. Hva Stortinget måtte mene i 2027 når strukturkvotene begynner å falle tilbake og skal fordeles, kan fort være noe ganske annet.

I forbindelse med Kvotemeldingen og behandlingen av denne i fjor sommer, presset Fiskarlaget og Fiskebåt hardt på for å få et Stortingsvedtak om at strukturgevinstene i sin helhet skal falle tilbake til den gruppen som skapte dem. Det vedtaket kom ikke. På den annen side kom det heller ingen vedtak om at strukturkvoter skal kunne fordeles



I «Hurdals-plattformen» sier den nye regjeringen at fiskekvotene må fordeles «mer rettferdig». Det ligger i kortene at man ikke tenker seg mer kvoter til havflåten. Det skal bli spennende å få høre hvor mye mer den nye fiskeri- og havministeren vil gi til kystflåten – og hvilken del av den?

uavhengig av hvor de kommer fra. Det som følgelig synes å være situasjonen i øyeblikket, er at denne problemstillingen er uavklart. Ingen kan garantere at ikke strukturkvotene i havflåten vil bli brukt til å styrke kvotegrunnet i kystflåten. Det får vi først endelig svar på i 2027.

Det som derimot ble et viktig tema under Stortingets behandling av Strukturmeldingen, og enda mer i ettertid, er hvordan strukturkvotene skal fordeles når de skal føres tilbake til en gruppe. Om det var nemlig regjeringen og Stortinget ganske vage i 2007. Flere problemstillinger må avklares. I kystflåten har Stortinget bestemt at man skal gå bort fra ordningen med å inndele flåten etter «hjemmelslengde», og heretter inndele etter «faktisk lengde». Det betyr at en rekke fartøyer vil skifte gruppe. Dermed blir spørsmålet: Skal strukturkvotene gå tilbake til den gruppen fartøyet tilhørte da det strukturerte, eller til den fartøygruppen det vil tilhøre etter faktisk lengde? De to modellene gir svært ulike resultater, og vil følgelig også skape vinnere og tapere. For havflåten er denne problemstillingen mindre aktuell. Her er det jo ikke snakk om «hjemmelslengde» og «faktisk lengde».

Hvordan tilbakefallet av strukturkvoter skal skje i kystflåten, vet ingen i dag. «Storkyst»-båten «Orffjord» har en hjemmelslengde på 22,5 meter og en faktisk lengde på nesten 35 meter. Hvilken modell myndighetene velger for tilbakefall av strukturkvotene vil bety mye for rederiet.

I 2027 vil fartøyene tilhøre akkurat samme grupper som for 20 år siden.

Den andre problemstillingen man må avklare er hvordan strukturkvotene skal fordeles i hver gruppe. Denne gjelder like mye for kystflåten som for havflåten. Det kan tenkes en rekke ulike modeller.

Den enkleste vil kanskje være å fordele kvotene helt likt på samtlige fartøyer i gruppen. En annen løsning kan være å fordele på en måte som reduserer forskjellen mellom fartøyene med størst kvotegrunnlag og de med minst. Videre kan man velge å fordele etter størrelsen på fartøyenes grunnkvoter eller etter størrelsen på grunnkvotene pluss strukturkvotene.

I neste nummer skal vi se nærmere på hvilke konsekvenser de ulike modellene vil få for kvotefordelingen i kystflåten. I resten av denne artikkelen skal vi nøye oss med å analysere hvordan de ulike modellene for tilbakefall vil påvirke kvotefordelingen i ringnot og torsketrål.

Mange fordelingsmodeller

Alle fartøyer i havflåten har en grunnkvote, dvs. den kvoteandelen båten ble tildelt fra tidenes morgen da de ulike fiskeriene ble konsesjonsbelagt. Noen fartøyer fikk store grunnkvoter, andre små. Dette ble primært bestemt ut fra fartøyenes størrelse. Siden har de fleste fartøyene i ringnot og torsketrål benyttet strukturordninger. De har kjøpt grunnkvoter fra nabobåter, og ført dem over på egne båter. Gjennom slike oppkjøp





Fiskebåt mener at strukturkvotene bør fordeles etter grunnkvote pluss strukturkvoter både i torskestrål og ringnot. Det er aldeles ikke alle medlemmene enige i.

skifter naboåbåten grunnkvote navn til strukturkvote. Den båten som kjøper blir følgelig sittende med to kvoter — den opprinnelige grunnkvoten som i realiteten er evigvarende, pluss strukturkvoten med en levetid på 20 år. Det er denne strukturkvoten som faller tilbake til staten, og som ifølge Norges Fiskarlag og Fiskebåt skal fordeles i den gruppen den kommer fra.

Så til saken og først ringnot.

Per dato har ringnotflåten i Norge tett på 40.000 basistonn fordelt på 70 fartøyer. Myndighetene har bestemt at ingen fartøyer kan ha mer enn 850 basistonn. Dette er altså «strukturaket». I øyeblikket er det bare to av de 70 båtene som har fullstrukturert, dvs. som har 850 basistonn. Disse har dermed 2,1 prosent hver av gruppens totale fangstrettigheter, og skal følgelig også ha 2,1 prosent av ringnotflåtens kvoteandeler av de ulike pelagiske fiskeslagene.

Av de 40.000 basistonnene er ca. 30.000 tonn grunnkvoter og 10.000 tonn strukturkvoter. I 2040 er samtlige strukturkvoter utløpt på tid, og spørsmålet er da helt konkret hvordan disse bør være fordelt på de 70 båtene i gruppen? Den enkleste løsningen er som nevnt å fordele helt likt. I så fall vil hver båt få 143 basistonn på toppen av den grunnkvoten de allerede har. Men nå er det ikke alltid slik at det enkleste er

det beste. En mer realistisk og kanskje mer rettferdig løsning, vil være å fordele strukturkvotene etter hvert fartøys grunnkvote. Det var jo utgangspunktet før man begynte å strukturere.

Så altså; hvordan bør fordelingen skje?

Tre metoder eller løsninger er mest aktuelle. Den ene er å nulle ut strukturkvotene etter hvert som de forfaller på

tid. Det vil i praksis innebære å fordele dem etter summen av grunnkvoter og strukturkvoter. Når strukturkvotene nulles ut vil jo både grunnkvotene og de gjenværende strukturkvotene gi mer fisk. I og med at strukturkvotene forfaller over flere år, vil en gradvis større andel av tilbakefallet gå til grunnkvotene, og stadig mindre til strukturkvotene. Til slutt, i 2040 når alle strukturkvoter er



«Senior» er den ringnotsnurperen som vil tjene mest på at også strukturkvotene skal telle med når tilbakefallet skjer — faktisk nesten 69 basistonn. Da snakker vi om en god del titalls millioner kroner.



Dersom alle torsketrålerne strukturerer fullt ut er det plass til 22 fartøyer. I dag er det 34. Trålflåten er altså ca. 65 prosent strukturert. «Remøy» er den av trålerne som vil tape mest om det fordeles etter grunnkvote pluss strukturkvoter. Den har ikke strukturert i det hele tatt.

nullet ut, vil totalkvotene bli fordelt kun etter størrelsen på grunnkvotene slik de er i dag. Da vil ringnotflåten fortsatt sitte med tett på 30.000 tonn i grunnkvoter, men null tonn i strukturkvoter. I de årene som går fra den første til den siste strukturkvoten utløper på tid, vil også aktive strukturkvoter få utbytte av tilbakefallet.

Den andre metoden er ikke å nulle ut strukturkvotene når de utløper på tid, men omgjøre dem til grunnkvoter og så føre dem tilbake til de 70 fartøyene i flåten. Denne tilbakeføringen kan skje på flere måter. Den enkleste er at alle får en like stor andel. Når alle de 9.781,5 tonnene i strukturkvoter er omgjort til grunnkvoter i 2040 og fordelt likt på de 70 fartøyene, vil hvert fartøy ha fått en økt grunnkvote på 139,7 tonn. Strukturgevinstene er altså fordelt helt likt uavhengig av fartøyenes størrelse og opprinnelige fangstgrunnlag.

Alternativt kan man etter hvert som strukturkvotene utløper på tid velge å føre dem tilbake til flåten som grunnkvoter, og fordele dem mellom fartøyene i henhold til den grunnkvoten hvert enkelt fartøy har i dag. Dette er den løsningen Stortinget vedtok i forbindelse med behandlingen av Kvotemeldingen.

Her får man altså ikke uttelling for de strukturkvotene man sitter med, kun grunnkvoten.

La oss ta et eksempel; «Storeknut». I 2027 faller det tilbake ca. 3.000 tonn i strukturkvoter, som deretter skal omgjøres til grunnkvoter. Om disse 3.000 tonnene fordeles etter størrelsen på fartøyenes grunnkvoter, vil hvert fartøy kunne øke sin grunnkvote med 10 prosent. Et fartøy med 500 tonn i grunnkvote, vil følgelig få 50 tonn ekstra. Når alle de 9.721,8 strukturkvotene er omgjort til grunnkvoter i 2040 og fordelt etter hvert enkelt fartøys grunnkvote i dag, vil man altså ha økt grunnkvoten med 32,6 prosent. I vårt eksempel vil «Storeknut» med 500 basistonn i grunnkvote i dag ende med 663,1 basistonn i grunnkvote i 2040. En båt med 310 basistonn i grunnkvote i dag, eksempelvis «Sjøbris», vil ha 411,1 basistonn i grunnkvote i 2040.

Så kan man alternativt, og som Fiskebåt går inn for, refordere strukturkvotene etter summen av grunnkvoter og strukturkvoter. La oss igjen ta et eksempel. «Eros» har i dag en grunnkvote på 500 basistonn og en strukturkvote på 291,7 tonn. Til sammen har

altså båten 791,7 tonn i basistonn. Dette utgjøre 1,99 prosent av det samlede antall basistonn i flåten. «Eros» skal med andre ord ha 1,99 prosent av de strukturkvotene som utløper på tid frem til 2040. Det er 194,7 tonn. I 2040 vil altså «Eros» sitte med 694,7 tonn i grunnkvote etter denne fordelingsmåten. Om kun grunnkvotene skulle telle, ville «Eros» havne likt med «Storeknut», dvs. med 663,1 tonn.

Dersom man velger å fordele strukturkvoter som utløper på tid etter grunnkvote pluss strukturkvote vil både «Storeknut» og «Sjøbris» bli tapere. Begge båter vil da ende opp med en lavere grunnkvote i 2040 — henholdsvis 623 og 386,2 basistonn.

Relativt små forskjeller

Dette regnestykket har vi gjort for hver eneste båt i ringnotflåten i tabell 1. Den andre kolonnen i tabellen viser hvor store grunnkvoter hvert enkelt fartøy har i dag, den tredje hva hvert enkelt fartøy har i strukturkvoter og den fjerde hva de har til sammen av grunn- og strukturkvoter regnet i basistonn. Den femte og

Tabell 1: Effekten av å fordele strukturkvotene i ringnot etter grunnkvote og etter grunnkvote pluss strukturkvoter. Alle grunn- og strukturkvoter i basistonn. Vinst og tap målt i basistonn.

Nr.	Navn	Lengde	Grunnkvote	Strukturkvote	Totalt	Etter tilbakefall v/		Vinst/tap
						Grunn	Grunn+Struktur	
H-380-AV	«Storeknut»	70,6	500,0	0	500,0	663,1	623,0	- 40,1
H-12-AV	«Vestviking»	63,0	464,0	0	464,0	615,3	578,1	- 37,2
H-10-AM	«Fonnes»	57,5	450,0	0	450,0	596,8	560,7	- 36,1
M-3-HØ	«Leinebjørn»	67,5	450,0	0	450,0	596,8	560,7	- 36,1
VL-167-AV	«Steinvik»	63,5	450,0	0	450,0	596,8	560,7	- 36,1
H-140-B	«Elisabeth»	60,9	441,0	0	441,0	584,8	549,5	- 35,3
M-200-A	«Havfisk»	67,4	431,0	0	431,0	571,6	537,0	- 34,6
F-181-M	«Ingrid Majala»	61,9	410,0	0	410,0	543,7	510,8	- 32,9
VL-53-AV	«Sydvest»	61,8	409,0	0	409,0	542,4	509,6	- 32,8
SF-28-B	«Vestfart»	64,0	407,0	0	407,0	539,7	507,1	- 32,6
N-1-B	«Nordfisk»	64,0	405,0	0	405,0	537,1	504,8	- 32,3
H-5-ØN	«Havglans»	62,6	399,0	0	399,0	529,1	497,1	- 32,0
M-95-MD	«Havsnurp»	62,6	393,0	0	393,0	521,2	489,6	- 31,6
R-80-ES	«Roaldsen»	58,9	390,0	0	390,0	517,2	485,9	- 31,3
F-4-H	«Bjarne Nilsen»	44,4	370,0	0	370,0	490,7	461,0	- 29,7
SF-46-V	«Gambler»	69,7	370,0	0	370,0	490,7	461,0	- 29,2
T-79-T	«Grimsholm»	49,9	359,5	0	359,5	476,7	447,9	- 28,8
SF-1-V	«Andrea L»	56,2	489,0	46,5	535,5	648,5	620,7	- 28,4
M-122-HØ	«Sjøbris»	69,9	310,0	0	310,0	411,1	386,2	- 24,9
N-24-ME	«Seøvgå Senior»	67,4	310,0	0	310,0	411,1	386,2	- 24,9
R-7-K	«Vea»	60,4	310,0	0	310,0	411,1	386,2	- 24,9
VN-118-B	«Rødholmen»	75,0	473,0	69,4	542,4	627,3	606,4	- 20,9
M-158S-M	«Dyrnesvåg»	53,9	256,0	0	256,0	339,5	319,0	- 20,5
M-300-A	«Havstål»	71,6	450,0	76,0	526,0	596,8	579,4	- 17,4
M-27-VD	«Sæbjørn»	65,7	445,0	76,2	521,2	590,1	573,2	- 16,9
T-25-I	«Frantsen Junior»	54,3	364,0	50,0	414,0	482,7	465,8	- 16,9
T-55-G	«Odd Lundberg»	69,9	361,0	52,0	413,0	478,7	462,6	- 16,1
H-4-AV	«Vendla»	76,4	450,0	85,0	535,0	596,8	581,6	- 15,2
N-6-V	«Straumberg»	46,6	290,0	36,2	326,2	384,6	370,2	- 14,4
N-119-SO	«Ketlin»	54,1	320,5	59,7	380,2	425,0	414,0	- 11,0
H-148-AV	«H Østervold»	69,9	500,0	118,7	618,7	663,1	652,2	- 10,9
M-56-MD	«Nybo»	78,4	414,0	91,0	505,0	549,0	538,2	- 10,8
H-21-F	«Endre Dyrøy»	69,3	460,0	106,6	566,6	610,0	599,3	- 10,7
SF-230-F	«Fiskebas»	64,2	392,0	84,7	476,7	519,8	509,2	- 10,6
VL-182-AV	«Norderveg»	74,6	448,0	109,8	557,8	594,1	585,2	- 8,9
H-26-AV	«Manon»	70,0	500,0	141,4	641,4	663,1	657,7	- 5,4
H-81-BN	«Havdrøn»	60,9	398,0	110,0	508,0	527,8	522,9	- 4,9
VL-9-AV	«Hardhaus»	74,5	500,0	150,0	650,0	663,1	659,8	- 3,3
H-2-F	«Ligrunn»	64,0	493,5	156,5	650,0	654,4	653,3	- 1,1
H-4-O	«Røttingøy»	59,2	405,0	135,0	540,0	537,1	537,8	0,7
M-1-HØ	«Teigenes»	75,4	498,5	175,6	674,1	661,1	664,3	3,2
H-34-AV	«Gardar»	71,1	470,0	170,7	640,7	623,3	627,6	4,3
H-74-AV	«Talbor»	64,0	500,0	181,0	681,0	663,1	667,5	4,4
H-69-S	«Krossfjord»	61,9	389,0	146,2	535,2	515,9	520,6	4,7
M-625-H	«Fiskeskjer»	75,4	470,0	180,0	650,0	623,9	629,0	5,1
M-125-H	«Strand Senior»	75,0	470,5	179,5	650,0	623,9	630,3	6,4
H-58-AV	«Knester»	71,1	461,5	185,5	647,0	612,0	619,7	7,7
H-1-BN	«Brennholm»	75,4	450,0	180,0	630,0	596,8	604,9	8,1
M-400-A	«Havskjer»	80,0	453,0	197,0	650,0	600,7	612,0	11,3
VL-1-ØN	«Libas»	86,1	433,0	217,0	650,0	574,2	592,0	17,8
L-264-AV	«Slaatterøy»	87,8	420,0	221,3	641,3	557,0	576,8	19,8
TR-4-O	«Rav»	79,9	468,0	255,2	723,2	620,6	644,9	24,3
H-87-AV	«Birkeland»	68,8	434,0	247,0	681,0	575,5	600,6	25,1
TR-19-F	«Svanaug Elise»	64,0	410,0	252,6	662,6	544,7	572,1	27,4
N-307-LN	«M. Ytterstad»	74,8	495,0	280,8	775,8	656,4	684,7	28,3

Nr.	Navn	Lengde	Grunnkvote	Strukturkvote	Totalt	Etter tilbakefall v/		Vinst/tap
						Grunn	Grunn+Struktur	
NT-500-V	«Trønderbas»	68,3	450,0	273,2	723,2	596,8	626,9	30,1
H-77-AV	«Malene S»	68,3	400,0	256,7	656,7	530,4	560,6	30,2
M-29-HØ	«Eros»	77,5	500,0	291,7	791,7	663,1	694,7	31,6
M-189-A	«Gunnar Langva»	74,8	470,0	287,8	757,8	623,9	656,4	32,5
M-250-HØ	«Herøyhav»	69,9	444,0	285,1	729,1	588,9	623,3	34,4
H-1-AV	«Harvest»	67,0	370,0	280,0	650,0	490,7	529,8	39,1
M-70-HØ	«Rogne»	69,9	418,0	310,1	728,1	554,3	597,1	42,8
H-1-O	«Hargun»	68,1	450,0	330,0	780,0	596,8	641,8	45,0
M-22-HØ	«Kings Bay»	77,5	500,0	350,0	850,0	663,1	709,0	45,9
H-365-AV	«Gerda Marie»	78,8	491,5	350,4	841,9	651,8	698,5	46,7
M-65-HØ	«Smaragd»	74,0	450,0	341,7	791,7	596,8	644,7	47,9
M-150-HØ	«Christina E»	80,4	458,5	391,5	850,0	608,0	667,5	59,5
N-400-B	«Kvannøy»	80,2	451,0	389,2	840,2	598,1	657,6	59,5
H-99-AV	«Østerbris»	74,2	450,0	400,0	850,0	596,8	659,0	62,2
N-200-B	«Senior»	69,8	430,0	420,0	850,0	570,2	639,0	68,8

Tabell 2: Effekten av å fordele strukturkvotene i torsketrål etter grunnkvote og etter grunnkvote pluss strukturkvoter. Vinst og tap målt i kvotefaktorer.

Nr.	Navn	Lengde	Grunnkvote	Strukturkvote	Totalt	Etter tilbakefall v/		Vinst/tap
						Grunn	Grunn+Struktur	
TF-110-BD	«Nokasa»	45,0	1,00	0,00	1,00	2,74	1,63	- 1,11
M-99-HØ	«Remøy»	74,0	1,00	0,00	1,00	2,74	1,63	- 1,11
TF-135-A	«Arctic Swan»	64,0	1,00	0,55	1,55	2,74	1,98	- 0,76
M-360-HØ	«Olympic Prawn»	69,9	1,00	0,70	1,70	2,74	2,08	- 0,66
M-11-A	«Ishavet»	74,7	1,00	1,00	2,00	2,74	2,27	- 0,47
TF-34-T	«Flobjørn»	19,8	0,35	0,00	0,35	0,96	0,57	- 0,39
N-125-VV	«Gadus Njord»	69,8	1,00	1,50	2,50	2,74	2,59	- 0,15
TF-2-I	«Magne Arvesen»	69,9	0,70	1,05	1,75	1,92	1,81	- 0,11
H-11-AV	«Granit»	81,2	1,00	1,59	2,59	2,74	2,64	- 0,10
M-1-VD	«Ramoen»	75,1	1,00	1,65	2,65	2,74	2,68	- 0,06
M-110-G	«Atlantic Star»	74,8	1,00	1,75	2,75	2,74	2,74	0,00
M-68-G	«Atlantic Viking»	74,7	1,00	1,83	2,83	2,74	2,80	0,06
F-32-BD	«Gadus Poseidon»	69,8	1,00	1,86	2,86	2,74	2,82	0,08
TF-12-BD	«Bårsfjord»	50,2	1,00	1,94	2,94	2,74	2,86	0,12
N-6-VV	«Nordtind»	80,4	1,00	1,95	2,95	2,74	2,87	0,13
F-55-BD	«Gadus Neptun»	69,8	1,00	1,98	2,98	2,74	2,89	0,15
N-50-SO	«Holmøy»	69,7	1,00	1,98	2,98	2,74	2,89	0,15
M-325-H	«Havbryn»	69,9	1,00	1,99	2,99	2,74	2,90	0,16
M-525-H	«Havstrand»	69,9	1,00	1,99	2,99	2,74	2,90	0,16
N-10-H	«Havtind»	59,8	1,00	2,00	3,00	2,74	2,90	0,16
T-19-H	«Kågtind II»	64,7	1,00	2,00	3,00	2,74	2,90	0,16
N-100-SO	«Langøy»	74,7	1,00	2,00	3,00	2,74	2,90	0,16
N-200-Ø	«Sunderøy»	77,3	1,00	2,00	3,00	2,74	2,90	0,16
N-445-Ø	«Prestfjord»	65,0	1,00	2,00	3,00	2,74	2,90	0,16
T-1-H	«J. Bergvoll»	57,3	1,00	2,00	3,00	2,74	2,90	0,16
N-30-H	«Vesttind»	60,0	1,00	2,00	3,00	2,74	2,90	0,16
F-38-H	«Rypefjord»	53,1	1,00	2,00	3,00	2,74	2,90	0,16
F-14-H	«Doggi»	39,8	1,00	2,00	3,00	2,74	2,90	0,16
T-2-H	«Tønsnes»	50,8	1,00	2,05	3,05	2,74	2,94	0,20
M-35-A	«Langenes»	56,0	0,35	1,00	1,35	0,96	1,21	0,25
TF-1-T	«Senja»	80,4	1,00	2,17	3,17	2,74	3,01	0,27
M-69-G	«Moines»	66,8	0,64	1,65	2,29	1,75	2,09	0,34
F-7-L	«Hermes»	55,0	1,00	2,47	3,47	2,74	3,20	0,46
TF-50-BD	«Kongsfjord»	80,4	0,35	2,40	2,75	0,96	2,10	1,14

sjette kolonnen viser hva båtene vil sitte igjen med av basistonn etter tilbakefall dersom man enten fordeler kun etter grunnkvoter eller etter grunnkvoter pluss strukturkvoter. Den syvende og siste kolonnen helt til høyre i tabellen viser hva hvert enkelt fartøy har å vinne — eventuelt tape — i basistonn dersom man fordeler etter grunnkvoter pluss strukturkvoter, og ikke kun etter grunnkvoter. Som ventet ser vi at de fartøyene som taper mest er de som ikke har strukturert i det hele tatt eller som har strukturert minst. Dersom også strukturkvotene legges til grunn ved fordelingen er det de fartøyene som har strukturert mest som vil vinne. «Storeknut» og «Vestving» har mest å vinne på å fordele kun etter grunnkvote — «Senior» og «Østerbris» mest å vinne på å fordele etter grunnkvoter pluss strukturkvoter. For det store flertallet av båtene betyr faktisk fordelingsmetoden ganske lite.


Tabell 2 viser samme regnestykker for de 34 trålerne med torske-tråltillatelse. De aller fleste fartøyene har en grunnkvote på 1 tillatelse (kvotefaktor), og i motsetning til i ringnot der i alle fall to fartøyer er fullstrukturert, er ingen torske-trålere i kvotetaket. Det ble hevet fra tre til fire tillatelser så langt tilbake som i 2015, men som vi ser av tabellen har det store flertallet av båter



«Hermes» vil «miste» nesten en halv kvotefaktor for torsk dersom man kun fordeler strukturgevinstene etter grunnkvote. Det tipper vi rederiets talspersoner vil argumentere hardt for å unngå.

fortsatt rundt 3 kvotefaktorer. Den eneste tråleren som nærmer seg kvotetaket er «Hermes», med 3,47 kvotefaktorer.

Tabell 2 viser mye av det samme som tabell 1. De båtene som taper mest på å fordele etter grunnkvote pluss strukturkvoter, er de som ikke har strukturert — «Nokasa» og «Remøy». De som tjener

mest de to trålerne som også har strukturert mest — «Kongsfjord» og «Hermes». For det store flertallet av torske-trålerne spiller det liten rolle hvilken fordelingsmodell man velger. Vinsten eller tapet i kvoterettigheter er liten. For 22 av de 34 trålerne varierer det mellom pluss 0,15 og minus 0,16 kvotefaktor. 

VEDLEGG 11

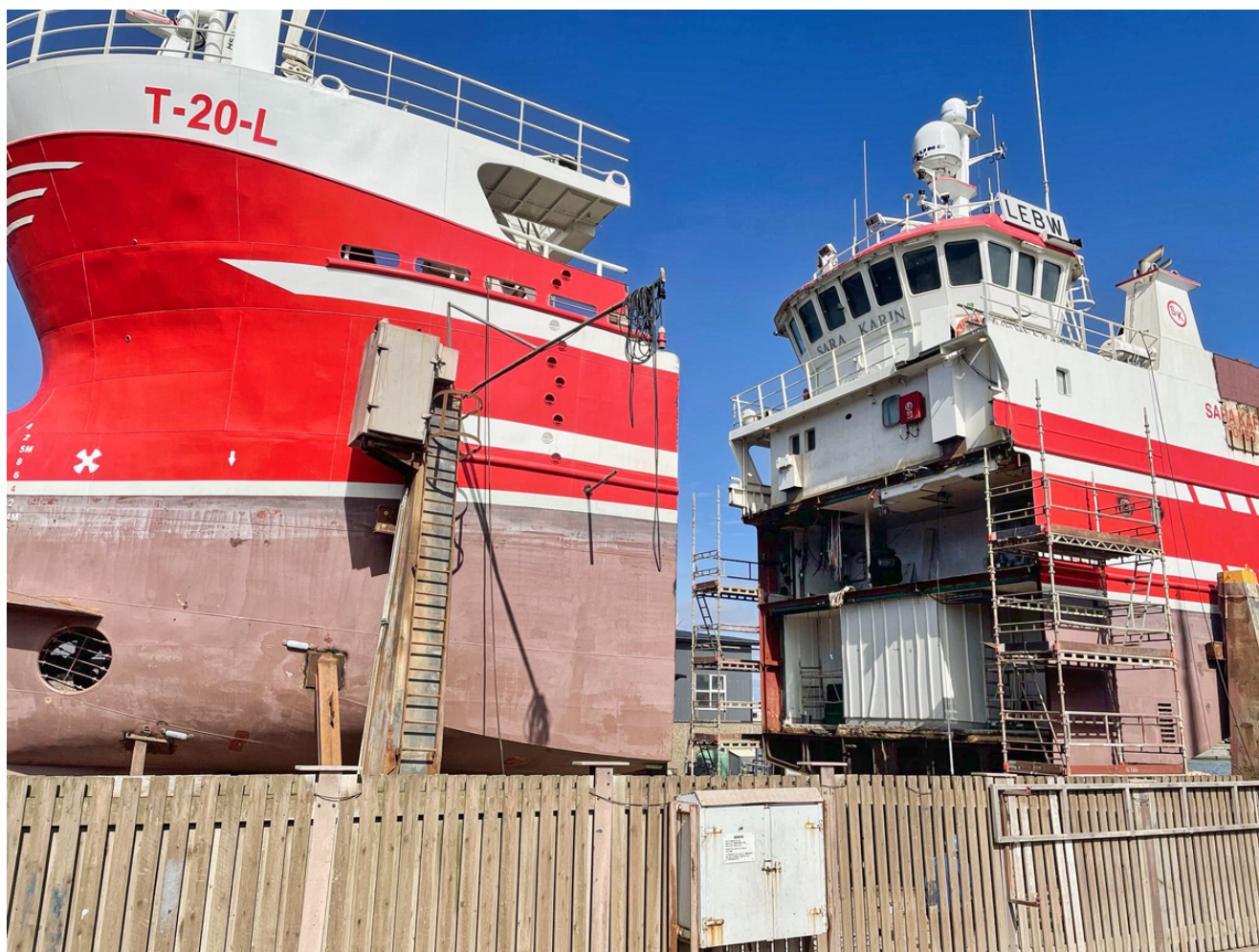
Magasin 6/7 - 2022

[← Tilbake til utgaven](#)

Bent Dreyer Tar ordet

Når demningen brister

Her skal det handle om størrelsen på fartøy, og hva som kan skje når meter blir byttet med kubikk.



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.

Publisert: 22. august 2022



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.



[Vis mer](#)

Helt siden Finnmarksmodellen ble introdusert tidlig på 1990-tallet har lengde vært det viktigste

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



[Vis mer](#)

Uansett hvilke kriterier man velger for kvotefordelingen knyttet til fartøyets utforming, vil man få

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 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 lengdegrensen er. I tillegg vil en analyse av hvor store økonomiske gevinster som kan oppnås ved å justere lengdegrensen 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 fisketillatelse 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 maksgrense 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.



[Vis mer](#)

Det var i Helga Pedersens tid som fiskeriminister at myndighetene åpnet opp for at kystfiskefartøy

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



[Vis mer](#)

Forholdet mellom lengde og bredde er ikke lenger hva det var. Kystbåten «Nystrom» i Midsund ble

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.

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 kystflåten. 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 førstehandsverdi 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.



[Vis mer](#)

I dag består gruppen stor kyst, dvs. kystbåter over 28 meter, av 65-70 fartøyer, hvorav 30 er

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 annenhåndsmarke-

det 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 kvoteportefølje 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 eksisterende 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.



[Vis mer](#)

«Vårbuen» ble bygget i 2016 og måler 10,99 meter. Den er hjemmehørende i Honningsvåg og er

Det vil med andre ord bli spennende om det i høst kommer nye sperringer for fartøygruppene i «Finnmarksmodellen». Meglerne og verftene kommer helt sikkert til å følge utviklingen med argusøyne. Flere forhold tyder på at det kan bli et spennende annenhåndsmarked for overflødig 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 strukturvoteordningen. 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.

Skrevet av:

Bent Dreyer

Relaterte saker

Sjømatåret 2023

Konferanser, messer og andre arrangement

Strukturering og strukturgevinst:

- **Strukturkvoteordningen** legger til rette for at et fartøy kan øke sitt driftsgrunnlag, ved at et annet fartøy tas ut av fiske og oppgir sitt kvotegrunnlag.
- Å **strukturere** betyr å flytte en eller flere kvoter over på ett og samme fartøy. Dette har vært mulig å gjøre i flåtegruppene over 11 meter, men ikke de under.
- Strukturkvoter har en **tidsbegrensning** på 20 eller 25 år.
- Struktureringen har i hovedsak hatt to **formål**:
 - Først var siktemålet å bidra til å tilpasse kapasiteten i flåten til ressursgrunnlaget. Dette var motivert av hensynet til en bærekraftig utnyttelse av de marine ressursene.
 - Etter hvert har siktemålet også vært å bidra til at næringen kan delta i den kontinuerlige produktivitetsutviklingen i samfunnet for øvrig. Ved å redusere antall deltakende fartøy, legges det til rette for forbedret lønnsomhet for de gjenværende.
- **Strukturgevinst** er et begrep som brukes i flere sammenhenger – i dette tilfellet handler det om økning i kvotegrunnlag som følge av at strukturkvoter når sin utløpsdato.

Dette sier Hurdalsplattformen om fiskeri:

Regjeringen vil:

- Sikre at havressursloven, fiskesalgslagsloven og deltakerloven ligger fast og forblir viktige pilarer i norsk fiskeripolitikk.
- Sikre at fisken også i fremtiden tilhører fellesskapet, og si nei til evigvarende kvoter.
- Utarbeide en ny kvotemelding som gir forutsigbarhet for fiskerinæringen, og som sikrer bosetting, aktivitet og lønnsomhet langs hele kysten.

Kvotemeldingen skal blant annet sikre:

- At kvotene fordeles på en forutsigbar og mer rettferdig måte.
- At det legges begrensninger på eierskap i kystfiskeflåten.
- At bredden og mangfoldet i kystfiskeflåten trygges. Dette skal blant annet skje basert på tilstrekkelig kvotegrunnlag.
- At betingelser for tilbakefall av strukturkvoter avklares.
- At flåten under elleve meter har gode rammevilkår, som gir lønnsom utvikling, forutsigbarhet, fornying og gode inntektsmuligheter også for mannskap på to. Det skal ikke åpnes for strukturering for flåten under elleve meter.
- At nærmere bestemmelser for overgang fra hjemmelslengde til faktisk lengde for kystflåten avklares.
- At tiltak som kan sikre kystflåten prioritet til fiskefelt i kystnære områder, utredes.
- Utrede tiltak som legger til rette for at flere kan delta i næringen, gjennom å dempe dagens høye kapitalbehov. De som har investert i næringen, skal ivaretas på en god måte.
- Sikre rekruttering til fiskerinæringen gjennom målrettede ordninger, herunder tiltak for generasjonsskifte.
- Styrke innsatsen mot fiskeri- og miljøkriminalitet nasjonalt og internasjonalt og lede an i innsatsen for å stanse plastforurensing i havet.
- Forbedre fiskerikontrollen, herunder sikre mer kontroll på kysten.
- Sikre anstendige lønns- og arbeidsvilkår for ansatte i sjømatnæringene, og bruke Akrimsentre og Arbeidstilsynet mer aktivt i kampen mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet i fiskeindustrien.
- Styrke bestands- og ressursforskningen i havet, langs kysten og i fjordene.
- Sikre sentrale norske gyteområder og fiskefelt mot ødeleggende påvirkning fra annen næringsvirksomhet.
- Stimulere til innovasjon og bruk av ny teknologi i fiskeindustrien gjennom et marint verdiskapingsprogram.

VEDLEGG 14



Regjeringen.no

NOU 2006: 16

Strukturvirkemidler i fiskeflåten

Nærings- og fiskeridepartementet

Forkortelser og ordforklaring

«Finnmarksmodellen»

Inndeling av kystflåten i fire lengdegrupper etter hjemmelslengde; under 10 meter, 10-15 meter, 15-21 meter og 21-28 meter.

Basiskvote

Faktor som benyttes for å beregne et fartøys kvote, gjerne i pelagiske fiskeri.

Driftsordning

Uavkortet kvoteutveksling mellom fartøyer. Maksimalt tre av fem år. Innebærer ikke at fartøy tas permanent ut av fiske.

Enhetskvoteordning

Strukturordning som ble nyttet i havfiskeflåten.

Ervervstillatelse

Tillatelse til å eie fartøy som skal nyttes til ervervsmessig fiske eller fangst.

FAO

Food and Agriculture Organization of the United Nations.

Fartøykvote

Vedlegg 15: Bent Dreyer, Nofima

Det vanskelige tredjetrinnet

Verdens fiskeriforvaltning har tre nivå. Første trinnet har som mål å få slutt på overfiske. Andre trinnet har som mål å øke lønnsomheten i fiskeriene. Det tredje trinnet har som mål å unngå verditap og matsvinn. 2019 blir et spennende år i norske fiskerier. Et nytt og moderne kvotesystem skal utformes. Debatten rundt det nye kvotesystemet tyder på at vi i Norge ikke er kommet lengre enn til det andre trinnet.

Ifølge FAO, FNs matvareorganisasjon, er den største utfordring i verdens fiskeriforvaltning at mange bestander er overbeskattet. I norsk fiskeriforvaltning har det vært prioritert å unngå overfiske. Store ressurser brukes til å kartlegge våre viktigste bestander. Ansvarlige totalkvoter er fastsatt, og forvaltningen legger stor vekt på å kontrollere at fangstene er innenfor kvotene. Internasjonalt får Norge ros, både næring og forvaltning, for hvordan vi har kommet oss opp på det første trinnet.

På det andre trinnet er oppmerksomheten utvidet til også å gjelde lønnsomheten til fiskeflåten – uten at bestandene overbeskattes. Norge har fjernet subsidiene, fiskeriene er lukket og antall aktører er redusert ved hjelp av strukturkvoter. Dette har gitt gjenværende fiskere store lotter, de gjenværende rederiene god lønnsomhet og næringen en ny generasjon av svært effektive fiskefartøy. Også på dette området blir Norge berømmet.

Verdisløsning

FAO understreker imidlertid at det i verdens fiskerier sløses mye med fangstene, og at fisken mister store deler av sin potensielle markedsverdi fra fangst til forbruker. FAO antyder at dette verdimeslige tapet kan utgjøre så mye som 27 % av den totale markedsverdien i verdens fiskerier.

Verdisløsningen kan skyldes flere forhold. Fisk kan ha blitt så skadet av redskaper at den dør i havet. Fisk som kommer på dekk kan være så skadet at den kastes på havet. Fangsten kan være uønsket – enten fordi det er feil art eller at den har feil størrelse – og kastes derfor på havet. Videre kan fisken som kommer på land være så skadet eller degradert at den bare kan benyttes til lavprisprodukter. I tillegg kan råvaren ha så store kvalitetsmessige mangler at prisen på det endelige produktet må reduseres.

Verditapet kan skyldes andre forhold enn fangst og fangstbehandling. Fisken kan ha blitt eksponert mot for høye temperaturer over for lang tid på sin vei til forbrukerne. Fangsten kan ha blitt landet i så store mengder at det har påvirket både produktvalg og produktkvalitet negativt. Det kan selvsagt også være svinn fordi forbrukerne, av ulike årsaker, ikke spiser deler av måltidet.

Fangst fra ville fiskebestander i Norskehavet og Barentshavet er krevende. Fisket foregår i utsatte farvann med sterk strøm og høye bølger. Biologi – og først og fremst vandringsmønsteret til våre viktige bestander – gjør at tilgjengeligheten varierer mye i løpet av året. Det gir sterke økonomiske incentiver for å velge kvalitetsødende fiskerier i korte og alt for hektiske sesonger.

Et nyttårsønske kan være at det i stortingsmeldingen, som skal utforme det fremtidige forvaltningsregimet, foreslås grep for å redusere sløsing med fiskeressursene. En viktig premissgiver, Eidesen-utvalgets rapport, indikerer imidlertid at vi fortsatt befinner oss på det andre forvaltningstrinnet når vi diskuterer kvotesystemet. Utfordringene med verdisløsning og matsvinn, som FAO peker på, er knapt nok berørt i rapporten eller i debatten. Det kan skyldes at vi er fornøyde med fangstmønsteret, at markedspotensialet er fullt utnyttet eller at matsvinnet er lite i norske fiskerier. Det kan også skyldes at vi ikke er kommet lengre enn at andre og viktigere mål fortsatt ikke er nådd, og derfor må prioriteres.

Hvor stort er verditapet?

Vi vet lite om hvor stort matsvinnet og verditapet er i våre fiskerier. Om vi ikke er bedre enn FAO sine estimat, antyder enkel prosentregning at verditapet var på om lag 7 milliarder i 2018. Et stort tall. Forhåpentligvis er vi blant de beste i klassen også på dette området – og sløsingene langt mindre. Men vi vet altså ikke.

Vi vet imidlertid nok til å skjønne at vi har et forbedringspotensial. Store volum av restråstoffet kommer fortsatt ikke på land. Vi vet at fangstene blir færre og større, og at kvantum fisk per fisker er økende. Vi vet at sesongintensiteten i våre fiskerier er økende. Vi vet at det i auksjonsmarkedene for råfisk er store forskjeller i oppnådd pris – blant annet knyttet til redskapsbruk. Vi vet at produktporteføljen som produseres ikke er optimal i forhold til å nå en maksimal markedsverdi. Vi vet at det oppnås bedre pris på tilsvarende produkt produsert i andre land. Vi vet at objektive kvalitetskontroller på kaikanten viser at råvarekvaliteten i deler av fangsten ikke er tilfredsstillende. Vi vet at dette ikke nødvendigvis gjenspeiler seg i oppnådd pris i deler av førstehåndsmarkedet. Alle disse forholdene gir grunn til bekymring og rom for forbedring.

Det vanskelige tredjetrinnet

Utvikling av en ny generasjon fiskeriforvaltning er krevende. Den må løse utfordringene med overfiske (miljømessig bærekraft), gi flåten lønnsomhet (økonomisk bærekraft) samtidig som den skal bidra til at fangsten gir høyest mulig samfunnsnytte (sosial bærekraft).

Den landbaserte fiskeindustrien har store utfordringer knyttet til tilgang på råstoff. I for eksempel NOU 2014: 16 *Sjømatindustrien – Utredning av sjømatindustriens rammevilkår*, blir mye av oppmerksomheten rettet mot usikker råstofftilgang. Dette på grunn av intensivt sesongbasert fiske, geografisk konsentrasjon av landingene, ujevn kvalitet, stor grad av ombordfrysing, svakheter med førstehåndsmarkedet og lovmessige sperrer for at industrien skal kunne skaffe seg bedre råstoffkontroll gjennom eierskap i flåten.

Mange av disse utfordringene er først og fremst skapt gjennom biologi og vandringsmønster til viktige bestander som gjør det svært lønnsomt å fange fisken i korte perioder i begrensede geografiske områder. Det ligger selvsagt utenfor myndighetenes kontroll, men det legger viktige premisser for utformingen og effektene av kvotesystemet. Samtidig er disse utfordringene også knyttet til andre myndighetsforhold enn kvotesystemet. For eksempel er organiseringen av verdikjeden nært knyttet til forvaltningen av Deltakerloven. Råstoffkvaliteten påvirkes av hvordan forskrifter som regulerer bruk av redskap, fartøyutforming og råstoffbehandling blir utformet og håndhevet.

Kvotesystem og landingsmønster

Kvotesystemet har lenge vært brukt aktivt til å redusere og dempe de negative effektene av et fangstmønster som maksimerer det økonomiske overskuddet i fangstleddet. Mange av de ulike bonusordningene som er benyttet opp gjennom årene i torskesektoren, som for eksempel distriktskvoten, ferskfiskordningen og levendefangstbonusen, er aktiv bruk av kvotesystemet for å dempe de negative effektene av en fri tilpasning i fangstleddet for de tilstøtende leddene i verdikjeden. Den økte bruken av slike ordninger kan være en indikasjon på at kvotesystemet i seg selv ikke klarer å tilfredsstillere behovene til landindustrien.

Det samme kan sies om kvotefordelingen mellom de ulike fartøygruppene. For eksempel er det slik at torsketrålerne i sin tid ble introdusert i norske fiskerier for å sørge for at fiskeindustrien fikk tilgang på torsk og hyse utenfor hovedsesongen. For å understreke denne intensjonen, ble det gitt

dispensasjon fra Deltakerloven slik at disse kunne eies av landindustrien for å gi anleggene på land bedre mulighet for å sikre tilgang på råstoff. Trålerne har i nyere tid underordnet seg et eget pliktsystem – som ingen andre fartøygrupper har.

Både bonusordningene og leveringspliktene har vært mye kritisert for at de ikke har gitt den ønskede effekten. Samtidig har fangstleddet vært kritisk fordi slike ordninger begrenser deres frie tilpasning. Ønsket om å nå det tredje forvaltningstrinnet vil sannsynligvis innebære redusert effektivitet i flåteleddet, men samtidig bidra til økt verdiskaping i de øvrige leddene av verdisystemet. Et sentralt mål for revidering av kvotesystemet er å forenkle. Bonusordningene og leveringspliktene bidrar til kompleksitet. Det blir derfor spennende å se om det moderne kvotesystemet beholder slike ordninger, eller om de blir erstattet av alternative virkemidler som bedre klarer å tilfredsstille behovene til aktørene på land.

Sløsing og fangstadferd

Kvotesystemet og myndighetenes fordeling av fangstrettigheter er først og fremst viktig for å påvirke fangstmønsteret. Mye kunnskap og mange erfaringer er høstet om hvilke faktorer ved fangstmønsteret som bidrar til verditap og matsvinn. Valg av redskap, og hvordan redskapet anvendes, er de viktigste faktorene. Størrelsen på hal (snurrevad og trål) og kast (not) er viktig for aktive redskap. Ståtid er avgjørende for passive redskap. Kapasiteten om bord til å håndtere fangsten er også viktig. Lagerplass, rask bløgging og nedkjøling er essensielt. Fangstintensitet som utfordrer fartøyets og mannskapets kapasitet, har en lei tendens til å bidra til kvalitetstap. I så måte vil det være viktig å finne et kvotesystem som balanserer ønsket om effektivitet i fangst, og behovet for å bruke nødvendig tid for å få til en skånsom fangst og fangsthåndtering.

I en analyse av sammenhengen mellom markedsverdi og lønnsomhet i fiskeflåten finner vi at noen fartøy er mest lønnsomme fordi de oppnår høy verdi på sine knappe kvoter. Samtidig er det andre fartøy som har lav lønnsomhet på grunn av at de oppnår lav verdi på sine kvoter. Dette er som forventet, og gir rom for læring og forbedring.

Andre observasjoner, i samme analysen, er imidlertid langt mer bekymringsfull: Noen fartøy oppnår lav fangstverdi samtidig som de har høy lønnsomhet. Disse er sannsynligvis de mest kostnadseffektive fartøyene, og prisene de oppnår tyder på at dette skjer på bekostning av kvalitet. Samtidig er det noen som har lav lønnsomhet til tross for at de oppnår høy fangstverdi. Disse har åpenbart valgt en verdistrategi som går på bekostning av fangsteffektivitet. Det som bekymrer oss er at forbedringspotensialet for disse kan være å kopiere fartøyene som er mest effektive på bekostning av kvalitet.

Kvotesystemet trenger hjelp

Kvotesystemet er viktig for å komme opp på tredjenivået. Ved inngangen til 2019 ser det ut til at vi får god hjelp til kltringen av flere andre og viktige forhold: Utviklingen i mange av de viktige bestandene gir reduserte kvoter i år. Det kan i seg selv bidra til et mer kvalitetsvennlig tempo i fisket.

Samtidig er det kommet en rekke teknologiske muligheter som kan bidra til å redusere problemene med verditap og matsvinn i fangst og fangsthåndtering. Særlig interessant er teknologi for å unngå store hal i snurrevad- og trålfiske.

Mange av de nye fartøyene har investert i ny teknologi for å redusere verditap og matsvinn. Det blir spennende om det nye kvotesystemet gir incentiver til å ta dem i bruk. For eksempel har de fleste nye store kystfartøyene nå installert utstyr for levendefangst og føring av levende fisk. Slik teknologi kan bidra til å gjøre avveilingen mellom kostnads- og verdifokus mindre konfliktfylt. Samtidig jobbes

det videre med teknologi som kan bidra til å måle viktige kvalitetsdimensjoner ved råstoffet. Det kan bli viktig for å prise råstoffet i forhold til variasjon i kvalitet – uten at effektiviteten i leveringen blir redusert. Slike objektive mål vil også være viktig for å utvikle kunnskap om hvordan fangst og fangsthåndtering påvirker kvalitet og eventuelt verditap.

Økt grad av sløyging på land bidrar til at verdifullt restråstoff tas vare på. Havfiskeflåten har investert i både prosessanlegg og plass til å ta vare på dette råstoffet. Produktutvikling og markedsarbeid har samtidig bidratt til å øke verdien av dette råstoffet.

Selv om det er lov å være ambisiøs omkring hvilken effekt kvotesystemet har for å redusere verditap og matsvinn, er det viktig å være oppmerksom på at også andre institusjonelle endringer kan bidra til dette. Et utvalg jobber nå med å redusere problemene med feil avregning av kvotene. Dette problemet blir av mange koblet til kvalitetsproblemet.

Alle grep rundt kvotesystemet, og effektene av disse, vil være sårbare for om råvaremarkedet evner å prise råstoffet etter faktisk kvalitet. Dersom ikke kvalitetsfremmende fangst og fangsthåndtering blir premiert i dette markedet, er vi ikke kommet lenger i vårt ønske om å karre oss opp på det tredje og vanskeligste forvaltningstrinnet.

En stille aftenbønn

Et viktig premiss for utformingen, og den politiske behandlingen, av det nye kvotesystemet i Stortinget, er at Kristelig folkeparti nå går inn i regjeringen. Derfor kan det kanskje være naturlig å avslutte med en liten aftenbønn:

Måtte det nye kvotesystemet bidra til å redusere verditapet.

Måtte det nye kvotesystemet bidra til å redusere matsvinnet.

Måtte deltakeradgangene havne hos fiskere som har en skånsom fangst og fangstbehandling.

Måtte det nye kvotesystemet bidra til å dempe utfordringene som dagens verdikjede har når det gjelder sesongprofil, regional fordeling og råstoffkvalitet.

Måtte ikke effektivitetstapet i flåteleddet bli så stort at vinningen går opp i spinningen.

Amen!

VEDLEGG 16 ANDERS J. JENSEN

NORSK TRÅLFISKE GJENNOM 80 ÅR

*Kampen
om
ressursene*



STIFTELSEN
MARITIM HISTORIE
Nordmøre

Ferskfisktråling



Norske trålere mistet muligheten til å levere ferskfisk i 1936. På slutten av 1940-tallet kom denne muligheten tilbake, ikke minst på grunn av filetindustriens behov for råstoff. Flere av trålerne som tidligere hadde produsert saltfisk, gikk nå over til ferskfisk. Flere eldre sidetrålere ble også innkjøpt til dette formålet. På slutten av 1960-tallet begynte utfasingen av sidetrålerflåten for alvor, og hekktrålerne overtok.

Norske trålere fant sin første lønnsomme nisje i norsk fiskerinæring i begynnelsen av 1930-årene. Etter noen år med prøving og feiling, utviklet eierne av Norges første tråler et regningssvarende opplegg i 1933: produksjon av salt torsk, levert til klippfiskindustrien i Kristiansund. Den midlertidig trålerloven av 1936, som forbød leveranser av fersk fisk fra trålere, ga ikke rom for valg av driftsform. Alle trålere måtte spesialisere seg på produk-

sjon av saltfisk. Mottakere av trålerne produksjon var, fra da av, hovedsakelig klippfiskindustrien. Først mot slutten av 1940-årene, med statlig aksept for satsing på produksjon av frossen filet, fikk norske trålere tillatelse til å levere fersk fisk til filetfabriker. Mot slutten av 1950-årene landet norske trålere mer ferskfisk enn saltfisk. 10 år senere var klippfiskindustrien på hell i Kristiansund og saltfiskproduksjon om bord på

trålere ble en sjeldenhet. Norske filet-fabrikker var fra da av trålernes viktigste kunder og oppdragsgivere.

Hammerfest overtok derfor Kristiansunds rolle som en slags hovedbase for norske trålere sammen med blant andre tettsteder som Melbu og Stamsund i Nordland og Nord-Rollnes i Ibestad kommune, Troms. De fleste lokalsamfunn i Nord-Norge med filetfabrikker av en viss størrelse satset på trålere som råstoffleverandører. Fartøyene sognet selvsagt til eieranleggene. Ferskfisktrålingens gjennombrudd etter andre verdenskrig førte derfor til den første vesentlige endring av norsk tråler næring siden starten i 1930.

Trålfiske er i sin natur en dynamisk, men selvsagt en svært ressursavhengig næring. Norsk tråler næring har hovedsakelig utviklet seg i tett samarbeid med den landbaserte fiskeriindustri. Tråler næringen var og er derfor i kontinuerlig forandring. Ferskfisktråling ble først utført med de store gamle sidetrålerne etter hvert som de ble tvunget til å slutte med saltfiskproduksjon. Utover i 1960-årene, og særlig i 1970-årene ble sidetrålerne avløst av nye hekktrålere.

Etter hvert som ressurs situasjonen ble forverret, ble et økende antall trålere utstyrt med fryseri for dobbeltfrysing av kappet og sløyd fisk. Frysetrålere var avhengig av funksjonelle opptinings-system på landsiden. Grundig kjemisk, praktisk forskning viste etter hvert vei til en gangbar opptiningsprosess. Fra da av var ikke trålerne bundet til å gå til havn med fangstene innen maksimum syv til ti dager, men kunne bruke den tid som trengtes for å fylle lasterommene. Etter levering ble fangsten tint og foredlet til salgbare produkter av landanleggene.

Med reduserte fiskekvoter fra slutten av 1970-årene ble det etter hvert vanlig å nybygge frysetrålere og rigge om eldre trålere til periodevis kombinasjonsdrift mellom reke og fisk. Dette var store trålere. Trålere som ikke ville ha vært egnet som vanlige ferskfisktrålere. Sidetrålerne i 1950-årene hadde også variert drift. I stedet for utelukkende å satse på tråldrif, ble sildefiske med snurpenot et viktig supplement til trålfisket for mange trålerrederier den gang.

De store fabrikkskipene var et kapittel for seg. Fabrikkskipene var store hekktrålere med filetfabrikk og fryseri. De fisket på alle hav og produserte konsumentvarer om bord. Driftige sunnmøring var i de fleste tilfeller initiativtakere og redere. Fabrikkskipenes andel av torskekvantumet var 10,8 % i år 2000, mens ferskfisk/frysetrålere fisket 8,3 %."

Selve trålredskapet gjennomgikk også en revolusjon. Basert på forskning, ble alle tekniske deler av trålfisket omformet etter vitenskapelige prinsipper. Blant annet fikk tråldørene nytt design, og forskjellige typer kunstfibertråd gjorde trålposene lettere og enklere å håndtere. Kontinuerlig overvåkning av trålens gang under fiske ble etter hvert mulig med de enorme fordeler dette gir. Den opprinnelige enkelt-trålen ble etter hvert så stor at en grense for praktisk håndtering ble nådd. Nytenkning måtte til. Skotske fiskere var først ute med en dobbeltrål som norske- og grønlandske rekefiskere videreutviklet. Med to tråler ved siden av hverandre, slept av en og samme tråler, økte fangstene betraktelig. Utover i 1990-årene ble det også vanlig å bruke dobbeltrål på hvitfisk. Trippeltrålen kom ca. år 2000. Med flere vinsjer og sinnrike arrangement kan moderne trålere fiske med tre tråler i bredden.

Avstanden mellom tråldørene kan være mer enn 200 meter, og fangstkapasiteten er uendelig mye bedre enn med en enkelt-trål.²⁾ Det er likevel ikke alltid mest økonomisk å anvende trippeltrålen. Bunnforhold, fisketetthet og andre forhold avgjør.

Med økende fokus på miljø satser forskere på utvikle nye tråltyper som sparer bunnflora og bunnfauna og redusere behovet for motorkraft.

Men en ting er sikkert. Utvikling innen trålfiskets teknologi vil fortsette, med stadig økt effektivitet som resultat. Alle verdens havområder har etter hvert blitt arena for trålerflåtens uttrettelige søken etter nye ressurser å høste av. I år 2009 ble det blant annet startet trålfiske etter krill i Antarktisk, et spennende forsøksfiske med stor fallhøyde.

Via saltfiskproduksjon på sidetrålere og ferskfisktråling med hekktrålere, frem til dagens kompliserte trålernæring med fangst av alt, fra vanlige fiskeslag til krill, hovedsakelig utøvet med store avanserte fartøy på alle hav, har trålerbransjen vært gjennom en dramatisk utvikling.

Hammerfest

Utviklingen av filetindustrien i Nord-Norge la langt på vei premissene for trålernæringens trendsifte fra midten av 1950-årene. Det ble etter hvert klart at trålere måtte til for å få den nye filetindustrien til å blomstre.

Kristiansundsfirmaet, Bendix Heide A/S innledet prosessen i Hammerfest, da det etablerte et lite filetanlegg i Robersonbygget i Hammerfest i 1949.³⁾ Denne

beskjedne satsing på filetproduksjonen skulle vise seg å utløse gjennomgripende endringer i Hammerfests næringsstruktur. Men ikke bare der, eksemplet Hammerfest fikk også stor betydning for norsk fiskeriindustri og ikke minst for norsk trålfiske.

Etter hvert som fersk fisk fra de gamle sidetrålerne ble etterspurt av filetindustrien, forstod trålerrederiene at ferskfisktråling var fremtidens trålfiske. Flere måneder lange, kapitalkrevende saltfiskturer var absolutt mindre attraktive, enn kjappe turer med alle utgifter betalt av produksjonsbedriften i land. Filetindustrien i Hammerfest, men også andre steder, skulle vise seg å legge premissene for trålernæringens utvikling.

Produksjon av dypfrost fileten i Finnmark ble utviklet av to toneangivende aktører, Findus og Finotro (Finnmark og Nord-Troms fiskeindustri). Findus var et privatfinansiert aksjeselskap. Finotro var et industriselskap med tydelige korporative trekk. Paradoksalt nok var det privateide selskapets næringsfilosofi best tilpasset den utvikling som industriteknokratene i det politiske toppskikt i Norge ønsket seg den gang. Finotro, det statlige konsernet, var dominert av organisasjonene, Norges Råfisklag og Norges Fiskarlag. Finotro baserte seg derfor programmessig på kystfiskeflåten som viktigste råstoffleverandør. Den andre store filetprodusenten, Findus A/S, senere Findus/Nestle A/S hadde et annet konsept. Konsernets filetproduksjon skulle hovedsakelig baseres på trålfanget råstoff. Findus var altså et rendyrket industrielt selskap, både når det gjaldt råstofftilførsler og produksjon.

Finotro var både og. Filetproduksjon gikk hånd i hånd med tradisjonell tørr-



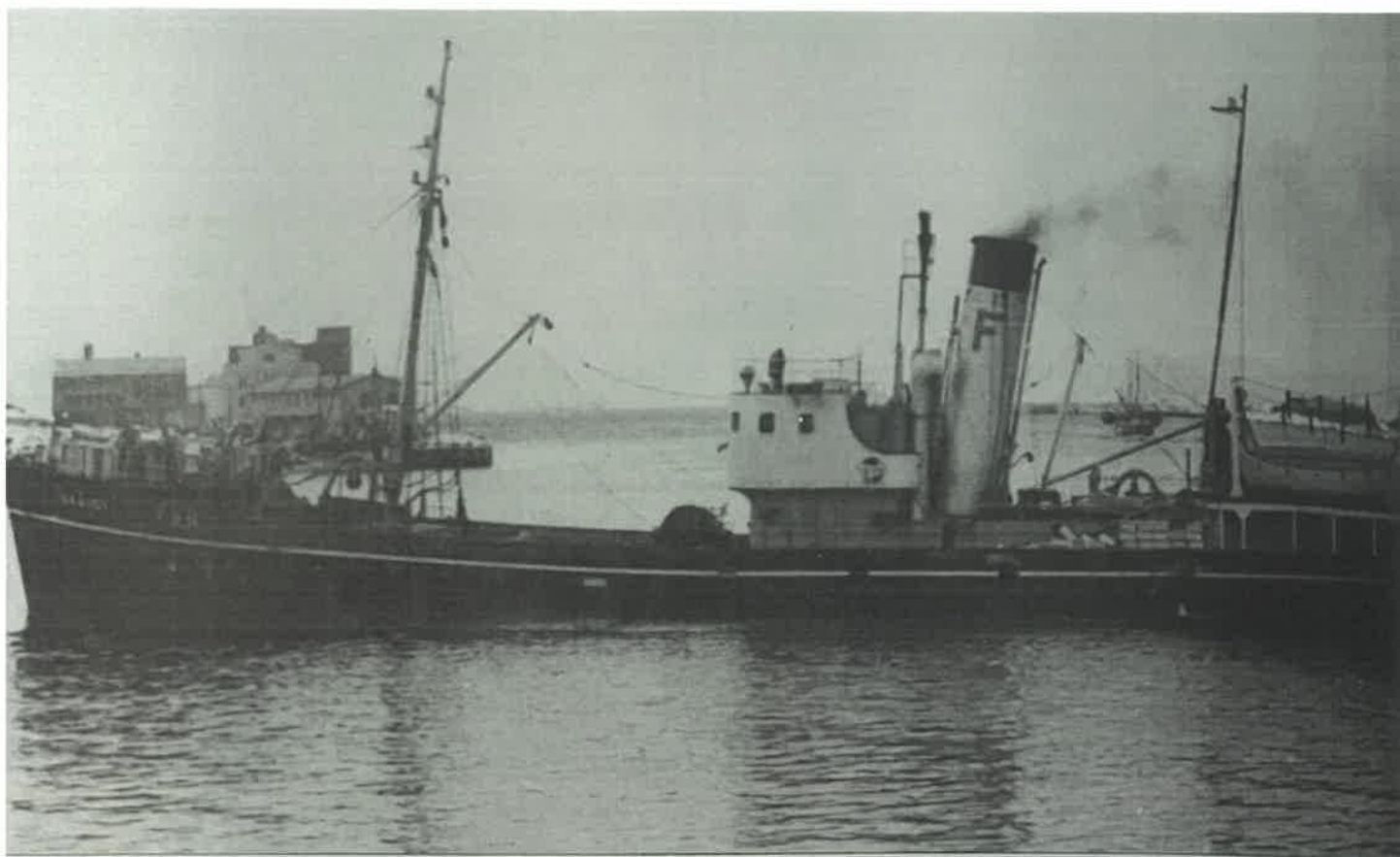
B. Heides anlegg i Kristiansund.

fisk- og saltfiskproduksjon, fiskemel- og fiskeoljeproduksjon. Den tradisjonelle konflikten kystfiskefartøy – trålere var dermed fortsatt til stede i Finnmark både til lands og til vanns, tildels personifisert gjennom ledersjiktene i de to konsernene. Finotro og Findus utviklet seg derfor forskjellig. Deres holdninger til trålfiske skulle vise seg, som vi skal se, å få store følger for deres egen, mer eller mindre, vellykkede utvikling.⁴⁾ For norsk tråler-næring ble satsingen til A/S Findus en viktig stimulans i en periode da de gamle sidetrålerrederiene var i ferd med å kaste kortene. Trålfiske med saltfisk som produkt, var i ferd med å få stempelet: ikke regningssvarende.

I Hammerfest satset selvsagt det ren-dyrkede industriselskapet, Findus, sin filetproduksjon på leveranser fra den del av fiskeflåten som var mest industrialisert, trålerne. Premissleverandørene for selskapets industrifilosofi innså fra starten at store mengder trålfanget

råstoff var nødvendig for å utvikle Findus til et gigantselskap. Allerede i 1952 satset bedriften som ble forløperen til Findus A/S på fiskeindustri.

Henning Throne-Holst hadde kjøpt det svenske firmaet Marabou i 1941. Under navnet Findus (FruktINDUSTri) markedsførte bedriften sine hermetiske varer. Senere gikk firmaet over til å produsere dypfrysede produkter. I 1948 hadde Findus satset på produksjon av dypfryst filet basert på torsk fra Østersjøen. For å gjøre en lang historie kort. Da den visjonære Henning Throne-Holst bestemte seg for å satse på dypfryst filet av arktisk torsk fra havområdene utenfor Finnmark, var Findus i gang. Samarbeidet mellom Heide Ltd. og A/S Freia, Throne-Holts firma, resulterte i etablering av A/S Hammerfest Fiskeindustri og Filetfabrikk (1952). Firmaets produkter, dypfryst i to Birdseye fryseskap fra krigstiden, ble solgt under merkenavnet Findus.⁵⁾ Da den nye industrien viste seg å



"Skaidi" ex "Findus 1", F-2-H, l.o.a. 165 fot, 443 brt, bygd i 1935, var den første tråleren anskaffet av Hammerfest Havfiske A/L. (Utlånt av Oddmar Røeggen.)

være svært kapitalkrevende, solgte A/S Bendix Heide seg ut av A/S Hammerfest Fiskeindustri og Filetfabrikk allerede i 1955. A/S Bendix Heide satset på å gjøre moderbedriften i Kristiansund til Midt-Norges svar på A/S Findus.⁶⁾ Kjøper var det svenske næringsmiddel firmaet Mari-bou, nå eid av Throne Holst.⁷⁾ I 1959 fikk A/S Hammerfest Fiskeindustri og Filetfabrikk det navn som skulle bli viden kjent, A/S Findus.⁸⁾

Sidetråleren "Findus I"

Ledelsen i Hammerfest Fiskeindustri og Filetfabrikk innså altså fra første stund, behovet for stabile råstoffleveranser. Leveranser fra frittstilte trålere og kystflåten holdt ikke mål. Tråleredriet Hammerfest Havfiske A/L ble derfor etablert i 1953. Målet var å få kontroll over hele produksjonsprosessen fra

fangst, til salg av ferdige dypfryste produkter på verdensmarkedet. Det første trålerprosjektet i Hammerfest, "Findus I", skulle vise seg å bli mer problematisk enn godt var. Ferskfisktråling viste seg å være en næring som krevde spesiell kompetanse i alle ledd.

Da den 17 år gamle kullfyrte, engelske sidetråleren "Dunsby" fra Hull ble anskaffet, gikk filetfabrikkens ledelse inn i ei næring som skulle vise seg å by på alvorlige startproblemer. Tråleren kostet 700 000 kroner og fikk navnet "Findus I". Aksjene i rederiet var fordelt slik; A/S Hammerfest Fiskeindustri og Filetfabrikk (senere A/S Findus), 49 andeler. Ingolf Aas, Kristiansund, 25 og skipperen på "Findus I", han var også fra Kristiansund, 26 aksjer. Trålerloven bestemte fortsatt at trålerkonsesjoner skulle fortrinnsvis gis til aktive fiskere. Skipperen fikk eierandeler for å sikre rederiets trålerkonsesjon.

Et år senere hadde den erfarne trålskipperen røket uklar med de landbaserte aksjeeierne. Ledelsen i Hammerfest Fiskeindustri og Filetfabriks slo fast at kvaliteten på ferskfisk fra "Findus I" ikke holdt mål for filetproduksjon. Bare mellom 20-40 % av leveransene kunne brukes. Dessuten var skipperen kjent for å dumpe all småfisk; en vane han hadde lagt seg til den gang trålerne kun hadde lov til å levere saltfisk. Skipperen ble derfor oppsagt. Han gikk etter hvert med på å overdra aksjene sine til andre av mannskapet på "Findus 1". Den nye skipperen, Paul Monsen, kjøpte ti aksjer, styrmann Ole Istad, seks, maskinist Anders Midtsæther, fem, og trålbas Gustav Gulla, fem. Samtlige var fra Kristiansund og Nordmøre. Villkårene for å beholde konsesjonen skulle dermed være oppfylt.

Det var de slett ikke. Oppsigelsen og en søknad om navneendring for "Findus I" ble en komplisert affære. Tildeling av trålerkonsesjoner var fortsatt en omstridt sak. Konsesjonen for "Findus I" var intet unntak. Da Fiskeridepartementets embetsverk tok for seg søknaden om navneendring og oppdaget skipperens aksjesalg, fant byråkratene spor av dokumentasjon som kunne tyde på at skipperens aksjer hadde vært tildelt ham proforma. Hans eierskap hadde vært en forutsetning for at "Findus I" fikk konsesjon. Hvis departementets mistanke var begrunnet, ville trålerkonsesjonen for "Findus I" gå tapt.

Etter mye om og men fikk saken sin løsning. Et skriftlig notat fra skipperen, som bekreftet at han hadde lånt pengene til andeler av A/S Hammerfest Fiskeindustri og Filetfabrikk, ble godtatt som bevis på skipperens eierskap. Konsesjonssøknaden ble dermed innvilget.

Det offentlige trålerutvalget var altså på vakt overfor rederier/bedrifter som på falskt grunnlag brukte fiskeres aksjeposter for å få konsesjon. Det var en reell fare for at fiskere kunne være stråmenn for bedrifter eller andre interessenter i fiskerinæringen som satset på tråldriften. Den langdryge navneprosessen, hvor navnet "Findus I" ble endret til "Skaidi", viser hvor byråkratiserte og komplekse trålerrelaterte spørsmål var i samtiden. Mer enn et år senere, 25. februar 1954, ble det nye navnet godkjent.¹⁰ Med all mulig tydelighet ble det i dette tilfellet demonstrert hvor sterk trålerfiendtligheten var i visse kretser. Et kurant ønske om navneendring fra en moderne bedrift som trengte råstoff fra trålere for å overleve, utløste en komplisert prosess som truet selveste eksistensen til den fremtidsrettede filetfabrikken i Hammerfest.

Hvorfor rederiet ønsket navneendring? "Findus 1" hadde blitt oppbrakt for å fiske innenfor fiskerigrensen. Ledelsen i A/S Hammerfest Fiskeindustri og Filetfabrikk fant dette så belastende at de ville unngå å knytte sitt merkenavn, Findus, direkte til trålere. En komplisert fiskerilovgivning inviterte til både uforskyldte og bevisste lovbrudd. Ledelsen i A/S Findus ville ikke ta risikoen på å få negativ omtale av merkenavnet Findus i fremtiden.¹¹

"Angle" viste vei

Tråleren "Angle" på 395 brt., fra Kristiansund, som ble anskaffet i 1935, var den tredje i rekken av norske trålere. Den hadde i alle år hovedsakelig levert saltfisk til klippfiskindustrien i Kristiansund. I perioden som findustråler, leverte



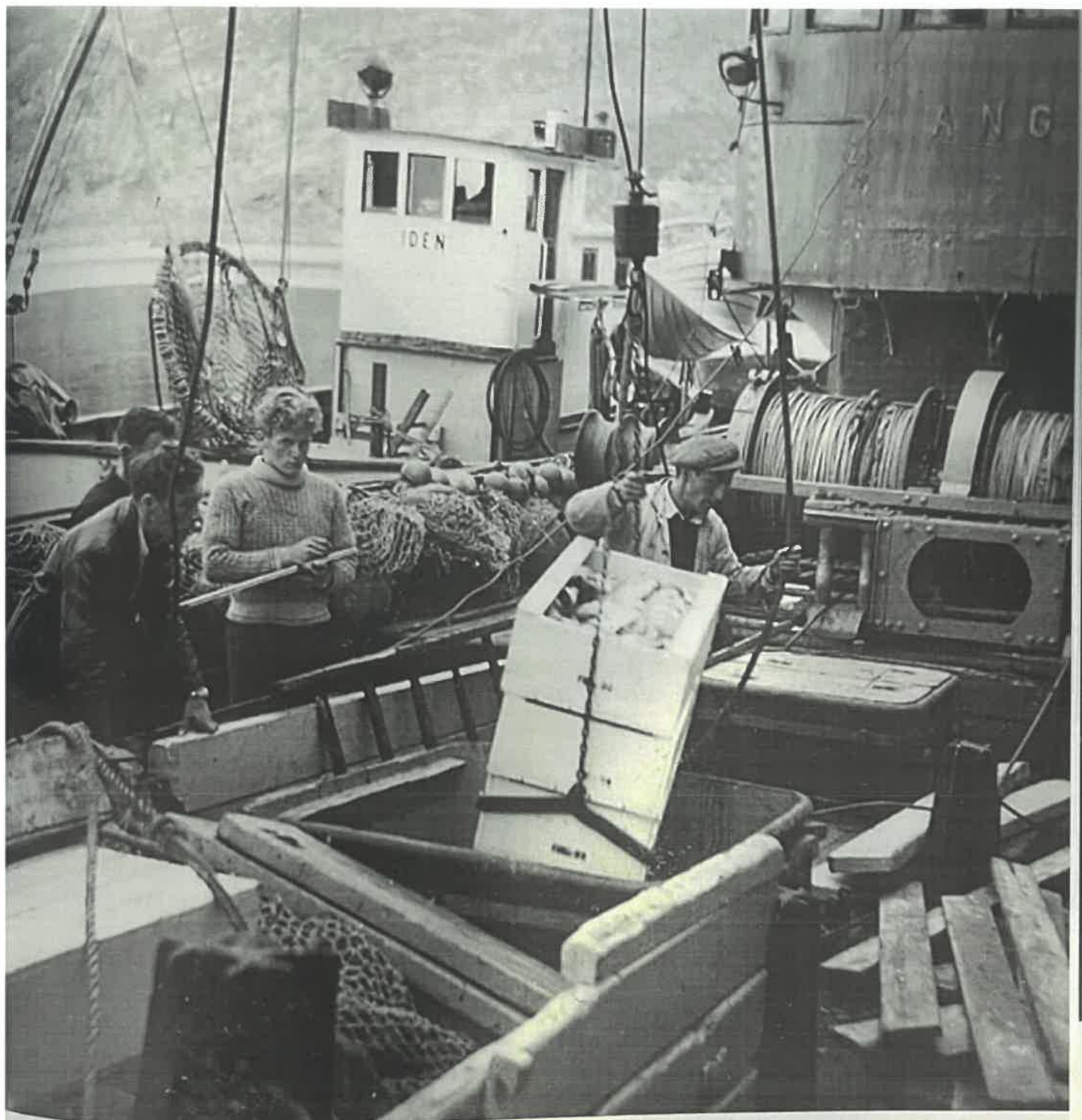
"Angle" ved anlegget til Findus i Hammerfest på midten av 1950-tallet.

tråleren ferskfisk. Det innebar bare en vesentlig endring i produksjonsprosessen; fisken måtte ises i stedet for å bli saltet. Bløgging, sløyning og vasking måtte utføres så snart fisken kom på dekk. Under produksjon av saltfisk ble fangsten flekket, før den ble vasket, saltet og lagt i lasterommet. I stedet for å flekke og salte fisken, ble den som ferskfisk, lagt i kasser, merket med dato (døgnlapp) og behørig iset. Skipperen på "Angle" den gang, Ivar Øverås, var fagmann på sin hals. Han sørget for at "Angle" s fangster ble behandlet etter alle trålerfaglige regler uansett anvendelse. Tråleren leverte derfor ferskt råstoff av topp kvalitet.

Den nedslitte tråleren, "Findus I", hadde fra første tur bevist at trålere var effektive som ferskfiskeleverandør. På tre dager hadde den fisket 60 tonn torsk våren 1953. Tur nr. to ga 80 tonn som

resultat, på fire dager. Det var bare den store hake ved råstoffet fra "Findus I", det var av svært dårlig kvalitet. De uskrevene reglene for bløgging, sløyning, vasking og ising hadde ikke blitt fulgt. Forklaringen på den miserable råstoffhåndteringen må til en viss grad tilskrives de klanderverdige forholdene om bord på den kullfyrte damptråleren. Da "Findus I" satte kursen mot Kaldnes Mek. Verksted i Tønsberg for ombygging, ble den erstattet av "Angle" som altså hadde en skipper med sans for både kvalitet og kvantitet.

"Findusresepten" for behandling av råstoff innebar strenge krav. Fagmessig bløgging, vasking, ising i kasser, merking og lagring var pålagt alle fartøy som leverte råstoff til A/S Hammerfest Fiskeindustri og Filetfabrikk (A/S Findus fra 1959). Bedriftens kvalitetskrav viste vei



Lossing av fersk, iset fisk fra "Angle".

og ble etter hvert adoptert av hele fiskeri-
næringen.

"Angle" leverte skikkelig råstoff fra første
leveranse, og skipper Øverås fikk derfor
en høy stjerne i A/S Hammerfest Fiske-
industri og Filetfabrikk (A/S Findus fra
1959). Ledelsen var lettet etter å ha sett
kvaliteten på "Angle" s fangster. Det var

beviset for at de så absolutt var på rett vei
med sin satsing på dypfryste fiskepro-
dukter basert på råstoff fra trålere. Ikke
var de bare sikret stabile leveranser, men
også råstoff av beste kvalitet. Et relativt
høyt antall trålere fikk derfor etter hvert
faste leveranser til A/S Findus. Men det
lå allerede i kortene at bedriften på sikt,
ville forsøke å få kontroll over fangst-

leddet gjennom eierskap av et tilstrekkelig antall trålere.

De gamle sidetrålerne fangstturet varte syv dager. Uten kjølerom var det vanskelig å få tilfredsstillende kvalitet på fisken, hvis turen varte lengre. Fangsten ble iset i kasser som ble plassert i trålerne lasterom.

Flere ferskfisktrålere

Flere sidetrålere med en størrelse like under 300 brt kom også i fiske. Nordkapp Fiskeriselskap, Honningsvåg, kjøpte "Nordkapptrål I" på 214 brt i 1955. Den var bygd i 1954. Bjørnar Hansen, Tromsø, kontraherte "Tromsøybuen" på 271 brt. i 1958.

Melbu, i Nordland fylke, hvor okkupantene var kommet et stykke på vei med å bygge opp en større filet- og fryseribedrift ved krigens slutt, hadde også bygd opp et lite senter for ferskfisktråling i midten av 1950-årene. For å sikre industrien på stedet stabil råstofftilgang ble selskapet A/S Havfisk stiftet i 1953 med Statens Filetfabrikk og Fryseri, Melbu som hovedaksjonær. Rederiets første tråler, sidetråleren "Ståltind", kom først i 1956. Rederiets andre sidetråler, "Havtind" (1960), ble en suksess. Ikke som tråler, men som snurper fra 1965. Den berget muligens Havfisk A/S fra konkurs. Å skaffe finansiering for nye fartøy var ikke enkelt. Senere, i 1960, ble et nytt rederi, A/S Melbutrål, etablert med nye aksjonærer. Stabile råstofforsyninger måtte sikres, hvis filetfabrikken skulle være liv laga. Rederiet ble banebrytende i kraft av byggingen av den første brukbare norske hekktråler, "Hekktind". Konesjonsbestemmelser, økonomiske

forhold og behovet for mer råstoff var årsakene til A/S Melbutrål's satsing på hekktrålere.. Allerede i 1969 eide og drev rederiet fem hekktrålere som leverte sin ferskfisk til filetfabrikkene på Melbu. En egen avdeling i rederiet ble etablert som service- og vedlikeholdsenhet for rederiet.¹²⁾

Ferskfisktråling fikk absolutt størst omfang i Hammerfest. I 1956 kjøpte Hammerfest Havfiske A/L flere gamle sidetrålere i England. De ble døpt "Gargia", "Rairo", og "Masi". Alle trålerne ble altså oppkalt etter stedsnavn i Finnmark. Disse tre, og senere en hel rekke innleide sidetrålere, som "Angle", "Honningsvåg", "Dragaberg", "Tromstrål I og II", "Borge-nes", "Motind", "Sletnes" og "Bracon" fra Kristiansund, og fra andre landsdeler "Borgundfjord", "Myrland" og "Skarodd", sørget for langt mer stabile råstoffleveranser til Findus i Hammerfest enn hva tilfelle var ellers for filetprodusenter i Finnmark.¹³⁾ I Nordland og Sør-Troms sørget også trålere etter hvert for nok fisk til flere anlegg. Blant annet leverte flere av trålerne fra Kristiansund til fabrikker i disse områdene.

Fra midten av 1960-årene ble det klart at de tildels eldgamle sidetrålerne burde få avløsning. For A/S Findus hadde de mange charteravtalene utviklet seg til et mareritt. Uansett om en tråler fisket eller lå ved kai, måtte firmaet betale det samme. Landligge hørte til dagens orden for gamle utslitte sidetrålere. Noen fikk til og med sin månedlige hyre, selv om fartøyet lå til kai med maskinskade.¹⁴⁾ I 1968 gikk alarmen for fullt, skriver Alf R. Jacobsen i sin bok "Fra brent jord til klondyke".

Men først i januar 1970 ble den første av en serie nye hekktrålerne levert fra A/S

Sterkoder Mek. Veksted i Kristiansund. I Melbu hadde altså filetindustrien tatt initiativ til å satse på hekktrålere allerede ti år tidligere. Hekktrålerne "Hekktind" og "Vågtind" ble, med sine gode resultater, eksempler for andre filetfabrikker. Hekktrålere var fremtiden, men da gjernene med størrelser tilpasset spesifikke norske fiskerigrenseregler.

Det internasjonale konsernet, Nestle, som hadde kjøpt A/S Findus i 1962, hadde økonomiske muskler til å gjennomføre radikale, men absolutt nødvendige forandringer i bedriften. A/S Nestle/Findus hadde alle forutsetninger for å utvikle sin filetproduksjon i en vertikalt integrert bedriftsmodell. De eide et stort filetanlegg og hadde et velutviklet internasjonalt salgsapparat. Det som manglet var en effektiv trålerflåte, kontrollert av A/S Findus/Nestle. Omstendighetene skulle vise seg å utløse stor kreativitet i konsernets regi. Prognoser i 1968 viste at konsernet ville tape nærmere tretti millioner frem til 1975, hvis det ikke ble gjennomført drastiske tiltak. Omfattende rasjonalisering var nødvendig til lands, men behovet for nysatsing var ubetinget størst til sjøs.

Satsing på hekktrålere

Ledelsen i Findus/Nestle hadde på dette tidspunkt blitt fullstendig klar over potensialet som lå i den nye trålertypen, hekktråleren. Melbus hekktrålere hadde åpnet deres øyne. Men vel så viktig var deres erfaringer fra egen bedrift fra 1965. To av deres egne dyktige trålskipperne sørget for det. Olaf Røeggen, med hekktråleren "Røeggen", og Reidar Jensen på hekktråleren "Håja" leverte så gode fangster at ledelsen i Findus ble over-

veldet. Hekktråleren, "Røeggen", bygd av A/S Storvik Mek. Verksted i Kristiansund var langt på vei akseptert som bortimot en optimal hekktråler under de rådende fiskerigrenseregler. "Røeggen" var eid av partsrederiet Røeggen v/Olaf og Oddmar Røeggen og gikk sin første prøvetur torsdag 13. mai 1965.¹⁵⁾ Olaf Røeggen hadde fått ry som en førsteklasseskipper i findussystemet etter at han ble ansatt i 1954. Fra han så sin første hekktråler, hadde Olaf Røeggen syslet med tanker om å få bygd den ideelle hekktråler. De norske som allerede seilte hadde sine svakheter selv om Melbu-trålerne "Hekktind" og "Vågtind" fungerte godt.

Eksemplet "Røeggen", er talende for hvordan de første norskbygde hekktrålerne ble konstruert. De første hekktrålerne fra Melbu ble konstruert på samme vis. Bergens Mek. Verksteders konstruktør, Sverre Møller, utformet tråleren "Hekktind" i nært samarbeid med folk med trålerfaglig kompetanse i Melbu.

"I "Røeggen" "har jeg stokket sammen det beste fra 4-5 trålere. Jeg har ikke brukt konsulent, men gjort alt selv", sa Olaf Røeggen i sin tale, da den nye hekktråleren ankom Hammerfest 17. mai 1965.¹⁶⁾

Med sønnen Oddmar Røeggen som styrmann/skipper og medeier, ble hekktråleren "Røeggen" fulgt med spenning da den la ut på sin første tur for Findus/Nestle. Selskapet hadde chartret tråleren for fem år. Fra første dag innfridde den alle forventninger og fortsatte med å levere rekordfangster utover høsten. En rekke aviser og tidsskrifter fattet interesse for "Røeggen" og beskrev i reportasjer og artikler trålerens spesielle design og fortrefeligheter. Særtrykk i det engelske tidsskriftet, *The Motor Ship*,



"Bugøyfisk", Storvik-tråler levert til A/S Varanger Fiskeindustri i 1979.

august 1965, gjorde trålerens design internasjonalt kjent. Blant annet ble blokkfrysingssystemet og hovedmotorens plassering om bord på "Røeggen" nøye beskrevet. "Røeggen" ble prototypen for hele 41 trålere som ble bygget i serie ved A/S Storvik Mek. Verksted i årene etter. Til sammen bygde verftet 43 hekktrålere frem til 1980. Kristiansunds andre store verft, Sterkoder Mek. Verksted A/S, ble inspirert av A/S Storvik Mek. Verksteds suksess og begynte også å bygge hekktrålere etter en lignende mal. Verftet fikk etter hvert en betydelig produksjon av kvalitetstrålere, (39 i årene 1968–1980 og enda flere senere).¹⁷ De to verftene i Kristiansund leverte de aller fleste hekktrålere til norske rederier i denne perioden.

"Røeggen" var forut for sin tid på flere områder. Den var blant de første trålere

som fikk installert et anlegg for blokkfrysing av fisk. Findus hadde finansiert anlegget som viste seg å virke etter hensikten. Blokkfrost fisk av topp kvalitet ble losset ved Findus i Hammerfest. Men der stoppet suksessen. Landanlegget mestret ikke tiningprosessen. Noen ganger ble fisken nærmest kokt, andre ganger tok prosessen for lang tid. Etter en forsøksperiode valgte Findus å avslutte blokkfrysingeksperimentet. Findus som eide fryseanlegget om bord på "Røeggen", demonterte og lagret fryseutstyret for senere bruk. Til tross for en vellykket fryseprosess om bord, syntes ikke tiden ennå å være moden for den blokkfrysing som senere fikk så stor betydning for fiskeriindustriens landbaserte produksjonsapparat. Tiningsteknologien var ennå ikke tilstrekkelig utviklet. Oddmar Røeggen, sønn av Olaf Røeggen, medeier og skipper på

"Røeggen", hadde forventet en bedre håndtering av det flotte råstoffet. "Røeggen" var således forut for sin tid. Forklaringen på manglende opptiningsanlegg var grei. Findusledelsen hadde ikke behov for å utvikle et bedre anlegg den gang. Trålerne leverte jo den fisk som trengtes i fersk og iset stand, bedre råstoff fantes knapt.¹⁸⁾ I Kristiansund led rederiet A/S Frysetrål hekktråler, "Ole Wirum", samme skjebne i 1967.

Fra 1980-årene, med minkende tilgang på fisk, fikk dobbelfrysing sin renesanse. Da var opptiningssystemer med kjemiske midler på plass. I Melbu, som anvendte dobbelfrysing med hell fra 1973, ble de klassiske ferskfisktrålerne faset ut i perioden 1984-2000. Rundfrysetrålere med lengde opp til 230 fot og maskinkraft opp til 8000 bhk. overtok. De driver også reketraling, når det er mest lønnsomt. Produksjonsmåten fikk stor betydning for de fleste filetanlegg.¹⁹⁾

Olaf Røeggen ble ansatt som trålerfaglig konsulent av Findus i midten av 1960-årene. Den andre hekktråleren, "Håja", oppkalt etter en øy utenfor Hammerfest, ble anskaffet av Hammerfest Havfiske-selskap i 1967. Røeggen var sentral i anskaffelsesprosessen. Skipper var nevnte Reidar Jensen. Både "Røeggen" og "Håja" var typiske eksperimentbåter. Forsøk med dobbelfrysing av fangst var mislykket på grunn av manglende tiningsteknologi. Derimot lyktes far og sønn Røeggen og Jensen i å bevise at størrelsen på hekktrålerens besetninger kunne halveres i forhold til det antall besetningsmedlemmer som måtte til for å drifte en sidetråler. Bemanningsskipper som medførte en liten revolusjon i trålfisket, ble utmeislet i den såkalte "Rairo"-avtalen. Antallet besetningsmedlemmer om bord på den nye generasjon

hekktrålere, ble faktisk halvert gjennom riktig organisering. Fra 20-25 mann tidligere, kunne 12 personer fiske langt mer effektivt på de nye fartøyene. Åtte fiskere, skipper, styrmann, maskinist og stuert var tilstrekkelig for å få de nye trålerne til å fungere. Det faktum at "Håja" slet med tekniske problemer og ble solgt etter få år, rokker ikke ved innsparingen som ble oppnådd på besetningssiden.²⁰⁾ "Håja" var heller ikke "paragraftråler". Den var for stor. Utgiftene til drivstoff var høyere enn for "Røeggen". Redusering av besetningene på de to hekktrålerne fikk stor oppmerksomhet i Hammerfest. Temaet ble hyppig diskutert. Mange mente dette var både uansvarlig og uanstendig. Men de besetningsmedlemmer som fikk sjansen, var vel tilfredse med sin nye hverdag, og ikke minst, den inntektsøkning bemanningsreduksjonen ga dem.²¹⁾

Erfaringene fra "Røeggen" og "Håja" ble omsatt til mer funksjonelle trålerløsninger. "Røeggen" ble drevet av partsrederiet Røeggen frem til 1976. Kvotesystemet fra 1976 reduserte lønnsomheten. Oddmar Røeggen som var skipper på "Røeggen" fra tredje tur, opplevde kvotene som en klam hånd over rederiet. "Røeggen" som fisket svært godt og hadde vært i virksomhet hele året, ble tvunget til å ligge i bøyene opp til fire måneder i året. Som så mange andre trålere som ikke var eid av kapitalsterke landanlegg, ble tråleren mindre lønnsom, og derfor solgt til Finotro i Hønningsvåg. Som mange andre filetbedrifter hadde den blitt tvunget til å satse sterkere på trålfiske for å få nok råstoff. Den meritterte tråleren fikk fra da av navnet "Menes". Den ble tatt ut av fiske i 1983.²²⁾



På 1970-tallet ble sidetrålerne til Findus erstattet av hekktrålere. Disse ble bygget ved Sterkoder Mek. Verksted A/S i Kristiansund.

Tre år med positive erfaringer fra hekktrålerne "Røeggen" og "Håja" hadde vekket ledelsen i A/S Findus/Nestle. Skulle konsernet lykkes, var det bare en farbar vei. De gamle sidetrålerne måtte bort. Nye hekktrålere måtte overta i fangstleddet.

I 1968 planla Findus/Nestle å erstatte de gamle sidetrålerne med ti nye hekktrålere fra A/S Storvik Mek. Verksted. Verftets ordrebok var imidlertid full, og Sterkoder Mek. Verksted, også i Kristiansund, fikk derfor oppdraget. Frem til den nest siste tråleren var levert, fikk den langvarige norske trålerstriden ny intensitet. Konsesjoner måtte til. Det var ikke enkelt for et internasjonalt konsern å få trålerkonsesjoner i en tid hvor filetfabrikker i mange kystkommuner i Nord-Norge ønsket det samme. Lokalpolitikere i Hammerfest, med ordfører Aksel Olsen som førende, maktet med list og

forstand å overbevise både lokalpolitikere, fylkespolitikere og rikspolitikere om velsignelsene som ville følge med trålerpakken til Findus/Nestle. Erfaringene fra "Røeggen" hadde overbevist dem. Gjennombruddet kom da trålerplanen ble lirket inn i Finnmark Fylkes 4-årsplan for perioden 1970–73. Det skjedde ikke uten harde tak. I Finnmark Arbeiderpartis gruppe, tok en opposisjon, ledet av Måsøys ordfører, Trygve Olsen, arvelig belastet som trålermotstander (sønn av en tidligere kjent rikspolitiker og trålermotstander, Johannes Olsen), kraftig avstand fra å inkludere trålerne i planen.²⁰ Trygve Olsen hadde også andre grunner for å si nei. Han satt i styret til Finotro, A/S Findus/Nestles fremste konkurrent, som først og fremst satset på kystfiskeflåten. Vant A/S Findus/Nestle frem med sine avanserte trålerplaner, fryktet han med rette at Finotros konsept ville bli sterkt skadelidende.²¹

Trygve Olsen nådde ikke frem med sin motstand. Den ene tråleren etter den andre ble sjøsatt ved Sterkoder Mek. Verksted A/S i Kristiansund de neste tre årene. Konesjon ble innvilget for det enkelte fartøyet så snart det forlot beddingen i Kristiansund. Med et unntak, da den tiende og siste stod for tur, fikk Trygve Olsen sagt takk for sist til sine tidligere kolleger i Finnmark Fylkes Arbeiderparti og Finnmark Fylkeskommune. Som konvertitt til Senterpartiet og fiskeristatsråd i den sittende Korvald-regjering, sa han tvert nei til konesjon. Den siste tråleren i programmet, "Raipas", ble derfor solgt til et rederi på Færøyene, skriver Alf R. Jacobsen.

Flere av de nye hekktrålerne fikk samme navn som de kondemnerte sidetrålerne. De øvrige fikk også navn etter lokaliteter i Finnmark. Mellom 1970–1973 leverte Sterkoder Mek. Verksted A/S "Rairo", "Masi", "Skaidi", "Gargia", "Stallo", "Ra-iti", "Biggas", "Jergul", "Raipas" og "Doggi" til A/S Findus/Nestle.²⁵⁾

Den nye trålerflåten til Findus var av høyeste kvalitet, utviklet på basis av erfaringer gjort i et av verdens mest værharde havområder. Terje Dahl, direktør i Findus/Nestle, forhandlet i samarbeid med Norsk Sjømannsforbund som fremdeles organiserte flertallet av trålfiskere, frem et nytt avlønningssystem for besetningene på trålerne. Det var basert både på fast lønn og lott og var mer i pakt med tiden. Uansett om fisket var dårlig, ville besetningene kunne svare for sine forpliktelser, siden de var sikret en viss hyre. Fra 1930 da, "Borge-nes", Norges første tråler fikk sitt avlønningssystem, hadde lott vært hellig for trålerbesetninger. Skrekken var å få det engelske fastlønssystemet i en tid da fiskeressursene ble oppfattet som uendelige.

Eierskapet til de nye findustrålerne måtte tilpasses en trålerlovgivning som fortsatt var restriktiv. Mange hinder hadde blitt forsert for å anskaffe de fartøyene som var blitt en absolutt forutsetning for fortsatt drift ved A/S Findus/Nestle. Et nytt rederi, A/S Hammerfest Industrifiske A/S, ble etablert. Hammerfest kommune hadde 40 % av aksjene, DNB 20 % og A/S Findus/Nestle 40 %. A/S Findus/Nestle forpliktet seg til å kjøpe trålernes fangster til selvkost. Konsernet tok derved ansvar for både vinning og tap i det nye rederiet. De nye fartøyene var førsteklasses, og dyktige folk stod i kø for å bemanne dem. Den vertikalt integrerte produksjon, – modellen som klippfiskindustrien i Kristiansund hadde introdusert med hell i 1930-årene, var dermed en realitet på nytt i systemet til A/S Nestle/Findus i Hammerfest, 40 år senere.

Trålerplanen svarte til forventningene. De nye hekktrålerne var de gamle sidetrålerne totalt overlegne og bidro til å gi A/S Findus/Nestle overskudd i 1970-årene. A/S Findus/Nestle investerte jevnt og trutt i fornyelser. Et mekanisk verksted som lå i bydelen Fuglenes, ble kjøpt allerede i 1964. Det sørget for trålerflåtens vedlikehold. A/S Findus/Nestle hadde store planer om ekspansjon i Finnmark i begynnelsen av 1970-årene. Ville bedriften kunne bli den giganten mange forestilte seg? Det var det store spørsmål.

Parallelt med anskaffelsene av hekktrålere i Hammerfest gjorde bedrifter i Nordland og Troms det samme. Hekkrålerne på Melbu hadde vist vei. I 1968 fikk Lofoten Havfiskeselskap A/S i Stam-sund sin første hekktråler. Det samme gjorde A/S Myrefisk i Myre i Vesterålen. I 1974 fikk Lofoten Havfiskeselskap sin



"Sortland" var bygget over samme lest som trålerne Findus fikk levert fra A/S Sterkoder Mek. Verksted. (Utlånt av Kjell Fostervold.)

fjerde hekktråler. Lofoten Trålerrederi A/S, også lokalisert i Stamsund, kjøpte tre hekktrålere mellom 1970 og 1974. A/S Andenes Havfiskeselskap anskaffet tre i perioden 1973–77. De første hekktrålere kom også i fiske for anlegg i Vadsø (1978), Øksfjord (1970), Honningsvåg (1970), Båtsfjord (1971), Kjøllefjord (1973), Vardø (1974), Tromsø (1971). Alle disse hekktrålerne var bygd ved A/S Storvik Mek. Verksted i Kristiansund. I løpet av 1970 årene avløste hekktrålerne sidetrålerne som trålertype i Nord-Norge.²⁶⁾ Alle disse var drevet av Br. Aarsæther A/S i Ålesund.

Nedturen – nye fiskerigrenser

Men fremtiden for fryseriindustrien skulle vise seg å bli mer enn dyster. Fiskeripolitiske tungvektene i Norge øns-

ket ikke å støtte den fremdrift ledelsen i A/S Findus/Nestle ivret for. Det ble også etter hvert vanskelig å skaffe tilstrekkelig arbeidskraft. Men langt verre var det som skjedde internasjonalt i fangstleddet utover i 1970- og 1980-årene. Boken, "Trawling", av Robb Robinson, gir en grundig fremstilling av utviklingen. Armadaer av utenlandske, effektive hekktrålere og store fabrikkskip jaget fiskestammene på alle hav. Den internasjonale trålerflåten herjinger hadde norske fiskere også erfart i 1930-årene. Den gang fulgte flere tusen sidetrålere fra de europeiske fiskerinasjonene de arktiske torskefiskestimmene på vandring i havområdene. Fra midten av 1970-årene var presset uendelig mye hardere. Blant annet den "kalde krigen" hadde overbevist Sovjetsamveldets ledere og deres støttespillere i kommuniststatene i Øst-Europa at de måtte sørge for å bli selvforsynte med fisk. "Fairtry" s suksess

utløste derfor bygging og drift av en armada av trålere og fabrikkskip i disse statene.²⁷ Andre nasjoner som Spania og Portugal, ville også ha sin del av fisken og iverksatte bygging av hekktrålere. Den globale fangst av fisk hadde økt fra ca tre millioner tonn i året 1900 til mer enn 82 millioner tonn i 1989. Størrelsen på verdens sterkt subsidierte fiskeflåte hadde blitt fordoblet i perioden 1970 til 1989.²⁸ Presset på ressursene gjorde det etter hvert klart for det internasjonale samfunn at drastiske restriksjoner måtte til for å sikre en bærekraftig utvikling. Dette førte til bitter strid mellom de nasjoner som disponerte fiskeressurser, og de mange andre land med trålerflåter som i generasjoner hadde raidet havene i hektisk søk etter torsk og andre fiskeslag.

Allerede i midten av 1960-årene fant britiske forskere indikasjoner på den negative bestandsutvikling. Fra toppåret 1956 med en fangstmengde på 8,5 millioner tonn var resultatet redusert til 6,5 millioner tonn i 1964, den minste fangstmengde for den britiske trålerflåten siden 1935.²⁹ De mange nye fabrikkskipene og hekktrålerne var skremmende effektive utover i 1970-årene. Restriksjoner var nødvendig, og i 1977, da 200 miles økonomiske soner ble internasjonalt akseptert, ble en vesentlig del av fiskefeltene stengt for den internasjonale trålerflåten. Allerede i 1945 hadde de såkalte Truman Proclamations åpnet for jurisdiksjon for USA over naturressurser på den amerikanske kontinentalsokkelen. Peru hadde innført 200 miles sone i 1947.³⁰ Døren var derfor tidlig satt på gløtt for en generell restriktiv fiskeripolitikk. USA, verdens mektigste stormakt, hadde lansert en juridisk ordning for administrasjon av kontinentalsokler som ingen nasjoner kunne ignorere. Særlig Island, men også Norge, kom til å

bli viktige premissleverandører for fremtidige fiskerigrenseregimer. Norge fikk aksept for sin måte å trekke grunnlinjen på av Haagdomstolen i 1951. Dermed hadde ikke utlendingene anledning til å fiske inn mot de store fjordmunningene i Finnmark. Island gjorde det samme i 1952, noe som utløste sterke reaksjoner i britiske trålerkretser. Men dette skulle vise seg å være en beskjeden innledning til det fiskerigrenseregulering som skulle komme senere. Det politiske klima mellom Storbritannia og Island ble etter hvert iskaldt. Da islendingene fortsatte sin kamp for å sikre sine fiskeressurser, kom det til fysiske trefninger mellom de to nasjonene. Islendingene mente de ikke hadde noe valg. Skulle de overleve som selvstendig nasjon, måtte de sikre sin viktigste næringsvei, fiskeriindustrien. I 1958 ble derfor 12 miles fiskerigrense vedtatt til sterke protester fra de fleste fiskerinasjoner. Island brukte sin posisjon som viktig Nato-land for alt det var verdt og fikk motvillig aksept for sitt vedtak fra de fleste land i forsvarsorganisasjonen. Britene og tyskerne ville ikke gi seg. De innså at deres trålerflåter vanskelig ville kunne overleve på sikt, hvis islendingene fikk ture frem. Den første torskekrigen var dermed et faktum. Britene truet islendingene med sin overlegne marine. Men de holdt standhaftig på sine nye fiskerigrensebestemmelser. Det samme gjorde Norge. Danmark var villig til å akseptere forslaget til fiskerigrenseregler som flertallet på London Convention hadde endelig vedtatt i 1964 for sine egne kystområder. Men når det gjaldt Grønland og Færøyene, var de i mot. Som Norge og Island gikk de inn for 12 miles grense i disse kystområdene. Flertallets forslag tillot utenlandske trålere å fiske inntil seks mil fra grunnlinjen i en overgangsperiode.³¹

Fellesmarkedets holdning til fiskerigrensespørsmålet kompliserte vedtaksprosessen. For å bli medlem av EEC, bestemte fellesmarkedsnasjonene følgende: Nye medlemsland måtte akseptere at alle medlemsnasjoners fiskefartøy skulle stilles likt i fellesskapets kystområder. Det var utvilsomt en av grunnene til at nordmenn sa nei til medlemskap i fellesmarkedet under folkeavstemningen i 1972.

Etter et regjeringsskifte på Island i 1971 lanserte den nye regjering innføring av 50 miles fiskerigrense fra september 1972. Dette var nødvendig som den gjentok, for å berge fiskeressursene. Både briter og tyskere nektet å akseptere det islandske vedtaket. Islendingene svarte med blant annet å kutte trålwiren på fartøy som ikke respekterte forbudet. Hele fire torskekriger ble utkjempet før Island fikk full aksept for å innføre sin 200 miles sone første desember 1976. Å opprettholde Islands Nato-medlemskap og flybasen på Keflavik ble et viktig pressmiddel for islandske myndigheter. Det samme var et internt krav fra sterke grupperinger i Storbritannia om å sikre 200 miles grense for å sikre nasjonens oljeressurser.³²⁾

Den islandske kampen for å sikre fiskeressursene som kulminerte med innføring av 200 miles økonomisk sone, gjorde det relativt enkelt å oppnå det samme for Norge. Ikke bare tok norske myndigheter kontroll over fiskerigrenseproblematikken, fiskeressursene ble også bedre sikret. Kvoteordninger og andre tiltak stoppet fiskeflåtens frie utnyttelse av fiskeressursene for all fremtid.

Over og ut for britisk trålernæring

For britisk trålernæring ble andre del av 1970-årene en katastrofe. Driftsutgiftene økte radikalt. OPECs oljeprispolitikk med mangedobling av pris på bunkers ble en alvorlig belastning for britiske trålerrederier som hadde fått svært lange transportetapper for sine trålere. De nærliggende islandske fiskefelt måtte erstattes av fjerntliggende fiskebanker i nordområdene og utenfor andre kontinenter. Dessuten bestod den britiske trålerflåten av relativt gamle umoderne sidetrålere som var langt mindre effektive, enn de nye hekktrålerne med sin fåtallige bemanning. I juni 1978 minket den britiske trålerflåten med to trålere per uke.³³⁾ Verdens største trålerflåte fra 1890-årene frem til ut i 1960-årene var nærmest utradert før tusenårsskiftet. Ressurskriser og manglende omstillingsevne var viktige årsaker.

Trålerkvoter

I 1976 fikk trålerne kvoter for første gang, 1286 tonn per fartøy. Grunnlaget for ubegrenset ekspansjon for filetindustrien var borte. Eksemplet A/S Findus/Nestle taler for seg selv. Råstoffkvantumet for konsernet sank fra 21300 tonn i 1975 til 14000 tonn i 1980. Bemanningen ble redusert til 650. A/S Findus/Nestle ble tvunget til å tone ned planene for fremtidig drift. Påstander som at konsernet arbeidet for å legge under seg hele filetindustrien, med kystens ruin som resultat, stilnet hen. Klondyketiden i Hammerfest gikk mot sin slutt, skriver Alf R. Jacobsen.

Men det skulle vise seg å gå fra vondt til verre. Forskernes optimistiske kalkyler i midten av 1980-årene slo ikke til. I 1989 kom den store nedturen. De oppjusterte fartøykvoteene fra 730 til 1236 tonn var et slag i luften. Forskernes prognoser slo fullstendig feil. Bunnåret for A/S Findus/Nestle var 1991. Trolig tapte firmaet 15 millioner kroner i 1990. Antallet ansatte ble redusert til 350. Tre trålere ble solgt, og A/S Findus/Nestle fant det nødvendig å kjøpe et fiskebruk på Sørøya for å få tak i en større del av kystflåtens fangster.

Det som reddet stumpene for filetindustrien i Finnmark, var den store russiske trålerflåten. I den prekære råstoff-situasjonen ble loven som forbød utlendinger å lande fisk i Norge lempet på. I det nye kapitalistiske Russland lot trålerrederiene seg lett be. I 1991 leverte de russiske trålerne hele 3800 tonn og berget filetindustrien i Hammerfest og andre tettsteder i Finnmark fra sammenbrudd.³⁰

Finotros trålerfilosofi

Parallelt med utviklingen av trålerflåten og filetindustrien i Hammerfest, Melbu, Stamsund, Myre, Nord-Rollnes, Andenes og andre steder satset den andre store aktør i fryserisektoren, Finotro, på en annen utviklingsstrategi. Bjørn Petter Finstad har i sin interessante doktorgradsavhandling; "Finotro, statseid fiskeindustri i Finnmark og Nord-Troms- fra plan til avvikling", blant annet en grundig gjennomgang av trålerfilosofien til lederne i Finotro.

Finotro, etablert i mai 1951, var statseid. Med utgangspunkt i syv fryserianlegg

mellom Skjervøy i Troms og Vardø i Finnmark, var Finotro AP-statens start på realiseringen av Fellesprogrammet for fiskerinæringen i Nord-Norge. Finotro ble statens svar på det privatkapitalistiske Findus.

Mens Findus var ledet av personer med tung industriell erfaring, var det motsatte tilfelle i Finotro. Politikere og representanter fra fiskeriorganisasjonene som Jens Steffensen, fra Norges Fiskarlag, og Johannes Overå, fra Norges Råfisklag, ble toneangivende i utformingen av Finotros fiskerisatsing. Finstad vektlegger også bakgrunnen til Finotros daglige leder, Harald Vik, som en viktig forklaring for de prioriteringer Finotros ledelse gjennomførte i fangstleddet. Vik hadde erfaring fra tørrfiskindustrien og hadde en hang til å legge mest vekt på tradisjonelle produkt som tørrfisk og saltfisk fremfor filet. Fra begynnelsen var derfor Finotros produksjon primært basert på kystfiskernes fangster.

Finotro, sammen med Norges Fiskarbank, stimulerte fremveksten av en stor sjarkflåte gjennom garantier og lån. Mellom 1953 og 1961 ble derfor antallet fartøy under 30 fot mer enn fordoblet i Finnmark. Kystflåten maktet likevel ikke å levere nok råstoff. I Finnmark var det 11 større filetfryserier i 1960, i tillegg kom mange små fiskemottak. Deres kapasitet var langt større enn råstofftilførslene. Kampen om råstoffet hardnet derfor etter hvert til. Fra 1956 gikk Finotro med underskudd. Trålere leverte visse kvanta råstoff til konsernet fra første dag. I 1958 utgjorde trålerne leveranser 11 % av Finotros råstoff. I 1960 var kvantumet økt til 42 %. Halvparten av råstoffet gikk til filet. Resultatet ble fortsatt underskuddsdrift for Finotro. Men Findus, som baserte seg hovedsakelig på råstoff fra



Sjark fra tidlig etterkrigstid.

trålere, gikk også med underskudd.³⁵⁾ Findus fikk faktisk en kassakreditt på fem millioner fra Norges Bank for å komme over kneika, skriver Alf R. Jacobsen.

Da trålermotstanderen, Overå, gikk av som direktør i Norges Råfisklag i 1964, ble han styreformann i Finotro. I hans formannsperiode nådde Finotro høydepunktet som korporativt foretak, skriver Bjørn Finstad. Fiskeriorganisasjonene satt på begge sider av bordet, og var et

bolverk mot alle bestrebelser for å satse sterkere på tråldrifft som hovedleveranse for Finotros filetfabrikker. For sjarkflåten var Finotro en velsignelse. Da det etter hvert ble klart at kystflåtens råstoffleveranser var for utilstrekkelige for Finotro, foretrakk Overå, som fortsatt mislikte tråldrifft, å satse på banklinebåter fremfor trålere for å bøte på råstoffmangelen.

Regjeringsskiftet i 1965, med den borgerlige regjeringen til Per Borten, svekket den offentlige velviljen til Finotros kor-

porative struktur. Senterpartiet gikk for en desentralisert lederstruktur. Gjennombruddet for Finotros trålersatsing kom etter sterkt press fra filetarbeiderne som ville ha stabil helårs sysselsetting. (Norsk Nærings- og Nytelsesindustriarbeiderforbund) NNNs lokalforening i Honningsvåg viste til den trålerbaserte fryseribedriften i Melbu/Myre i Vesterålen som egnet modell for Finotro. I Norge var det i 1968, 30, hovedsakelig sidestortrålere, over 300 brt. og 26 trålere mellom 200 og 300 brt. Ti av de store var registrert i Møre og Romsdal, 18 i Nord-Norge. Fylkesvis fordelte stortrålerne seg slik:³⁶⁾

Fylke	Over 300 brt.	Under 300 brt.
Finnmark	8	9
Troms	7	15
Nordland	3	21
Møre og Romsdal	10	39
Sogn og Fjordane	1	1
Hordaland	1	4
Rogaland	0	7

Antallet trålere mellom 200 og 299 brt utviklet seg slik:

1973	60
1974	71
1975	77
1976	80
1977	81
1978	84

Kystfiskerne fikk etter hvert tunge aktører innad i Arbeiderpartiet å bryne seg på i trålersaken. NNN og Norsk Sjømannsforbund nådde frem med sine krav om økt satsing på trålfiske. I 1970 ble de første nye hekktrålerne i Finotros eie sjøsatt. Dermed var også prosessen for å få en mer vertikale integrasjon innledet i Finotro-systemet. Norges Fiskar-

lag, Norges Råfisklag og stortingsrepresentanter på venstresiden som representerte fiskeriregionene i Nord-Norge, hadde motstridene blitt tvunget til å bøye seg for realitetene. Råstoffsituasjonen hadde blitt så prekær at tråldriften måtte aksepteres, hvis Finotro skulle overleve.³⁷⁾

Finotro fikk sine tre første trålere i 1970. En, "Kågtind", ble tilknyttet anlegget på Skjervøy. De to andre, gikk til Nordkapp Havfiskeselskap. I midten av 1970-årene var Finotro medeier i fire rederi eller havfiskeselskap med åtte trålere som hovedsakelig leverte til Finotros anlegg. Havfiskeselskapene var eid av Finotro (majoritetsseier i tre) sammen med kommuner og privatpersoner. Samtlige trålere var såkalte paragraftrålere under 300 brt. De kunne derfor fiske inn til firemilsgrensa. I Norge ellers steg antallet ferskfisktrålere/frysetrålere fra 60 til 84 i perioden 1973-1978.

Fylkesvis fordeling av trålere over 200 brt var slik:

Fylke	Antall
Finnmark	26
Troms	16
Nordland	32
Møre og Romsdal	4 (de aller fleste av de 13 norske fabrikkskipene som ikke er regnet med i denne oppstillingen, var registrert på Sunnmøre). ³⁸⁾

Sett fra et trålerhistorisk ståsted, viser fordelingen en dramatisk forandring. Møre og Romsdal, nærmere bestemt Kristiansund og Nordmøre, hadde hatt de fleste trålerne til ut i 1950-årene. I takt med fryseriindustriens vekst i Nord-Norge, forsvant trålerne fra Nordmøre og Kristiansund. De fleste trålerne som leverte råstoff til filetprodusenter, ble

naturlig nok etter hvert registrert i Nord-Norge. Eierskap til disse trålerne hadde fiskeindustrien gjennom eget selskap eller aksjeselskap.

I begynnelsen av 1970-årene var det tydelig at trålfiske var i ferd med å få mer aksept i norske fiskerikretser. Selv de innbitte trålermotstanderne i fiskarlaget og råfisklaget innså trålernes betydning for opprettholdelse og utvikling av nordnorsk filetindustri. Erkjennelsen av at en livskraftig fiskeriindustri var nødvendig for å sikre kystfiskeflåten avsetning for sine fangster, gjorde trålfisket mer stuerent i Nord-Norge. Motstanden som hadde vært rettet mot trålerflåten, ble i stedet kanalisert mot et nytt hatobjekt, fabrikktrålerne. De lønnsomme giganttrålerne som fabrikerte fangstene om bord til ferdige salgsprodukt i detaljhandelen, ble oppfattet som en ny alvorlig trussel mot den tradisjonelle norske fiskeristruktur. Ikke bare reduserte de råstofftilgangen fra fiskefeltene i nordområdene, de konkurrerte i tillegg effektivt med den landbaserte filetproduksjonen både når det gjaldt kvalitet og pris.

Den nye positive holdning til ferskfisktråling, skulle vise seg å bli av svært kort varighet. Svært mye gikk nemlig galt på samme tid fra midten av 1970-årene. Både fisket, markedene og til og med været sviktet, skriver Bjørn-Petter Finstad. Strengt tiltak måtte til. Trålfrie soner ble innført, trålerne fikk fartøyskvoter, og ordninger for å få ned den store overkapasitet i fiskerinæringen ble vedtatt. Den for fiskerinæringen så overmåte viktige Atlantoskandinaviske sildestammen, ble fredet fra 1971, lodda fra 1986. Nedfisking av disse bestandene, som var avgjørende viktig som mat for torskbestandene og andre fiskearter i

nordområdene, fikk svært alvorlige følger. Det så unektelig svart ut for norsk fiskerinæring i 1970-årene.

Utviklingstrekk i trålerne etter 1965

Trålerne er en integrert del av norsk fiskeriindustri. Derfor kom den norske søknad om medlemskap i EEC og ikke minst fiskerigrensespørsmål, til å påvirke utviklingen av den norske trålerne.

I slutten av 1960-årene forberedte norske myndigheter seg på å søke om medlemskap i EEC. Det såkalte "Trålerutvalget", nedsatt i 1967, med senere havrettsminister Jens Evensen som leder, fikk i oppdrag å utrede norsk trålerpolitikk. En viktig, men ikke uttalt målsetting for utvalget, var å utrede utenlandske tråleres rettigheter i norske farvater i tilfelle norsk medlemskap i EEC.³⁹

I 1961 vedtok norske myndigheter en fiskerigrense på 12 nautiske mil, men med adgang til å gi dispensasjon for både norske og utenlandske trålere. De under 300 brt., de såkalte paragraftrålerne, kunne fiske inntil fire nautiske mil, mens fabrikkskip og trålere over 300 brt fikk en midlertidig adgang til å fiske inntil seks nautiske mil.⁴⁰ I 1970 ble det forbudt å fiske med flytetral innenfor 6-milsgrensa for trålere større enn 300 brt. Den effektive flytetralen ble oppfattet som en trussel mot fiskeressursene.⁴¹

I 1969 var det vel 60 helårsdrevne norske trålere. 30 var hekktrålere og 8 var fabrikkskip. Antallet gamle sidetrålere i drift var fortsatt høyt. Hekktrålere og fabrikkskip hadde likevel på forbaus-

ende kort tid blitt de viktigste fartøygruppene innen bunntrålfisket. Investeringene beløp seg til ca. 200 millioner kroner. Ca. 1700 personer var ansatt som trålerbesetningsmedlemmer, dvs. 3,3 % av fiskerne i Norge. Besetningene på helårsdrevne trålere var anslått til 1350. Dette utgjorde 5,5 % av eneyrkesfiskerne i landet. Per mann sysselsatt fisket hekktrålerne vel 100 tonn i 1968. På banklinebåter var tallet, til sammenligning, estimert til 50–60 tonn per sysselsatt person. Tallene for kystfiskebåter var samme år 40–50 tonn per fisker. Gjennomsnittlig årslott per trålfisker var 28.000–30.000 tusen kroner i 1966–67, og ca. 37.000 kroner i 1968. På fabrikkskipene tjente de best, ca. 50.400 kroner i 1968. Gjennomsnittsinntekt for eneyrkesfiskere i Nord-Norge var 15.000 kroner i 1967. Trålerbesetningene var derfor utvilsomt en økonomisk overklasse innen fiskerinæringen. De var derfor viktige skatteyttere i de lokalsamfunn som var base for trålere. Til tross for de gode inntektene til besetningene, var ikke situasjonen like fordelaktig for rederiene. Forsvarlige avskrivninger og full forrentning av den innskutt kapital ble ikke oppnådd. Fangstene var for dårlige.⁴²⁾

Trålfisket var, som andre fiskerier, fortsatt sesongbetont, men i langt mindre grad enn kystfisket. Trålernes fangster ga derfor filetindustrien i Nord-Norge et mer stabilt driftsgrunnlag. I Finnmark dekket trålerne i 1968 ca. 45 % av råstoffgrunnlaget, i Troms var prosentdelen 30, mens de i Nordland sørget for hele 65 %, til sammen landet trålerne mer enn 70 000 tonn fisk for hele Nord-Norge. Filetindustrien er relativ arbeidskrevende og har derfor hatt stor betydning for bosetningen i diverse tettsteder i Nord-Norge. Trålerne har i tillegg til å levere nødvendig råstoff til industrien, også gitt

andre ringvirkninger. Trålernes vedlikehold og deres kjøp av utstyr, drivstoff og andre forsyninger sysselsatte og sysselsetter også relativt mange personer. Uten trålerne og filetindustrien ville sentrumsdannelsene i mange nordnorske kommuner stagnert i langt større grad enn hva som har vært tilfelle.⁴³⁾

I Evensenutvalget, som i alle tidligere trålerkomiteer, dannet det seg fraksjoner etter stort sett det samme mønster som tidligere. Fiskernes representanter, Birger Olsen og Trygve Nilsen ville ha en så restriktiv trålerlov som mulig og ville forby trålfiske innenfor 12 nautiske mil. De viste til redskapskollisjoner og trålfiskets press på ressursene i kystnære områder. De ni øvrige, Jens Evensen, Bjørn Størkersen, Harald O. Longva, Per Olsen, Einar Hysvær, Arvid Hysten, Alfon Kræmer, Kåre Kristoffersen og Sivert Normann, som representerte trål- og fabrikkskipsrederi, filetindustri, fiskekjøpere, embetsverk, byråkrati og forskning, var villige til å gi dispensasjoner til å fiske inntil seks mil for norske trålere under 500 brt. Sistnevnte trålere måtte respektere fredning av områder deler av året og forpliktet seg til å levere fangstene for bearbeidelse ved norsk anlegg i land eller selge fangsten som fersk fisk. Fabrikkskipene var dermed utestengt fra de fiskerike kystnære farvatn.⁴⁴⁾

Det borgerlige flertallet på Stortinget sørget ikke bare for å sikre dispensasjon uten tidsbegrensning for trålere under 500 brt., men gikk også inn for nye trålerkonsesjoner. I februar 1972 ble det derfor gitt konsesjon til bygging og drift av 10 trålere av et søknadsantall på 78.

Arbeiderpartiet var blitt mer skeptisk til trålfiske utover i 1970-årene. Nederlaget i EEC-avstemningen i 1972 hadde radi-

kalisert partiet. For å kunne konkurrere med SV og vinne tillit i Nord-Norge, fikk Arbeiderpartiets mindretallsregjering utarbeidet en langtidsplan for fiskeriene. Fiskeriminister Eivind Bolle, kystfisker av profesjon, var i god gammel tradisjon, lite begeistret for trålfisket. Han fryktet en byråkratisk tilnærming til viktige fiskerispørsmål. Med den rasjonaliseringslinjen byråkrati og embetsverk ville legge seg på, fryktet Bolle at kystfiskeflåten ville bli den store taperen. Konflikten var, som i tidligere tider, variasjon over samme tema: trålnærming mot kystfiskere, sør mot nord, stort mot smått, industrienkning mot ressurstenkning, LO-forbund mot fiskarlag. I høringsutkastet til langtidsplanen gikk Fiskeridepartementet inn for å bygge ned industritrålerflåten. Departementet ville også gi Finotros salgsorganisasjon, Frio-nor Norsk Frossenfisk A/S, monopol på salg av dypfryste norske fiskeprodukter for å hindre intern ødeleggende konkurranse. Fabrikkskipsflåten skulle bygges ned og erstattes av trålere som skulle være forpliktet til å levere fangstene til anlegg på land. Å bote på Finotros vanskelige råstoffsituasjon var åpenbart en viktig faktor i departementets resonnement. På Sunnmøre, som var base for fabrikkskipsflåten, var protestene mot departementets forslag voldsomme.⁴⁵⁾

Fiskerikomiteens holdning til fiskeresurser og fabrikkskip var langt fra så negative som Fiskeridepartementets uttalelser kunne tyde på. Flertallet ville opprettholde fabrikkskipsflåtens størrelse, men ikke utvide den. Arbeiderpartiet ville fjerne den på sikt.

Fiskerigrensespørsmålet hadde i løpet av 1970-årene utviklet seg til å bli et internasjonalt presserende anliggende. Fiskerigrense på 200 nautiske mil var altså

allerede etablert av Peru. Island utvidet sin fiskerigrense til 50 nautiske mil i 1973 og 200 mil i desember 1976. Den internasjonale domstolen i Haag godkjente ikke utvidelsene. Island, som aldri hadde anerkjent domstolen, lot seg ikke påvirke av avgjørelsen. For Island var den nye fiskerigrensen en forutsetning for å overleve som nasjon. Norske myndigheter kunne ikke følge den islandske fremgangsmåten. Norge hadde godkjent Haagdomstolen. Reguleringene av norske fiskerigrenser og økonomiske soner måtte derfor gjennomføres etter bilaterale forhandlinger med berørte nasjoner. I 1974 la regjeringen Bratteli frem sitt forslag for fremtidige fiskerigrenser. Jens Evensen ble utnevnt til havrettsminister. Etter å ha ledet arbeidet som resulterte i innstillingen om "Trålfiske innenfor fiskerigrensen", hadde han fått enestående god innsikt i norsk fiskerinæring. Han stod overfor vanskelige utfordringer. Ikke nok med at han skulle forhandle seg frem til trålfrie soner langs kysten av Nord-Norge, han skulle også sikre en midlertidig utvidelse av fiskerigrensen til 50 nautiske mil, og deretter få aksept for norsk økonomisk sone på 200 nautiske mil.

Det skulle vise seg at Evensen var rett person på rett sted til rett tidspunkt. Med suveren dyktighet fikk han og hans medarbeidere gjennomslag for et havrettsregime som skulle vise seg å være bortimot optimalt for norske interesser.

I 1975 ble trålfrie soner akseptert. Det eneste negative var at Norge ikke fikk rett til å straffe eventuelle lovbrøyttere fra andre nasjoner. Utenlandske trålere som fisket ulovlig, skulle bøtelegges i hjemlandet.

Langt viktigere var den internasjonale aksept for 200 miles økonomiske soner. Det skjedde på en havrettskonferanse i Geneve våren 1975. Mer enn to tredjedeler av deltakerlandene godkjente prinsippet. For Norge var Sovjetunionens syn på grensedragningene i Barentshavet den største hindring. Den såkalte gråsonavtalen som fornyes hvert år, ble løsningen. Dermed kunne Norge opprette sin 200 miles økonomiske sone i 1977. USA, Canada og Grønland opprettet også egne soner. Havfiskeflåtens hverdag ble fra da av svært komplisert. Friheten til å fiske fritt, var tapt for all fremtid. Avtaler om kvoter, forhandlet frem med Russland, EU og andre fiskerinasjoner som Island, var fremtidsrammen for den norske havfiskeflåten. Problemene tårnet seg opp. Vernesonen rundt Svalbard og fiskerisonen rundt Jan Mayen ble svært vanskelige stridsspørsmål. De velkjente havområdene, Smutthullet og Smutthavet, som ligger utenfor de norske økonomiske soner, har vært utsatt for et omfattende rovfiske.

Uten økonomiske soner ville de fleste havområder blitt hjemsoekt av en havfiskeflåte som hadde langt større fangstkapasitet enn det bestandene ville ha tålt. Sannsynligvis ville de fleste fiskebestander, de norske inkludert, blitt langt sterkere redusert uten økonomiske soner. Utryddelsen av den en gang så rike torskebestanden utenfor New Foundland, er et skremmende eksempel på hvor nådeløs den internasjonale havfiskeflåten kan være, når den får slippe til uten behørig kontroll.

I januar 1977 innførte altså Norge 200 miles økonomiske soner. Starten på en seig gjenoppbygging av norske fiskeresurser, basert på et strengt kontrollregime i alle ledd, hadde for all fremtid

satt en stopper for kreftenes frie spill i norske fiskerier.⁴⁶

Selv de mest innbitte trålermotstandere aksepterte etter hvert at trålerflåtens fangster var nødvendige for å få kontinuitet i fiskeriindustriens produksjonsapparat. Selv for det trålerfiendtlige Finotro hadde trålernes fangster blitt stadig viktigere. I 1969 kom 32 % av råstoffet fra trålere, i 1974/75, mens det ennå var god tilgang på fisk i havet, 61 % og i 1979, 47 %. Men trålerne var ikke bare til velsignelse for Finotro. De skulle vise seg å bli en stadig større økonomisk belastning for konsernet. Store utgifter til drift og vedlikehold av trålere, dårlig kompetanse på tråldrif og lav prioritering av trålere i Finotros styre svekket trålerne i Finotrosystemet. Trålerne hadde derfor sin del av skylden for den negative utvikling av konsernet.⁴⁷ Fra 1975 leverte trålerne 60 % av alt råstoff til fryseriindustrien. Finotrotrålernes underskudd ble derfor en ekstra stor belastning for Finotros filetindustri.⁴⁸ I 1979 var Finotro konkurs, og staten ble eieier. Finotrotrålerne hadde langt færre driftsdøgn enn den gjennomsnittlige tråler som kunne vise til 220 driftsdøgn. Finotrotrålere hadde mellom 66 og 194 driftsdøgn per år i perioden 1980-1983. Hovedårsak til dette miserable resultatet var Finotros leveringsstrategier.⁴⁹ Nedturen for Finotro fortsatte, og fiskeriminister Bjarne Mørk Eidem AP avvirket derfor Finotro i 1986.⁵⁰

Historikken til A/S Findus og Finotro fra 1950-årene frem til ut i 1980-årene viser at A/S Findus/Nestle som satset på tråldrif, overlevde, mens Finotro, kystfiskernes støttespiller, måtte innstille. Statskonsernet Finotro ble i 1970-årene presset til å akseptere trålfiske. Men med liten glød fra Finotroledelsen

for fartøygruppen, gikk dette dårlig. Dessuten kom trålersatsingen for seint. Fiskebestandene var blitt for utarmet. Havet var ikke uttømmelig, og trålernes kvoteordninger var for begrensede til å sikre forsvarlig drift.

Reguleringer innen trålerflåten

Arne Samuelsen har i sin avhandling "Ferskfisktrålerne; mysteriet i den norske fiskerinæringa", kastet lys over utviklingen i trålernæringen i 1970- og 1980-årene.⁵¹

Stortingsmelding nr. 18 (1977–1978) skiserte trålerrederienes fremtidssenario:

Trålerflåten skulle tilpasses ressursgrunnlaget.

Regionale trålerrederier skulle opprettes. En kondemneringsordning skulle innføres.

Reduksjon av trålerflåten måtte til. Antallet trålere (under 299 brt.) hadde økt fra 60 i 1973 til 84 i 1978. På sitt meste var det omlag 85 ferskfisktrålere i drift. De stod for 60–70 % av trålernes samlede fangst, hvilket var 25–30 % av den samlede fangst av torsk. Det var i slutten av 1970-årene. Et eget utvalg, Midtgaardutvalget, fikk i oppdrag å foreslå tiltak for å redusere overkapasiteten. Professor Terje Hansen, Norges Handelshøyskole, laget en rapport om trålernes økonomi som resulterte i et vedtak om å redusere flåten med 25 %. Dette skulle blant annet skje gjennom opplagsstøtte, kondemnering, salg, refinansiering og gjeldssanering. Rederiene var, med unntak av to, små, med en til tre trålere. Systemet var basert på frivillighet, og de fleste rederi reduserte antallet fartøy. Økning i antall trålere hadde tidligere vært ønsket av

myndighetene. I utredninger som "Om en landsdelsplan for Nord-Norge" og Stortingsmelding nr. 71, 1972–73 går det frem at hekktrålerne vil være nødvendig for å opprettholde driften av filetfabrikker. Noe som var en forutsetning for god sysselsetting i flere nordnorske kommuner.⁵² Trålfisket ekspanderte som myndighetene ønsket, men det skulle vise seg at lønnsomheten for de fleste trålerrederier var dårlig. Professor Hansens utvalg skisserte tre alternative løsninger for nedbygging av trålerflåten for å øke lønnsomheten og anbefalte følgende som det beste: 50 trålere skulle drive med samme fangststunnsats som i 1978, 28 trålere måtte selges, 14 ble anbefalt solgt i 1980, og like mange skulle avhendes i 1981.⁵³

I begynnelsen av 1980-årene snudde trenden. En viss optimisme kunne spores i havfiskemiljøet. Etter lovendringer i 1984 og 1985 som åpnet for nybygging av trålere, ble 16 av 19 fabrikkskip/saltfisktrålere skiftet ut med nye fartøy i årene 1986–1989. Foranledningen til denne optimistiske satsing fra rederiene var basert på prognoser om vekst i fiskebestandene og nye politiske signaler. De borgerlige som fikk regjeringsmakt i begynnelsen av 1980-årene, så med langt større velvilje på trålere og fabrikksskip enn AP regjeringene. I 1982 ble derfor forbudet mot å installere fabrikklegg om bord på fartøy opphevet. Saltfisktrålerne gikk etter hvert over til å produsere filet av småfisk, mens den store fisken fortsatt ble foredlet til saltfisk. Saltfisktrålerne var dermed å regne som fabrikksskip. Fire ferskfisktrålere ble også omgjort til fabrikksskip. I januar 1989 var det dermed hele 25 fabrikksskip i drift. Det nærmest ubegripelige fremtidshåp som avspeilte seg i denne sterke satsingen, var betinget av forskernes prog-



"Eldborgtrål" bygget ved Langsten Slip og Båtbyggeri A/S i 1987. (Utlånt av Jan Sporseem.)

noser som overgikk selv det den største optimist hadde drømt om. Problemet for fiskeindustrien var tilsynelatende ikke lengre mangel på råstoff, men å bygge opp stor nok fangstkapasitet i fiskeflåten. Totalkvoter på 600000 tonn torsk og 250000 tonn hyse i 1987 var eventyrlig i forhold til kvotene i 1985 som var på henholdsvis 260000 tonn og 50000 tonn.⁵⁴⁾

Fornyelsen av fabrikkshipsflåten gikk ikke upåaktet hen i nordnorske fiskerikretser. Filetindustrien og ferskfisktrålerne stred med lønnsomheten, mens fabrikkskipene hadde overskudd. Arbeiderpartiets fiskeriminister i 1986, Bjarne Mørk Eidem, imøtekom kritikken fra de nordnorske skeptikerne. Fiskeridepartementet utdelte 26 småtrålerkonsesjoner, ga økte kvoter til ferskfisktrålerne og forbeholdt trålfiske innenfor 12 nautiske mil for fartøy som leverte fangstene til landanlegg.

Fremtidsoptimismen viste seg å være sterkt overdrevet. Drømmen om en rik fremtid for havfiskeflåten brast etter kort tid. Havforskerne hadde tatt grundig feil. Totalkvotene ble redusert til usle 200 000 tonn torsk og 25 000 tonn hyse allerede i 1990. Dette innebar at Norge fikk kvoter på 113 000 tonn torsk og 12 000 tonn hyse dette året. De lave kvotene utløste krisetiltak i tråler- og fabrikkshipsnæringen. Salg, overføring, deling, reduksjon og sammenslåing av kvoter ble iverksatt. Reduksjon i antall fartøy, fabrikkshipsfiske i fjerne farvatn som havområdene utenfor Australia, New-Zealand, Burma, Oman, Canada og Argentina, måtte til for å lette presset mot fiskestammene i nordområdene.

I kampen om ressursene ble fabrikkshipsflåten fra nå av i enda sterkere grad oppfattet som den alvorligste trussel mot landanleggene i Nord-Norge. NNN



"Andenesfisk" bygget ved Kleven Mek. Verksted på slutten av 1980-tallet.

(Norsk Nærings- og nytelsesarbeiderforbund) ville gå så langt som til å utestenge de 25 fabrikkskipene fra fiske i Barentshavet. Den nye loven om saltvannsfiske tok et stykke på vei hensyn til kravene fra nordnorske kritikere. Fangstkvoteene ble fra da av likt fordelt mellom fabrikkskip og trålere som leverte fisken fersk til landanlegg. Myndighetene fikk også rett til å dirigere fangster til distrikter som manglet råstoff. Fabrikkskipsforeningen i Møre og Romsdal var i harnisk, og fylkestinget sendte en heftig protest til regjeringen.

Fabrikkskipsnæringen hadde god grunn til å føle seg urettferdig behandlet i kvotesaken. Fundamentale rettigheter fra 1970-årene var i ferd med å gå tapt for fabrikkskipseierne. Da trålfisket etter arktisk torsk ble kvantumsregulert i 1975, ble kvotene fastlagt på grunnlag av fangstmengder fra den tiden fisket var

fritt. Fabrikkskipene fikk derfor nesten dobbel så stor kvotefaktor som ordinære trålere. Ved kvotetildelinger utover i 1980-årene var forskjellene i kvotestørrelser blitt så vidt mye redusert at 18 fabrikkskipsrederier gikk til sak mot staten for å få større del av totalkvoten. Saken gikk helt til høyesterett, men rederiene vant ikke frem med sitt syn. Høyesterett fastslo at sittende myndigheter hadde vid rett til å fordele kvoter.⁵⁵⁾

1989 skulle altså vise seg å bli et skjebneår i fiskeriene. Forskerne kunne vise til en ny stor reduksjon i torskebestanden. Dette utløste krav om å få redusert trålerflåten. Flere kondemneringer og rederikvoter var blant de forslåtte løsninger. Fornuftig forvaltning av torskestammen i nord nødvendiggjorde avtaler med Russland for å spare småtorsken. Russiske trålere fikk derfor slippe til i norske sone for å få en mer bærekraftig høsting.

Fra 1985 hadde torsken holdt seg fjernt fra kysten. Deler av kystflåtens kvoter ble derfor overført til trålerne. Dette var en viktig årsak til den fornying av trålerflåten som fant sted i andre halvdel av 1980-årene. I tillegg ble det satsset på nye større autolinefartøy med stor kapasitet. Den nødvendige reduksjon av trålerflåten fra 1975 til 1985, var derfor raskt forandret til økt fangsteffektivitet gjennom de nye satsingsområder.

Trålerflåtens bidrag til stabil sysselsetting i Nord-Norge ble heller ikke helt slik som planlagt. Trålerne leverte faktisk mest råstoff i de periodene kystflåten fisket best. Dette forsterket de sesongmessige svingninger og bidro til kostbar kapasitetsoppbygging på landsiden.

Trålerne gikk stort sett med underskudd i 1970-årene. Findustrålerne gjorde også det. Trålernes underskudd bidro i neste omgang til å påføre fryseribedriftene underskudd. På den andre siden var trålernes råstoffleveranser nødvendige for å holde fryseribedriftene i drift. Kystflåten hadde ikke kapasitet nok til å forsvare utbyggingen av en levedyktig filetindustri i Norge.

A/S Findus/Nestles system vurderte trålfiske som absolutt nødvendig. Trålernes underskudd ble dekket av konsernets totale internasjonale inntjening. Så lenge Finotro beholdt sitt korporative preg med statlige penger til hjelp i kriser, fikk også trålerne, etter hvert som de fant sin plass i fangstleddet, nødvendig støtte til å overleve. Da staten kvittet seg med Finotro i 1986, var ikke en slik løsning så gangbar.

Da kravet om å få redusert kapasiteten i fiskeflåten kom med full tyngde i 1970-årene, lå plutselig de ulønnsomme av ferskfisktrålerne tynt an. De trålerne som

ikke var eid av landanlegg, ble i større grad enn den andre gruppen trukket ut av aktivt fiske. På grunn av langt flere driftsdøgn og fleksibilitet i jakten på fisken, fikk de privateide bedre inntjening. Av privatøkonomiske grunner kunne de likevel ikke makte underskuddsdrift over tid. Det kunne trålere eid av landanlegg. De ble vurdert som en del av landanleggets totaløkonomi. Den såkalte vertikale integrasjon som ble vanlig i større fiskeindustrianlegg, tolererte underskudd for sine trålere. Underskuddene ble kompensert av firmaets totalinntjening.

Dette er ikke noe nytt innen tråldriften. De fleste kristiansundstrålerne før krigen og flere etter krigen hadde en funksjon i en vertikal integrasjon innen klippfiskindustrien. De var helt nødvendige for å få tilstrekkelige råstofftilførsler. I hvilken grad de var lønnsomme som fiskefartøy, er det svært vanskelig å finne ut av. Trålerens økonomi var vevd inn i eierbedriftens. Filetindustrien i Nord-Norge ble etter hvert i enda større grad avhengig av trålere for å få nok råstoff, og filetfabrikkene måtte beholde dem til tross for at de var underskuddsforetak.

Da ressursituasjonen for fisk ble forverret etter 1990, var de russiske trålerleveransene en nødvendig forutsetning for fortsatt drift av filetindustrien i Finnmark. Det dreide seg om svært store kvanta. I 1997 leverte russiske trålere 170000 tonn torsk til filetfabrikker i Nord-Norge og Møre og Romsdal. 75000 tonn av torsken havnet i Finnmark. 31 norske trålere med tilknytning til Finnmark hadde en kvote på 55200 tonn i 1997. Halvparten av dette kvantum ble landet sør for Finnmark.⁵⁶ I perioden 1980–1997 fisket trålerne 34 % av torsken. Leveransene til Nord-Norge ble redusert



"Ramoen", l.o.a. 67,4m, 2487 brt., hovedmotor 4590 bhk., bygd i Danmark i 1989 for Vartdal Fiskeriselskap (A/S Ramoen). Da båten ble solgt i 2001 kunne man lese følgende i avisen Fiskaren." Flaggskipet i den norske fabrikkshipsflåten solgt". (Utlånt av Jan Sporsem.)

med 8 % disse årene. Denne fisken havnet hovedsakelig i Møre og Romsdal.⁵⁷⁾

I perioden 1990 til 2009 har norsk trålfiske endret seg. Ferskfisktrålere, under 300 brt. (paragraftrålere) med et maskineri opp til 1800 bhk., som leverer til landanlegg, er snart historie. Store frysetrålere på opp til 3000 brt., med maskineri på opp til 8000 bhk., utrustet for fiske med trippeltrål etter både reke og hvitfisk og fabrikktrålere har overtatt.⁵⁸⁾

I begynnelsen av 1990-årene ble det frie fisket etter blåkveite og uer stoppet. Fra da av har alle fiskeslag vært underlagt et strengt kvoteregime. 90 % av norsk fisk fangstes i bestander som Norge deler med andre nasjoner. Bilateralt og multilateralt samarbeid er nødvendig for å ut-

vikle optimale forvaltningsplaner. Russland og EU er viktige samarbeidspartnere. Fra 1997 har trålerflåten blitt redusert til under halvparten av det den var i 1979. Til sammen er 1,4 milliarder statlige kroner brukt til kondemnering siden da. Trålerflåten har selvsagt fått sitt.⁵⁹⁾ I 1992 diskuterte Stortinget struktur- og reguleringspolitikk i norsk fiskerinæring. Alle partier var enige om å tilpasse fiskeflåten til ressursgrunnlaget. Derfor burde havfiskeflåten reduseres. Systemet med enhetskvoter, der redere kunne overføre kvoter fra et fartøy til et annet, ble akseptert. Rederne fikk dermed økt lønnsomhet. Fordelingen av kvoter mellom ulike fartøygrupper skulle vise seg å bli et stridsspørsmål. "Trålstigen" som skulle vise fordelingen av torskeressursene, ble det vanskeligste temaet. Kystfiskeflåten ville ha en større

del av kvoten enn tidligere, noe som truet med å sprengte Norges Fiskarlag. Til slutt ble det oppnådd en skjær enighet. En ordning med enhetskvoter og kjøp og salg av kvoter ble innført for trålerflåten i 1996. I 2005 vedtok Stortinget en ny strukturkvoteordning for havfiskeflåten. Strukturkvoteordningen er i motsetning til enhetskvotesystemet, uten tidsbegrensning. Fremtidens ressurser vil derfor avgjøre tråler næringens utvikling i Norge.

Trålfiskets fremtid synes å være sikret. Fabrikkskipsflåten har blitt vurdert med skepsis av partiene SV og Senterpartiet. I innstillingen om "Den blå åker" har de en merknad om at "fabrikktrålerne bør utfases over en tiårsperiode og ressursene overføres til kystflåten". Men i Senterpartiets program for perioden 2005–2009 gikk partiet inn for en variert flåtestruktur, der også fabrikkskipene hører hjemme, skriver Kjølås i sitt kapittel i historien om norske fabrikkskip.⁶⁰⁾

Fartøykvotene er regulert i forhold til internasjonale kvotetildelinger. Myndighetene fastsetter fartøygruppekvotene på dette grunnlag.⁶¹⁾

Dramatiske endringer innen trålfiske og filetproduksjon

Trålfiske som basis for filet- og frossenfiskproduksjon, fant sted på flere tettsteder i Finnmark, Troms og Nordland. Tilfellet Melbu kan tjene som eksempel på den turbulens som etter hvert preget utviklingen. Staten trakk seg ut av frysribedriften i Melbu i 1963. Som omtalt hadde filetanlegg og trålerrederi gått hånd i hånd på Melbu fra 1950-årene.

Hekktrålere ble kjøpt allerede fra 1961. En gruppe ledet av S. L. Paulsen i Bergen tok etter hvert over anlegget på Melbu. Det nye firmaet fikk navnet Melbu Fiskeindustri A/S. Paulsengruppen ble dermed storaksjonær i A/S Havfisk. I 1974 og 1975 ble det opprettet to nye rederi med hver sin hekktråler. Betingelsen for de nye konsesjonene var knyttet til samarbeidsavtaler med andre fiskeprodusentfirma i Nordland. A/S Vesterålen Havfiskeselskap ble stiftet i 1974 og etablerte et samarbeid med Vesterålen Hermetikkfabrikk A/S Sortland (de berømte fiskebollene). Året etter ble rederiet A/S Hafotrál etablert i samarbeid med Frøya Fiskeindustri A/S. Hensikten var blant annet å få en regional trålerkonsesjon. Navnet var en sammenstilling av Hadsel (eller Havfisk) og Fosen. Aksjemajoriteten i de to rederiene lå i Melbu. Trålerne fanget hovedsakelig hvitfisk med bunntrål og leverte fangstene som ferskfisk til filetfabrikken. "Hekktind" brukte også flytetrål inntil redskapet ble forbudt i fiske etter hvitfisk av frykt for overbeskatning. Rundfrysetråleren "Ståltind", styrket driftsgrunnlaget. Den fikk konsesjon for rekefiske i 1982/83. Etter en turbulent periode, 1989–1992, med konkurser blant aksjeeiere og oppkjøp fikk ansatte i konsernet Melbu Fiskeindustri A/S eierskap til bedrifter i Melbu og Stamsund. Men langt mer dramatiske endringer var på gang både for filetindustri og tråldrifft mot slutten av det nittende århundre. Det nye selskapet slet tungt med å skaffe kapital. Redningen ble Kjell Inge Røkkes selskap, Norway Seafoods A/S. Først kjøpte det 70 % av aksjene i 1996 og 100 % i 1997. I 2001 hadde Norway Seafood hele 15 torske-trålkonsesjoner.⁶²⁾ Kapitalsterke selskap skulle etter hvert vise seg å få kontroll over de aller fleste trålerkonsesjoner.

Norsk trålfiske var fortsatt et brennende stridsspørsmål i årene før og etter tusenårsskiftet. Torsken i Barentshavet var truet av det massive industrifisket (les trål) som allerede hadde ødelagt fiskebestander i andre deler av verden. Norske myndigheter stengte allmenningen. Kystfiskeflåten fikk redusert sine kvoter, fiskebruk ble stengt. Kystfiskerne gikk igjen til angrep på trålfisket. Trålerrederiene fikk fordeler fra myndighetene, hevdet de. Fiskekvotene ble samlet på færre og færre hender. Antallet små sjarker, de mellom åtte og tretten meter, ble redusert med 42 %, ca. 1000 i tallet. Antallet litt større kystfiskefartøy ble redusert fra 7000 til 2200 i løpet av 12 år. Samtidig ble det bygd 13 % flere havgående fartøy over 41 meter.

Trålerne som skulle sørge for råstoff til drift på de mange fiskebruk i Nord-Norge, leverte ikke varene i tilstrekkelig grad. Fisken har blitt solgt til et globalt marked til høyere pris enn det som norske landanlegg har kunnet betale, er påstanden. Det ene fiskebruket etter det andre i Nord-Norge syknet hen. Et fåtall syntes å ha livets rett.⁶³

Konsern med solid kapitalgrunnlag har fått kontroll over trålernæringa i Norge. Kjell Inge Røkkes selskap, Norway Seafoods vekst, illustrerer utviklingen. Konsernets kjøp av Melbu Fiskeindustri, Lofoten Trålerrederi i Stamsund, Findus i Hammerfest i 2001 ga konsernet 15 trålkonsesjoner. Ervervelsen av West-Fish Aarsæther og Nordic Sea Holding resulterte i opprettelsen av et nytt selskap eid av Kjell Inge Røkke, Aker Seafoods ASA, med 1350 ansatte, 2,5 milliard i omsetning og hele 30 trålkonsesjoner i 2005.⁶⁴ Aker Seafood har tilpasset mange av sine trålere til kombinasjonsdrift. Torsken kan f.eks. bli levert fersk til anlegg i land,

mens fiskeslag som sei og hyse blir fryst for levering til forskjellige mottakere. For å få optimal drift har de fleste trålere blitt oppgradert for å muliggjøre variert produksjon om bord. Aker Seafood har tre filetfabrikker i Finnmark og to i Nordland. I konsernets store trålerflåte er det ikke flere enn fire ferskfisktrålere av tradisjonell type i fortsatt drift. De leverer sine fangster til de fem anleggene. Resten av trålerne er rigget for kombidrift og har fleksible produksjonsformer, noe som er viktig for å få til optimal drift. En og samme tråler utnytter som oftest flere trålkonsesjoner. Konsernets trålere er avgjørende viktig for å sikre de landbaserte anleggene stabile råstoffleveranser.

Kontrahering av nye tråler er en sjeldenhet. De fleste trålere har likevel høy standard. Gamle og mindre funksjonelle fartøy har blitt tatt ut av aktivt fiske. Den gjenværende trålerflåten består av de nyeste og mest effektive fartøyene. Denne sanering har vært nødvendig av flere grunner. Hensynet til lønnsom drift har påvirket seleksjonen av enkeltfartøy. Trålerbesetningenes fasiliteter og inntekstnivå sammenlignes med forholdene i den lukrative offshorebransjen. For å være konkurransedyktig har trålerbransjen blitt tvunget til kontinuerlige forbedringer.⁶⁵

Norsk trålerhistorie er slett ikke slutt. Fremtidens norske trålfiske vil i overskuelig fremtid fortsatt være dominert av noen få store konsern med hele verden som sin arena. Enkeltrederi eksisterer også fortsatt. De fleste er lokalisert på Vestlandet og er ikke avhengige av torskekvoter i Barentshavet. Eierskap til norske fiskefartøy er forbeholdt aktive fiskere (jmf. stortingsmelding 58, 1991–1992). I OT.⁶⁷

(1997-98) ble deltakerloven skjerpet. Men det ble gjort ett unntak. Ferskfisketrålere kunne eies av andre, f. eks. bedrifter. På grunn av blant annet kapital-kostnader og bedrifters behov for stabile råstoffleveranser innså lovgiverne at andre enn aktive fiskere fortsatt måtte aksepteres som trålereiere.

Norske trålere med konsesjon for torsketrålning i 2009

Finnmark:

Arctic Swan A/S, Alta:
"Arctic Swan" 64m

Finnmark Havfiske A/S, Ålesund:
"Båtsfjord" (50,2 m), "Jergul" (46,68 m)
"Kongsfjord" (53,2 m), "Skaidi" (44,95 m)

Hammerfest Industrifiske A/S,
Hammerfest:
"Doggi" (39,79 m), "Nordfjordtrål"
(42,92 m),
"Rairo" (46,68 m)

Nordfjord Havfiske A/S, Ålesund:
"Atlantic Star" (60,40 m)

Hermes A/S, Sør Tverrfjord:
"Hermes" (55 m)

Troms:

Ytre Rolløya A/S, Harstad:
"Ole Arvid Nergård" (54,6 m),
"J. Bergvoll" (57,3 m),
"Kasfjord" (45,42 m),
"Kågtind" (50,75 m),
"Tønsnes" (50,8 m)

Engnes Fiskeriselskap A/S Engenes:
"Stornes" (47,7 m)

Nordland:

A/S Andenes Havfiskeselskap:
"Andenesfisk" (54,2 m)

Nordland Havfiske A/S, Stamsund:
"Hekktind" (47,6 m),
"K. Arctander" (53,1 m),
"Røstnesvåg" (46,53 m),
"Stamsund" (44,95 m),
"Vesttind" (60 m)

Prestfjord A/S, Sortland:
"Sunderøy" (56,2 m),
"Prestfjord" (56,9 m),
"Langøy" (40 m)

Møre og Romsdal:

Havbryn, A/S, Kjerstad:
"Havbris" (64,05 m)

A/S Havstrand, Kjerstad:
"Havstrand" (65,5 m)

Voldstad A/S, Ålesund:
"Voldstad" (66,28 m)

Nordfjord Havfiskeselskap, Ålesund:
"Atlantic Star"

A/S Rosund, Ålesund:
"Brattegg" (56,9 m)

Ole Edvardsen A/S, Ålesund:
"Langvin" (58,84 m)

Giske Havfiske A/S, Ålesund:
"Atlantic Viking" (55,2 m)

A/S Ramoen, Ålesund:
"Ramoen" (66,7 m)

A/S Skaregg, Ålesund:
"Barentstrål" (31,59 m)

A/S Granit, Vartdal:
"Granit IV"

Gjøgesund Fiskebåtrederi A/S, Valderøy:
"Langenes" (56 m)

Nordøytrål A/S, Fosnavåg:
"Nordøytrål" (56,8 m)

Remøy Fiskeriselskap A/S, Fosnavåg:
"Hopen" (66,4 m)⁶⁶

Tallenes tale er klar. I 1978 var det 74 trålere i Nord-Norge. I 2009 er antallet redusert til 25 med torske-trålkonsesjon. Vestlandet hadde 4 trålere i 1978. I 2009 var tallet økt til 13 trålere som hadde torske-trålkonsesjoner. I tillegg kommer de trålerne som hadde konsesjon på sei og andre fiskeslag.

Fremtidens utfordringer

Trålerflåten står foran større utfordringer enn de fleste andre typer fiskefartøy. Trålere er store fiskefartøy utstyrt med kraftig maskineri. I en tid hvor klima- og ressursproblematikk er i fokus, får fartøygruppen spesiell oppmerksomhet fra forskere og politikere. Trålernes høye energiforbruk forårsaker store utslipp av CO₂ og NO_x. Det forskes derfor på å utvikle trålutstyr som kan fungere med lavere maskinkraft.

Trålfiskets belastning på bunnflora og bunnfauna er et annet problemområde. Alle kjente korallfelt i norsk sone er stengt for trålfiske. For å unngå at trålen berører bunnen generelt, forskes det på nye typer pelagiske tråldører som en håper vil kunne erstatte bunntråldører. Nye typer trål "gear", dvs. selve trålen, er også objekt for forskning. En ny type flytetral vil særlig av ressurs-hensyn muligens avløse de tradisjonelle bunntrålv-variantene.

Trål har møtt mye motstand på grunn av redskapet er lite selektivt. I alle år har forskere forsøkt å utvikle effektive seleksjonsinnretninger. Nye metoder for seleksjon av fisk under trålfiske gir grunn til stor optimisme.⁶⁷ Oppfinnelsen av en revolusjonerende ny seleksjonsinnretning stod rekefisker, Paul Brattøy fra Frei, Kristiansund, for i slutten av 1980-årene. Brattøy fisket reke med trål i fjordene på Nordmøre i midten av 1980-årene, da en manetinvasjon truet med å umuliggjøre fisket. Etter feiling og prøving lyktes Brattøy i å konstruere ei rist med aluminiumsspiler som effektivt førte manetene ut av trålposen, mens rekene havnet der de skulle være, i selve posen. Til Brattøys forbauselse forsvant også all fisk fra trålposen. Det tok dessverre flere år før seleksjonsrista ble akseptert av forskerne. En nevø av Brattøy som drev rekefiske, tok rista i bruk i Barentshavet. Men fikk ingen respons i forskermiljøet da han presenterte rista for dem. Forskere hadde da arbeidet i en årrekke for å finne et effektivt seleksjonssystem. Rekefiskere flest på Nordmøre brukte seleksjonsrista med hell. Ved en tilfældighet, da reketraleren "Flink" fra Tustna solgte reker ved kai i Ålesund, ble en delegasjon forskere og byråkrater, som blant annet drøftet seleksjonsproblemet, informert om "Nordmørsrista" av sjefen for kontrollverket på Nordmøre, Grande.⁶⁸ Dermed var prosessen i gang. Systemet har blitt videreutviklet og tilpasset de fleste typer trål. Det har fått internasjonal anvendelse, og trålfiskets neddrepning av yngel og små fisk er sterkt redusert. En av de sterkeste innvendinger mot trålfiske er derfor tonet sterkt ned etter at "Nordmørsrista" ble akseptert.⁶⁹ Paul Brattøy har fått offisiell anerkjennelse for sin banebrytende oppfinnelse.

Norsk trålfiske er sterkt regulert og kontrollert i 2010. Besetningene er miljø- og ressursbevisste og tenker og handler på en helt annen måte enn det som kunne forekomme i tidligere tider. Trålere vil derfor beholde sin plass som en viktig del av den norske fiskeflåten også i fremtiden.

Oppsummering

Bokens første del er en fremstilling av trålfiskets historie i Norge fra begynnelsen frem til i dag. Fra 1930 har trålere vært integrert i norsk fiskeriindustri. Klippfiskindustrien på Nordmøre så vel som filetindustrien i Nord-Norge, har til sine tider vært helt avhengige av trålernes råstofftilførsler for å overleve. Da trålerne forsvant fra Nordmøre, stilnet også aktiviteten i de mange klippfiskanleggene i Kristiansund. Klippfiskindustrien overlevde og utviklet seg videre. Det skjedde hovedsakelig på Sunnmøre, hvor Ålesund tok over det hegemoniet som tidligere hadde vært Kristiansund til del. Den sunnmørske banklineflåten fikk tidvis samme rolle i sitt distrikt som nordmørske trålere tidligere hadde hatt på Nordmøre. Den nordmørske trålerflåten ble utover i 1950- og 1960-årene leverandører til filetindustrien i Nord-Norge. De aller fleste fisket for filetfabrikker i Finnmark, men leverte også mer sporadisk til anlegg i Troms og Nordland. A/S Findus var den absolutt viktigste oppdragsgiver. I 1970-årene ble de gamle sidetrålerne avløst av de mer effektive hekktrålerne. De fleste av dem ble bygd av de to store skipsverftene i Kristiansund, A/S Storvik Mek. Verksted og Sterkoder Mek. Verksted A/S. Kårbø Mek. Verksted A/S i Harstad og flere andre verft bygde også hekktrålere. De

aller fleste sidetrålere ble kondemnert og noen få ble snurpere og offshorefartøy. Med få unntak ble de etter hvert kondemnert. "Røeggen" som har vært hyppig omtalt, er fremdeles i drift som stand-by fartøy i Nordsjøen 45 år etter at den ble levert fra verftet.

Fiskeressurser i stagnasjon, ga drømmen om et "klondyke" for frossenfisk- og filetindustrien i Nord-Norge et skudd for baugen i slutten av 1970-årene. Det fikk også store konsekvenser for norsk trålfiske. Takket være blant annet leveranser fra den russiske trålerflåten og reorganisering av fiskeriindustrien unngikk nordnorsk filetindustri det totale sammenbrudd i slutten av 1990-årene. Men mange anlegg måtte innstille.

Trålfiske i Norge har til alle tider møtt fanatisk motstand fra kystfiskerne og deres organisasjoner. Selv den lille håndfull av trålere, ni stykker i 1930-årene, var for folk langs kysten av Nord-Norge selve inkarnasjonen på de ødeleggende krefter som truet deres elendige, men likevel forutsigbare eksistens. Ledet av kraftfulle hærførere som Jens Steffensen var folkebevegelsen mot trålfiske like ved å vinne frem med sin forbudspolitik i 1939. Sentrale arbeiderpartipolitikere som Ulrik Olsen, Olav Oksvik og Alfred Madsen fikk lirket trålersaken gjennom lovgivningsprosessen med et nødrep. Loven av 1939 åpnet nemlig for fortsatt drift av 11 norske trålere.

Under andre verdenskrig var ingen norske trålere i drift. Okkupantene, i samarbeid med fremtredende norske nazister, la planer for en sterk vekst i norsk trålfiske etter krigen. Norges Fiskarlag og Norges Råfisklag var villige til å strekke seg langt for å hindre trålfiske i norske farvatn under krigen.

Organisasjonene sørget for at den tyske krigsmakt fikk så mye fisk fra kystflåten at okkupantene lot trålerspørsmålet hvile.

Etter andre verdenskrig fikk dypfryste fiskeprodukter en sentral plass i regjeringens fiskeripolitiske satsing. Trålere ble tiltenkt en viktig funksjon som råstoffleverandører. Fremdeles var kystfiskernes organisasjoner sterkt trålerfiendtlige. Alle forsøk på å liberalisere trålerlovgivningen ble møtt med innbitt motstand både i 1950- og 1960-årene. Men uhyre sakte nådde trålertilhengerne frem, først gjennom dispensasjoner fra Arbeiderpartiregjeringen, deretter gjennom detaljer i lovverket. Særlig viktig ble følgende detalj i loven: "fiskefartøy skal fortrinnsvis eies av aktive fiskere". Formuleringen "fortrinnsvis" åpnet for ny aktører i trålerindustrien. Bedrifter, kommuner, privatpersoner og organisasjoner opprettet sammen med aktive fiskere etter hvert nye trålerrederier som effektiviserte fiskeriindustrien. Men fra fredsåret 1945, frem til år 2000, var det fortsatt stort sett de samme sterke politiske og organisatoriske krefter som motarbeidet og kritiserte fisket med trål. Først etter årtusenskiftet dempet motkreftene sin trålerkritikk, hele 70 år etter at den første norske tråler, "Borgenes", kom i fiske. Motstanderne av trålere innså behovet for trålfangst råstoff for å holde fiskeriindustrien i gang. Denne grupperingen, sterkt støttet av Norges Fiskarlag, rettet nå skytset mot fabrikkskipene. Det var noe sent, endelig blitt klart for de fleste fiskeripolitikere, at råstoff fra trålere var nødvendig for å holde liv i den landbaserte fiskeriindustrien i Nord-Norge.

Hva som ville ha skjedd i norsk fiskerier næring hvis trålerne hadde blitt akseptert, mens det ennå var nok fisk i havet, er

det uhistorisk å spekulere i. Mens tusener av utenlandske trålere fritt raidet norske farvann fra 1930–1970-årene, kjempet noen få norske trålerrederier mot en kompakt motstand fra sterke fiskeripolitiske aktører. I de "harde trettiåra" finnes der en situasjonsbetinget unnskyldning for den restriktive trålerpolitikken. Å true eksistensen til 130000 fiskere ved å tillate fritt trålfiske, når annen sysselsetting ikke fantes, var å gamble med stabiliteten i det norske samfunnet. Etter krigen var situasjonen forandret. Landets næringsliv skrek etter arbeidskraft. Fiskeriindustrien var alltid i beit for råstoff, råstoff som bare kunne skaffes av en effektiv trålerflåte. Likevel maktet trålerskeptikerne å hindre en optimal oppbygging av trålerflåten. Fiskeressursene var så sterkt svekket at selv den begrensede norske trålerflåten var for stor for norske fiskebestander. Det gamle fiskerregimet, med tilnærmet fritt fiske, er borte for all fremtid. Hadde norsk trålfiske fått utvikle seg fritt den gang forholdene ressursmessig lå til rette for ekspansjon, ville kanskje norsk fiskerier næring ha hatt en helt annen dimensjon i dag. Det svaret vil vi dessverre aldri kunne få.

Fremtiden for norsk trålfiske synes likevel å være mer løfterik enn på svært lenge. Mot slutten av 2009 presenterte havforskerne prognoser for fiskeriene, og ikke minst den arktiske torskestammen, som er i så sterk vekst at norsk trålfiske kan stå foran sin beste periode noensinne. Sildestammen er på samme nivå som i 1950-årene. Torskestammen er på størrelse med det den var i 1948. Endelig synes forholdene å ligge til rette for en optimal utnyttelse av en arktisk torskestamme i sterk vekst. De primitive holdninger til fangst og fiske som rådde i tidligere tider, er avløst av en fangst-

filosofi som ser fiskebestandene i sammenheng og setter en bærekraftig utnyttelse av fiskeressursene i sentrum. Variert trålfiske under streng kontroll og med vekt på miljøbevisst utvikling, vil derfor fylle en viktig nisje i norsk fiskerinæring i fremtiden. Likevel er det mørke skyer i horisonten. Den verste økonomiske krisen siden 1930-årene, "finanskrise", har ført til en katastrofal prisnedgang på verdensmarkedet for hvitfisk, og da særlig torsk. Prisene fangstleddet tilbys for sine fangster er derfor, for flere fiskeslag, sterkt redusert. Fiskebruk sitter inne med store lagre av saltfisk og tørrfisk. Hva fremtiden vil bringe, er det derfor ingen gitt å vite. Antallet trålere er sterkt redusert. Hver tråler utnytter flere konse-

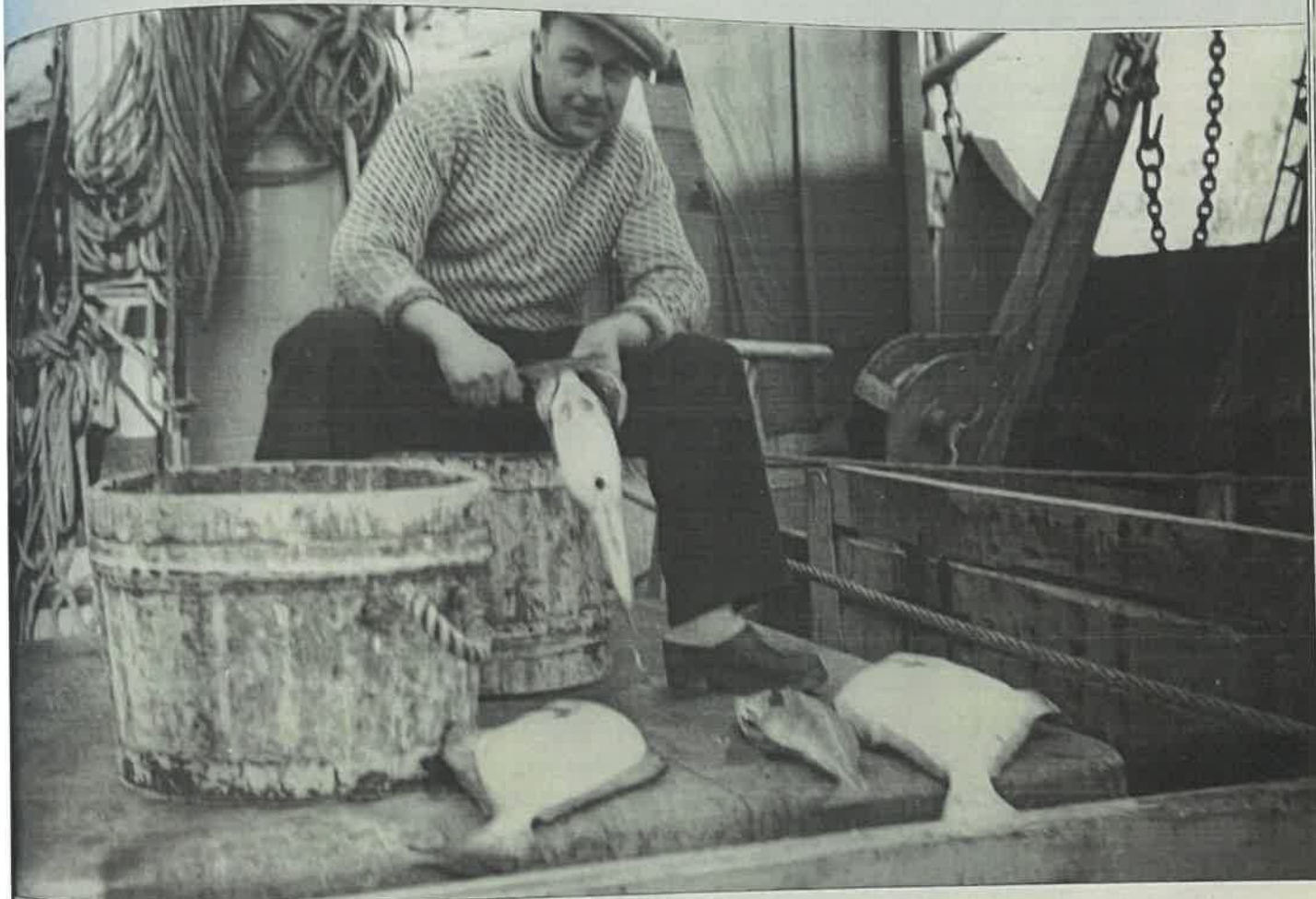
sjoner. Med dramatisk økte drivstoffpriser og andre avgifter (Nox), og sterkt reduserte priser på fiskeprodukter, er mange pessimister. Å skaffe norske besetninger til en alderstegen trålerflåte har også blitt et problem. Folk som er vel kvalifiserte for trålere og andre større fiskefartøy, valgte i 2008 og 2009 i økende grad å søke hyre på den norske offshoreflåten som tilbyr nye fartøy og sikker fortjeneste. Trålerrederiene fikk deler av sine mannskaper fra utlandet (Polen og Baltikum).

I 2009 var ingen nye trålere under bygging. Trålfisket har sannelig hatt sine oppturer og nedturer.

Noter:

- 1) T. Trondsen. Regulering av fiske. Hvem tar gevinsten (nettet).
- 2) Opplysningene om dobbeltrål og trippeltrål er hentet fra melbutrålerne gjennom 50 år, Steffensen m. flere, Side 28 og 29.
- 3) "Fra brent jord til Klondyke", Havet ved din stuedør, jubileumsskrift i anledning Hammerfest Handelsstands 150-års jubileum 1844-1994, Alf Reidar Jacobsen. Det som omhandler Findus er hovedsakelig hentet fra Jacobsens bok.
- 4) Finotro Statseid fiskeindustri i Finnmark og Nord-Troms – fra plan til avvikling, avhandling til dr. art-graden, Universitetet i Tromsø, av Bjørn Petter Finstad. Det som omhandler Finotro er hentet fra denne avhandlingen med forfatterens tillatelse.
- 5) Fra brent jord til Klondyke.
- 6) Opplysning gitt av Bendix Heide jr.
- 7) Ibid.
- 8) Fra brent jord til Klondyke.
- 9) Infoskriv fra Gjenreisningsmuseet.
- 10) Riksarkivet. Den omfattende korrespondansen mellom partene er gjort rede for i konsesjonssøknadene.
- 11) Opplysning gitt av Bendix Heide jr.
- 12) Teknisk sjef i A/S Melbutrål, sivilingeniør Kjell Fostervold, har skrevet om sine erfaringer fra virksomheten i et ikke publisert notat. Opplysningene om A/S Melbutrål er hentet der.
- 13) Fra brent jord til Klondyke, side 94.
- 14) Ibid. side 111.
- 15) Storviktråleren, Alfred Bech, side 13.
- 16) Ibid side 15.
- 17) Ibid side 17-33.
- 18) Opplysning gitt av Oddmar Ræeggen.
- 19) Opplysning gitt av tidligere teknisk sjef i melburederiene, sivilingeniør, Kjell Fostervold.
- 20) Fra brent jord til Klondyke, side 112.

Trålere i et ressursperspektiv



*Konrad Torsteinsen gjør klart råstoff som skal bli tørrfisk og rekling.
(Foto Johan H. Hanson.) (Utlånt av John Oscar Hanson.)*

Trålfiske har til alle tider vært møtt med skepsis. Tråldriften har vært og er av mange, fortsatt vurdert som en trussel mot en bærekraftig utnyttelse av fiskeressursene. Trål som redskap har ord på seg for å belaste fiskestammer, bunnflora og bunnfauna hardere enn noe annet fiskeredskap. Trålen har vært lite selektiv og fanger all fisk som kommer i dens vei. Norske, men særlig utenlandske trålere har vært involvert i fangst av undermåls

fisk, utkast av småfisk og uønsket fisk, kvotejuks og svart salg av fisk. Omfanget av regelbrudd er ukjent. Norske trålere har vært underlagt et strengt kontrollsystem i mange år. Utenlandske trålere har derfor stått for de fleste påviste lovbrudd i nyere tid. Temaet trålere i et ressursperspektiv er komplekst. Utkast av fisk er fortsatt et omstridt tema. EU-trålere er faktisk påbudt å kvitte seg med undermåls fisk, mens norske myndig-

heter vurderer dette som miljøkrimina-
litet. Trålere har vært og er derfor, med
en viss rett, betraktet som ressursbelast-
ende konkurrenter av andre fiskefartøy-
grupper.

Trålere i et ressursperspektiv er en viktig
del av norsk trålerhistorie. Har trålernes
beskatningsmønster vært til skade for
optimal rekruttering av torsk eller andre
fiskeslag? Hvor stor var mengden fisk
som ble dumpet i havet? Holdt trålerne
seg til regelverket, eller tok de seg til
rette? I hvilken grad gjorde de skade på
bunnfauna/flora? Slike problemstilling-
er er sentrale når norsk trålfiske skal
evalueres i ressursammenheng. Kilde-
grunlaget er sammensatt. Intervjuer
med besetningsmedlemmer på trålere og
kystvaktpersonell, er sentrale. Viktigere
er havforskernes data.

Årsaker til dumping av fisk

Trålere har av flere grunner alltid dum-
pet fisk. Utkast av små mengder usalgbar
fisk var uproblematisk. Det var når ut-
kast av fisk fikk store dimensjoner at
denne praksis fikk alvorlige konse-
kvenser for enkelte fiskebestander. År-
sakene til utkast var og er fortsatt: lav
pris på små fisk, forbud mot å lande
undermåls fisk og fangst av usalgbar
fisk. Holdningene til rederi, mottaks-
apparat, skipper og besetning, påvirket
og påvirker graden av utkast fra den
enkelte tråler."

Utkast av fisk ble pålagt trålerne i lovs
form i 1930-årene. Bestemmelser i lov-
verket i 1936 førte til at alle norske
trålere, til store protester fra trålerkretser,
måtte kaste ut betydelige mengder fisk.

I begynnelsen drev de få norske trålerne
kombiproduksjon, dvs. de leverte både
ferskfisk og saltfisk. Trålerne leverte
jevnlige ferskfisk, når de fisket innen
rekkevidde av norske fiskemottak. I 1936
ble dette forbudt. En ny omstridt tråler-
lov påla trålerne å levere all fangst som
saltfisk.

Før den restriktive loven av 1936, fulgte
de få norske trålerne den vei som Norges
første tråler, "Borgenes", hadde staket ut.
Det viktigste produktet var saltet torsk
som ble levert til klippfiskprodusenter,
hovedsakelig i Kristiansund. Fisket var
sesongbetont. Først på året foregikk
fisket på feltene utenfor Senja. I mars og
april var Finnmark og kysten utenfor
Murmansk de mest attraktive fiskefelt.
Fra mai til oktober forflyttet trålerne seg
til Bjørnøy- og Svalbardbankene. På
feltene nær Norskekysten fikk
"Borgenes" alltid betydelige mengder
fisk som ikke egnet seg for salting. Det
gjaldt særlig uer og hyse. Denne ble
likevel tatt vare på og levert fersk til
anlegg i Nord-Norge. Hermetikk-
fabrikker tok imot store kvanta hyse og
rogn. "Borgenes" leverte f. eks. ferskfisk
for mer enn 10 000 kroner i Troms i 1935.
Småtorsk og uer ble ofte solgt til kjøpere i
Finnmark. Salget av ferskfisk ga kjær-
komne ekstraintekter. Når tråleren
fisket i fjerne farvatn, gikk all fisk som
ikke egnet seg for salting, over bord. De
mange utenlandske trålerne som produ-
serte saltfisk, fulgte samme praksis."

"Nordhav 1"s fangstrappporter fra 1930-
årene viser fangstmønsteret for norske
trålere den gang. Fartøyet dumpet små-
fisk og ikke salgbar fisk, når tråleren
fisket langt fra norskekysten, f. eks. ved
Bjørnøya og Svalbard, mens praktisk talt
ingenting ble dumpet under fiske
utenfor Senja. Landanleggene tok imot

absolutt alt. Fangst som ikke kunne selges videre i fersk tilstand, ble av kjøperne bearbeidet til olje og mel, eller gikk til henging.³⁾

Sei, uer, hyse, kveite og småtorsk gikk altså over bord, når trålerne fisket langt fra kysten. Men store kvanta ble levert fersk, når det var mulig. Hvor mye det kunne dreie seg om, viser følgende: "Nordhav I" leverte f. eks. 11 985 kg hyse, og "Svalbard II" leverte 240 000 kg uer etter to korte tokt i oktober 1935.⁴⁾ De fleste av de andre norske trålerne fulgte samme praksis og leverte jevnlig fersk fisk til norske kjøpere.

Fiskeridirektoratets forskere var sterkt bekymret for følgene av den nye, midlertidige trålerlovens forbud mot å tillate trålere å levere fersk fisk i 1936. Store mengder fisk som tidligere hadde blitt videreforedlet av norsk fiskeindustri, ville gå tapt.⁵⁾ Både trålerredere, trålerbesetninger og fiskemottakere mistet fra da av en viktig del av sitt inntektsgrunnlag.

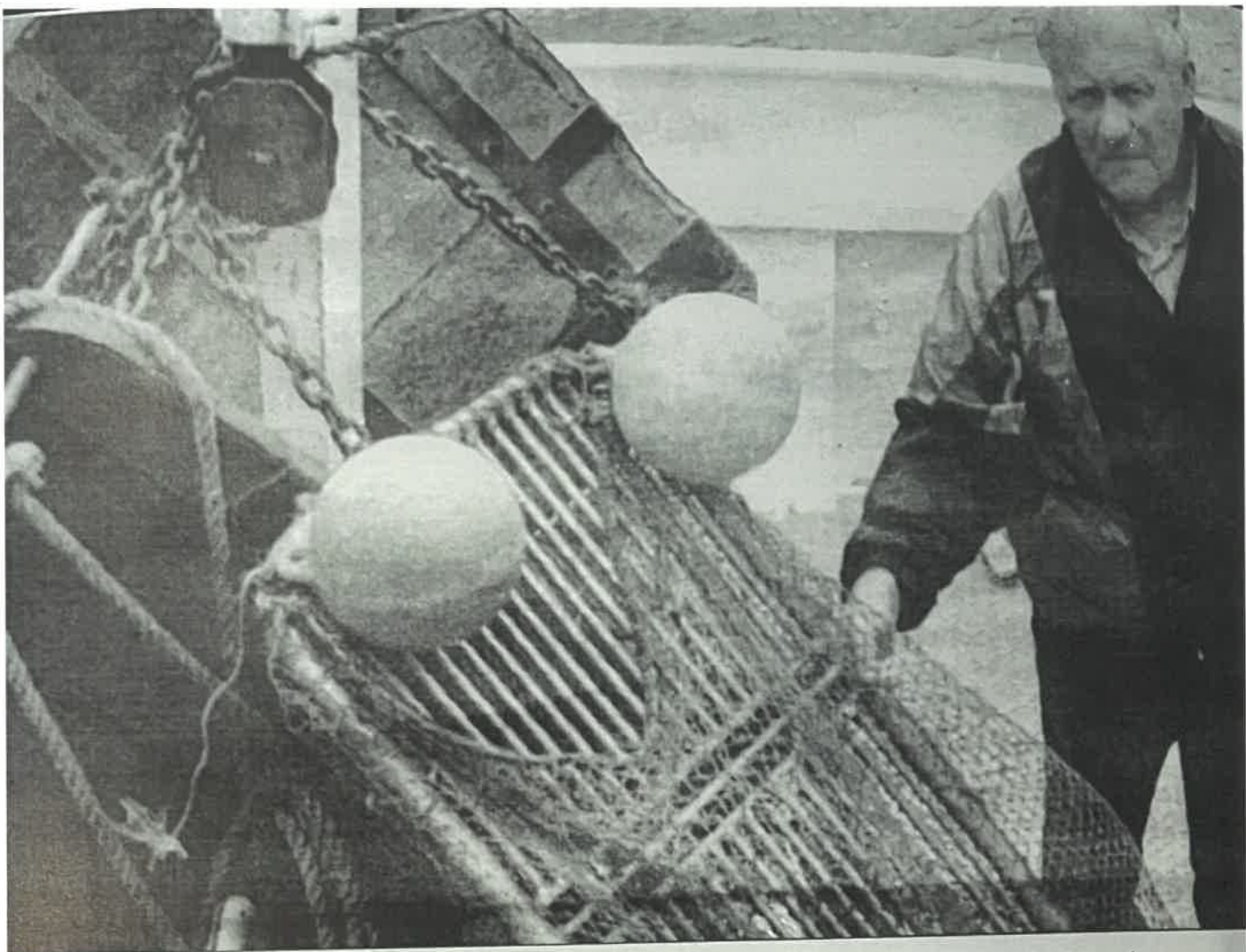
Havforsker Thor Iversen forsøkte å påvirke trettiårenes lovgivere. Han gjorde dem spesielt oppmerksom på omfanget av utkast av fisk. Bare torsk ville bli tatt vare på, hvis ferskfiskforbudet ble vedtatt. All annen fisk ville gå over bord. Han sannsynliggjorde til og med omfanget. En besetning på 27-30 mann kunne maksimalt produsere 13 tonn saltfisk i døgnet. Annen fisk ville bli kastet over bord.⁶⁾ Fiskedagboken til "Møretrål 2" fra 1950-årene bekrefter Iversens påstand. Ca. 15 tonn saltfisk var det beste døgneresultatet en besetning på 32 mann oppnådde der ombord.⁷⁾ Annen fisk som f. eks. sei, uer, hyse, brosme, lange og kveite, ble skyllet over bord.

Stortinget aksepterte altså i 1936, med åpne øyne, at store mengder fisk ville bli dumpet. Hensynet til kystfiskernes vanskelige markedssituasjon var viktigere enn å hindre utkast av store kvanta verdifull fisk. Årsaken var ikke bare forståelig, den var også akseptabel. Kystfiskerne måtte beskyttes mot fortsatt konkurranse fra effektive trålere. Hvis ikke, ville "kystens problem" dvs. krisa langs norskekysten, utvikle seg til en u håndterlig, sosial katastrofe.

En må imidlertid ha i minne størrelsen på det norske utkastet av fisk. Den norske trålerflåten bestod av åtte fartøy den gang. Sammenlignet med utkastmengdene fra en internasjonal trålerflåte på ca. 3000 fartøy, ville ikke den nye praksis for norske trålere få merkbare konsekvenser for fiskebestandene i nordområdene. Norske politikeres fokus på å løse samtidens økonomiske problem var derfor overordnet trålerens belastning på fiskebestandene.

Mengden dumpet fisk bestemmes blant annet av mengden småfisk i fangstene, fiskeslag, fangstområde, markedets krav til størrelse på fisken og anvendelse. Derfor varierte utkastprosenten fra fiskefelt til fiskefelt. Dette fortelles det om i våre mange intervju.

Beretninger om dumping av, til tider, store mengder fisk, forekommer i de fleste intervju. Tallene fra fiskedagbøker fra "Møretrål 2", dokumenterer at blant annet store fangster av hyse ble dumpet. På Kildinbanken stod f.eks. skipperen overfor et vanskelig valg på en tur i 1956. Følgende eksempel viser skipperens dilemma. Av et hal på seks sekker, var 90 % hyse. Så lenge anlegget for å produsere mel og fiskeolje kunne ta unna hysefangstene, var alt vel. Men etter hvert ble



I 1996 ble Paul Brattøy overrakt både gullmedalje og diplom fra Selskabet for de norske fiskeriers fremme under et arrangement i Håkonshallen i Bergen. Såvidt vites var det den første gullmedalje som inntil da var utdelt av Selskabet. På diplomet står følgende tekst: «Å ha gitt det største teknologiske bidrag til ressursbevarende fiske i nyere tid gjennom ideen om seleksjonsrist i trålredskapen.» Teksten viser betydningen av Brattøys oppfinnelse.

Paul Brattøy, rekefiskeren som utviklet en funksjonell seleksjonsinnretning for trål

«Nordmørsrista», en seleksjonsinnretning montert i reke-trål, vurderes som den viktigste forbedring av trål som fiskeredskap etter andre verdenskrig. I løpet av 1970-årene lyktes Paul Brattøy fra Frei, nabokommunen til Kristiansund, i å konstruere en vellykket skillerist som skilte fisk og maneter fra reker. Allerede i 1984 forsøkte han å fange forskermiljøenes interesse, men uten å få gehør. I 1990 kom gjennombruddet. Brattøy ble kåret til «Årets Navn» i norsk fiskerinæring. I 1996 tildelte Selskabet for de norske Fiskeriers Fremme Paul Brattøy gullmedaljen for en ny type sorter-

ingsrist og pionerarbeid for selektivt fiske. På dette tidspunkt hadde forskningsmiljø i Norge, Russland, Island, Canada og Australia allerede siden 1989 drevet kontinuerlig utviklingsarbeid for å forbedre bruken av Brattøys sorteringsrist. Fra 1993 har det vært påbudt med skillerist under alt trålfiske nord for 62 grader nord i norske farvann. Den er nå tatt i bruk av de fleste viktige trålernasjoner. Paul Brattøy ble ikke rik på penger av sin banebrytende oppfinnelse. Men hans oppfinnelse var uvurderlig for aksept av trål som redskap i fremtidens fiskerier. Uten Brattøys seleksjonsrist ville ikke trål vært definert som fiskeredskap for bærekraftig utnyttelse av marine ressurser i dag.

kapasiteten sprengt, og hysa ble spylt over bord. Et stort antall utenlandske saltfisktrålere gjorde det samme. På et blikkstilt hav fløyt det store mengder død hyse.⁹⁾ Fisket fortsatte likevel. De få sekkene med torsk, ga, til tross for dumping av store mengder hyse, grunnlag for fortsatt fiske. Når et fartøy som "Møretrål 2", med fiskemelfabrikk og fiskeoljeanlegg kunne dumpe slike mengder fisk, kan en tenke seg omfanget av utkast fra saltfisktrålere flest. Ingen av de eldre trålerne hadde utstyr for produksjon av fiskemel eller fiskeolje.⁹⁾

De fleste av trålerbesetningene saltet et begrenset antall tønner fisk til privat bruk. Messeguttene saltet flest. De hadde ikke lott, og fikk derfor lov til å salte fisk i tønner for salg. De flittigste ungdommene kunne tjene mer på salget av fisk, enn det de fikk i hyre. Besetningene tok nok likevel vare på bare en brøkdel av de store mengder fisk som ikke ble anvendt. Synet av teppene med flytende fisk over store havflater har gjort uutslettelig inntrykk på de fleste som var med trålerne den gang.

Tørrfisk og kveiterekling var svært populære biprodukt. Kveitene ble skåret i smale remser og hengt til tørk i mastre og stag. Var det flust med kveite, var snart alle tilgjengelige plasser for tørk av den kostelige varen disponert. På resten av turen måtte all kveite kastes over bord. Fryserommene på de nybygde trålerne, "Nordhav 4" og Nordhav 5" var derfor kjærkomne. En del av den mest verdifulle fangsten kunne disse trålerne bringe i land, men da kapasiteten var begrenset, var det fortsatt mye kveite som ble kastet over bord, selv fra disse fartøyene. Ingen av de andre norske stortrålerne hadde fryserom. Frustrasjonsnivået når de store kveitene gikk

over bord, var stort, og minnene sitter spikret i hukommelsen til mange av våre intervjuobjekt.¹⁰⁾

Det er derfor utvilsomt et faktum at svært store mengder små fisk (og annen fisk) ikke ble tatt vare på av trålerflåten. Trålerne var "værstingen" blant fiskefartøygruppene. Andre typer fiskefartøy hadde et langt mer selektivt fangstmønster.

Forskerne er enige på et punkt: Overbeskatning av små fisk reduserer i det lange løp den totale tilgang på fisk av akseptabel størrelse betraktelig. Derfor var trålerflåtens praksis, som innebar utkast av store mengder små fisk, til stor skade for fiskebestandene. Den arktiske torskebestanden som var mest attraktiv, ble naturlig nok hardest rammet. Havforskere har kastet lys over problemstillingen.

Havforskernes viten om dumping av fisk

Utkast av fisk har vært og er fortsatt et tema for havforskere. For å beregne optimale uttak av fisk fra en fiskestamme, må forskerne finne ut hvor mye fisk som blir dumpet.

Særlig trålere, men også andre fartøygrupper, fra alle nasjoner, kvitter seg til tider med småfisk og ikke salgbare fiske-slag. Selv trålerne fra Sovjet-Samveldet hadde tildels store utkast av fisk i en periode da norske forskere trodde de tok vare på absolutt all fisk. Utkast var og er et tabubelagt emne. Trålerbesetningenes egne beretninger om utkast vitner om skremmende store mengder. Men det er bare forskning og ikke syensing som kan

beregne f. eks. trålfiskets totale beskatning av torskefiskene i nordområdene.

Det var antatt at sovjetrussiske trålere tok vare på all fisk i 1950-årene. Britiske og norske trålere var "de som kastet mest fisk, med opp til 42 % utkast i 1950- og 1960-årene".¹¹⁾ Andre trålernasjoners fartøy var ikke særlig bedre.

Maskestørrelsens betydning

Det viktigste tiltak for å hindre beskatning av småfisk og dermed utkast, var som forskerne så det, å øke maskestørrelsen i trålposen. Norske myndigheter var pådrivere i denne prosessen. Lovlig maskevidde var 80 mm i 1946. Den ble økt til 110 mm i 1954. Norge og andre trålernasjoner hadde samme regler. I 1963 fikk norske trålere påbud om å benytte trål med 130 mm maskevidde. I 1982 ble maskevidden satt til 135 mm. Andre trålernasjoner ville ikke gå så langt og opererte med henholdsvis 120 mm og 125 mm.

Da 80 mm var gjeldende bestemmelse måtte fisken være mindre enn 23 cm for å unnsnippe. Med 110 mm maskevidde ble bare fisk lenger enn 39 cm fanget. Med 120 mm, 44 cm, 125 mm, 46 cm, 130 mm, 49 cm og med den største maskevidden på 135 mm ble bare fisk over 51 cm fanget.¹²⁾ Disse målene er selvsagt ikke absolutte størrelser. Omstendigheter som trålerens hastighet, fiskemengde, grad av mengde fisk i trålposen (sekken) o.l. hadde også betydning.

Fiskestørrelse er selvsagt relatert til fiskens alder. Forskerne beregnet følgende: Tre år gammel var torsken gjennomsnittlig 39 cm lang, fire år 50. Femåring-

ene var 59 cm, seksåringene 68 cm og syvåringene var 76 cm lang. Med en trål som hadde en maskevidde på 80 mm, ble 97 % av treåringene og all større fisk fanget. Med maskevidden 110 mm ble 52 % av treåringene, 87 % av fireåringene, 98 % av femåringene, 99 % av seksåringene og alle syvåringene fanget. Går en opp til 120 mm maskevidde, fanges 33 % av treåringene, 72 % av fireåringene, 93 % av femåringene 98 % av seksåringene. Med 135 mm maskevidde ble fanget av småfisk ytterligere redusert. 14 % treåring, 44 % fireåring, 76 % femåring, 93 % seksåring og 98 % syvåring.¹³⁾ Tallene vil ikke være fullt ut representative for resultatene av praktisk fiske, men gir utvilsomt et bilde av hvordan maskevidde påvirker uttak av forskjellige årsklasser torsk og annen fisk.

Økt maskevidde var derfor myndighetenes viktigste grep for å spare småfisk og dermed øke den enkelte fiskebestands fremtidige totale størrelse. Store usikkerhet var knyttet til omfanget av manipulering med maskestørrelsen i trålposer. Bruk av såkalt "tyvnett" og andre metoder for å minske maskestørrelsen i trålposer, forekom hyppig. Hvor ofte, er det ingen gitt å vite. Forskernes beregninger av graden av utkast er derfor usikre. At svært mye fisk har blitt dumpet i årenes løp, er likevel et faktum.

Prosenten fisk som ble kastet over bord vekslet sterkt, viser forskning. Nesten all treårig fisk gikk tapt i 1946, 80 % av fireårig fisk likeså. Gjennom resten av 1940-årene var utkastet av tre- og fireårig fisk minimalt. Dette skyldtes ikke maskeviddestørrelsen, men variasjoner i og lokalisering av bestandene. Naturgitte forhold som fiskens tilgang på mat, influerte også sterkt på utkastprosenten.

Fra 1950 til og med 1953 var det igjen svært store utkast av småfisk. I 1954 var utkastet tilnærmet null. Ser en på utkast i forhold til total fangst svinger også utkastprosenten sterkt. I siste halvdel av 1940-årene forekom knapt utkast, mens første halvdel av 1950-årene var ille -, opp til 60 % for alle trålernasjoner i 1953. Utkast fra norske trålere var også svært høyt enkelte andre år, ca. 60 % i 1961 og 1967. I 1973 -74 var det også høye tall. I perioden 1968-1971 var utkastprosenten svært lav.¹⁴⁾

I perioden 1946-1976 var totalutkastet i antall beregnet til 18 %. For trålere fra Sovjet-Samveldet, England og andre europeiske nasjoner var utkast beregnet til 19 % og 18 %, og Norge hadde den laveste med 15 %. I andre perioder som 1977-1981 og 1983-1998 hadde norske trålere også lavere utkastprosent enn andre trålernasjoner. Forskjeller nasjonene i mellom kunne være stor. Utkastprosenten varierte også sterkt år om annet.¹⁵⁾

I norsk økonomisk sone og Svalbardsonen ble det fra 1990-årene forbudt å fiske hvis innblandingen av små fisk ble større enn 15 %. Det samme skjedde i russisk sone fra år 2000. I 1997 ble sorteringsrist (innretning som silte ut små fisk) påbudt for alle trålere som fisket i Barentshavet. Sorteringsrista omtales som "Nordmørsrista". Som nevnt laget rekefisker Paul Brattøy fra Kristiansund en seleksjonsinnretning som effektivt fjernet maneter og småfisk fra trålposen i slutten av 1980-årene. Tilpasset bunntål for hvitfisk, har rista langt på vei løst seleksjonsproblemet, et av trålfiskets største utfordringer.¹⁶⁾ Regelverket synes klart, men det er selvsagt knyttet usikkerhet til i hvilken grad bestemmelser ble og blir overholdt av utenlandske trålere.

Situasjonen var en helt annen for trålerflåten tidligere. Det var i praksis opp til den enkelte trålskipper å bestemme hva slags fisk og hvilke kvanta som skulle dumpes.

Det kan være mange årsaker til de store svingningene i utkastprosenten. Variasjoner i årsklassenes størrelse og tilgjengelighet var kanskje viktigst. Men avsetningsmuligheter, kvoter, maskeviddebestemmelser, lovlighet i forhold til regler om maskevidde og innblanding av småfisk o.a. var også viktige.

Trålerbesetninger var og er selvsagt innstilt på å fiske så stor fisk som mulig. Fangst av småfisk og usalgbar fisk var og er en kilde til ergrelse på grunn av heft og ekstra slitasje på redskap og annet utstyr. Trålbetningene ville derfor legge stor vekt på å unngå å fiske ukurant fisk. Slik sett har utkast vært et resultat av uheldige valg av fiskefelt og tauingstraseer. Men en skal ikke underslå at det også er mange eksempler på at dumping av fisk var et resultat av en bevisst fangststrategi. Hvis tilstrekkelige kvanta akseptabel fisk kunne tas om bord sammen med den som måtte dumpes, brøt mange loven bevisst.

Det faktum at tildels svært store mengder småfisk ble, og blir drept ned, mer eller mindre bevisst, viser at trålfisket kan være svært negativt sett fra et ressursforvaltningssynspunkt. Selv ikke nåtidens moderne instrumenter makter å hindre fiske av uønsket fisk. Lovlig eller ulovlig dumping av fisk blir i alle fall resultatet. Utvikling av optimale seleksjonsinnretninger gir håp om løsning på den del av utkastproblemet som omfatter undermåls fisk. Trålfiske vil derfor bli langt mer akseptabelt i ressurssammenheng på sikt.

Så lenge norske myndigheter håndhevet trålernes forbud mot å lande fersk fisk, ble mengden dumpet fisk langt høyere enn hva den var før og etter påbudet.

Forskerne er enige om følgende: Jo større uttak av små fisk, dess lavere totalfangst vil en fiskestamme gi på lang sikt. For å få store fiskebestander i et havområde er det derfor, fortsatt av største betydning å redusere beskatning av små fisk til et minimum.

Norske fiskerier har hatt større skadevirkninger av et stort uttak av småfisk enn andre nasjoners fiskerinæring. Norges viktigste torskefiske, skreifisken, var og er basert på uttak av den største og eldste fisken i bestanden. Overfiske og store uttak av små fisk førte gradvis til lavere gjennomsnittsalder og størrelse på torsken som kom fra Barentshavet for å gyte langs norskekysten. I 1957 konkluderte Havforskningsinstituttets forskere med at det lave utbyttet av skreifisken den gang skyldtes for høy beskatning av ungfisk i nordområdene. Fisket av skrei på strekningen Lofoten-Nordkapp hadde avtatt fra å være 40 % av norsk totalfangst i 1946 til 15 % i slutten av 1950-årene. Størstedelen av den norske fangsten ble etter hvert tatt i Barentshavet og området ved Bjørnøya og Svalbard. Små torsk ble i økende grad beskattet, og trålerne var de som fisket mest.

Internasjonale forskningsresultater viser at fangstresultatet fra Barentshavet etter krigen økte jevnt frem til 1955-56. I samme periode avtok fangstene av skrei på norskekysten. Totalutbyttet for begge områder var omkring 800000 tonn torsk i gjennomsnitt disse årene. Toppårene 1955-56 ga nesten 1,4 millioner tonn. Norges relative andel av fangsten gikk ned til 1/3 av totalfangsten etter krigen.

Tallrikheten i torskebestanden sank raskt etter krigen. Årsak var, etter forskernes mening, fangststigningen i nordområdene. Overlevelsen i bestanden var i andre halvdel av 1950-årene redusert til 1/3 av det den var de første årene etter krigen. 3/4 til 4/5 av dødeligheten i en årsklasse skyldes fiske. Den store internasjonale trålerflåten hadde en vesentlig del av ansvaret for bestandsutviklingen. I Barentshavet og langs kysten av Norge var reduksjonen i bestanden av seksårig torsk beregnet til hele 65 %.

Trålernes fangster var i betydelig grad dominert av småfisk. Da trålerflåten økte sin fangstkapasitet, falt den beregnede overleving av arktisk torsk derfor til et lavmål i slutten av 1950-årene. Fangst per fartøy (fangststigning) avtok sterkt. Samme utvikling kan spores på andre fiskefelt. Den beste måte å øke totalfangsten av arktisk torsk på sikt, var etter forskningens syn, å øke maskevidden. De norske myndigheter satte derfor maskevidden til 130 mm i 1961, mens de andre trålernasjonene var avventende. Med økning av maskevidden til 150 mm beregnet forskere at utbyttet av trålfisken ville øke med 14 % og totalfangst av torsk med 20 % i løpet av få år.¹⁷

Det store usikkerhetsmomentet var følgende: I hvilken grad ville trålerbesetningene være lojale mot de nye maskeviddebestemmelsene?

Småfisk og ukurant fisk

Trålerbesetningene prøvde på alle vis å unngå å få fangster som ikke kunne selges. De mislikte altså å dumpe fisk, da det betydde merarbeid, heft og tap av inntekt. Hvilket fiskeslag fiskeletingsutstyret avtegnet, var vanskelig å tyde i



Vest-Grønland i 1953. Portugiserne drev fiske med små "dorier" ut fra moderskip. Her er en portugisisk fisker kommet langs skutesida på "Møretrål 2" for å få en del av den småfiske trålerne gjerne kvittet seg med. (Foto Johan H. Hanson.) (Utlånt av John Oscar Hanson.)

tidligere tider. Trålerbefalet måtte prøve seg frem. På feltene vest for Svalbard, ved Bjørnøya, og av og til på bankene i Barentshavet, kunne innblandingen av småfallen torsk være svært stor i enkelte perioder. Dette er den arktiske torskens oppvekstområder, og hal etter hal bestod periodevis av store mengder ubrukbar småtorsk som måtte dumpes, uten mulighet for å overleve. Likevel fortsatte de fleste trålere å fiske hvis andelen torsk med akseptabel størrelse var stor nok.

Dette bekreftes til fulle av forskningen. Utkast av tre- og fireårig fisk kunne være så stort som 80–100 % på enkelte felt.¹⁶⁾ Småtorsken gikk over bord. Trålerne

forlot selvsagt området når for mye fisk, over tid, var for små til anvendelse. Med tidligere tiders teknologi var prøving og feiling eneste farbare vei for å finne torsk stor nok til salting. Ekkoloddet påviste fisk, men ikke hva slags. Mange hal kunne derfor inneholde mye småfisk, før en kom til områder med akseptabel fisk.¹⁹⁾ Den dag i dag er f. eks. EU-trålere påbudt å kaste småfisk. De fleste utenlandske trålere er kjent for å dumpe all småfallen og uønsket fisk. Er det rart at fiskebestander reduseres? Manglende innsyn i det totale uttak av fisk gjør det vanskelig å beregne fiskebestanders størrelse og utvikling.

Da trålerne gikk over til ferskfiskproduksjon, minsket utkastet av fisk. Fisk helt ned til halvkiolen ble tatt vare på.²⁰ De aller fleste fiskeslag ble også utnyttet. I en periode ville ikke A/S Findus ta imot steinbit. Besetningen iset ned steinbitdelen av fangsten for egen regning og leverte den til andre mottak med god fortjeneste. Da dette kom A/S Findus' ledelse for øre, var de ikke sene om å endre praksis.²¹

I slutten av 1950-årene innførte A/S Findus turnusordning for trålerne for å få stabil tilførsel av råstoff. Trålerne den gang tok da bare vare på stor torsk og stor hyse. Det lønte seg selvsagt å ta vare på den større fisk som ga best pris. All småfisk ble derfor spylt ut gjennom svalkeportene.²² Av og til, når trålerne fisket nær land og været var høvelig, tok småbåter vare på utkastet. Sjarker uten fiskeutstyr fulgte trålerne og plukket opp fisk som fløt på overflaten. Trålerbesetningene ga av og til signal til disse farkostene, når overflødig fisk skulle kastes. Hensikten var todelt. Sjarkbesetningen ble spart for arbeid. Dessuten fant folk på trålerne i enkelte tilfeller det fornøylig å bivåne sjarkbesetningenes desperate kamp for å berge sjarken, når fiskemengden fra "oven" ble for stor.²³

Tyvnett og andre metoder for fiskejuks

Tyvnett var betegnelsen på nett med redusert maskevidde som ble plassert på innsiden i enden av trålposen. Nettene som var spesielt laget for formålet, var mer finmasket enn lovlig maskevidde. De hadde vanligvis grov, sterk tråd. Med økt påbudt maskevidde tydde mange, norske trålere til tyvnett. Nettet var

særlig nyttig i perioder med maksimalkvoter, da det gjaldt å fiske så mye som mulig før fisket ble stengt. Hensikten med tyvnett var tosidig; å få mer fisk like over minstemålet og å sikre fangsten i tilfelle rift i den ytre trålposen. Nettet ble montert før første hal, og var i bruk så fremt det ikke ble varslet om nærgående kystvaktfartøy. Etter avsluttet fiske, ble nettet behørig gjemt. Trålerne hadde hyppig kontakt seg i mellom. De brukte koder for å melde om inspeksjon og fikk som oftest beskjed i god tid, før kystvakten kom til stede. Da var tyvnettet forlengst fjernet og stuert bort.²⁴

Regelverket tillot bruk av ekstranett i 1960-årene. Beskyttelsesnettet, som var betegnelsen, skulle ha dobbelt så stor maskevidde som selve trålposen. En maske av beskyttelsesnettet ville dekke fire masker i trålposen. Dermed ville ikke den totale maskevidden bli vesentlig redusert. Men var ekstranettet en vanlig trålpose, noe som var den enkleste løsning, minket småfiskens mulighet til å slippe gjennom maskene med 20 %. Den effektive maskevidden ville da bli 105 mm i stedet for 120/130 mm.²⁵ Laveste beskatningsalder for torsk ville da bli under tre år. Hensikten med å omgå maskeviddebestemmelsen var først og fremst økonomisk betinget. Med lovlig maskevidde mistet trålerne mye salgbar fisk som var over minstemålet. Med tyvnett unngikk de slike tap.

Personell fra kystvakten bekrefter til fulle beretningene om fiskejuks. Tyvnett som kunne løsnes fra trålen ved å trekke ut en løkkeknute, var en vanlig fuskemåte. På spørsmål om hvordan nettet hadde havnet i trålen, hadde besetningen svar på rede hånd. Det hadde havnet i trålen ved en tilfeldighet. Å spenne et tau



Aktivneset på 1970-tallet. Kystvakten på inspeksjon om bord i "Ottar Birting", kontroll av maskevidde. T.v. skipper Rolf Gresdal. (Utlånt av Jan Sporsem.)

stramt over trålposen slik at maskene ble strekt, var en annen hyppig brukt metode for å hindre undermåls fisk i å slippe gjennom trålen. Uer, med sine store finner, var et annet ulovlig hjelpemiddel som var vanskelig å bevise som bevisst metode for fiskejuks. Kom tråleren over uer, lot besetningen være å fjerne den del av uerfangsten som stod fast i maskene i enden av trålposen. Dermed hadde en skaffet seg et naturlig tyvnett. Regelverket krevde at trålposene skulle tømmes etter hvert hal. Men å bevise at samme uer hadde vært med på flere hal, var ikke enkelt. Manipulering med pålagt sorteringsrist for undermåls fisk kan forekomme, men regnes ikke som et stort problem. De fleste trålerskipperne ser på slike innretninger som et nyttig og lønnsomt hjelpemiddel.

Triksing med vekten på fisk, når den ble iset i kasser, forekom. Med fem til ti kilo

fisk mer enn anført i hver kasse, kunne betydelige mengder landes ulovlig. Alle disse former for juks, var og er i kystvaktinspektørens fokus, under inspeksjoner.²⁶⁾ Jevnlige meldtes og meldes det om trålere som blir oppbrakt for brudd på norsk regelverk. Hvor omfattende tyvfisket har vært og er, er det vanskelig å fastslå. Men mangt tyder på at omfanget til tider har vært svært stort.

Konsekvenser av triksing med maskestørrelse

Forsøk utført på kysten av Finnmark i 1973 viste konsekvensene av å trikse med maskeviddestørrelsen. Med lovlig trålpose (maskevidde 130) var det eksempler på at torsk ned til 25 centimeters lengde ble fanget. Med dobbel pose ble det tatt fisk helt ned til 10 cm. Trålfiske

påførte derfor torskestammen relativt større dødelighet blant yngre aldersgrupper enn andre redskapsgrupper.²⁷⁾ Hvis det medfører riktighet, som enkelte intervjuobjekter hevder, at spesielle tyvnett med liten maskevidde ble brukt av "alle" norske trålere i perioder,²⁸⁾ ville uttaket av små fisk bli langt større enn det forskerne kunne regne med. Forskningen var klar på følgende punkt. Med økt maskevidde til 150-160 mm, ville uttaket av umoden fisk minske sterkt. Totalutbyttet av torsk ville med en slik praksis, på sikt, ha blitt langt høyere enn hva tilfellet var i 1960- og begynnelsen av 1970- årene. Norske tråleres beskatning av småfisk var stor, men fiskemønsteret for andre trålernasjoner, f.eks. Sovjet-Samveldet, belastet småfisk enda mer enn det norske.²⁹⁾ Trålfiske synes derfor å ha belastet fiskeressursene, og da særlig den arktiske torskestammen langt mer enn andre, mer selektive redskapsgrupper. For å bedre situasjonen la forskerne stor vekt på nødvendigheten av både nasjonale og internasjonale regulerings tiltak. Trålerbesetningene var likevel i liten grad villige til å følge forskernes råd, hvis intervjuobjektene står til troende. Etter hvert som kontrollen har blitt intensivert, har metodene for å omgå bestemmelsene blitt mer utspekulerte. Selv en trål med lovlig maskevidde kan som nevnt, bygges og rigges slik at den effektive maskevidden ble redusert med 50 %, når den var i bruk.³⁰⁾

Etter 1946 har presset på fiskestammene økt enormt. Sovjetrussiske trålere fikk i 1960- årene bare 1/3 av de fangstene de fikk i 1946. De engelske trålerne fikk i 1960-årene så lite som 1/8 av den fiskemengde de tok opp ved Bjørnøya og Svalbard i 1946. Fisk mer enn åtte år gammel, m.a.o. stor fisk, var svært sparsomt representert etter 1958. Variasjoner i

årsklassenes størrelse kan være en av forklaringene på endringer i fangstmønsteret.³¹⁾ Ikke målbare faktorer kan ha hatt stor betydning på endringene. Skreifisket langs kysten reduserer gytebestanden med tusener av tonn. Hvor stor effekt dette har på bestanden er det ingen gitt å vite. Men at den minsker torskebestanden, er det ingen tvil om. Kval og sel tar også for seg så det monner. Tareskogen, kysttorskeyngelens oppvekstområder, reduseres av taretrålere og kråkeboller. Kongekrabbeinvasjonen er en annen udefinert trussel. Trålfiskets beskatning av små fisk har, hevder de fleste forskere, både redusert og utsatt muligheten for en optimal beskatning av fiskeressursene.

Skader på bunnflora/fauna

Nyere forskning har påvist betydelige forekomster av korallrev langs norskekysten. Dette er svært viktige oppvekstområder for de fleste fiskeslag. Trålfiskerne fant i sin utrettelige søken etter fangst naturlig nok raskt frem til disse rike biotopene. De eldre typer bobbins var som tidligere omtalt, stålkuler. Festet til trålens nedre kant, dundret de bortover havbunnen med stor kraft og knuste det meste i sin vei. Særlig ille var effekten på korallrevene. Disse hadde blitt skapt gjennom tusener av år etter siste istid. Når trålerne fisket på nye korallrev, ble det som oftest plunder. Undersiden av trålen var beskyttet. Et lag med tykt okseskinn (i dag brukes plastmatter) dekket den del av trålen som berørte bunnen. Trålen festet seg likevel i korallene, ofte med ødelagt bruk som resultat. I stedet for å forlate korallrevet, valgte enkelte trålskipperer å gjørerevet tilgjengelig for tråling. De visste

råd. Det enkleste var å kjøre bruket med bare "bobbins". Det var som oftest nok til å rydde bunnen for korall og "sopp" som trålbetningene kalte de runde osteformede utvekstene som kunne finnes i store antall på enkelte fiskefelt. De trålbetninger som gikk grundigst til verks, festet grov kjetting mellom tråldørene, og med maksimal fart ble innretningen ført over revet. Koraller og "sopp" ble brutalt og effektivt rasket opp der kjettingen laget gater i korallskogen. Etterpå kunne fangsten gjenopptas på vanlig vis med liten risiko for skader på bruket. Vanligvis var fangstene gode på steder med rike korallforekomster.³²⁾ Hvor utbredd denne praksis var, er selvsagt umulig å si. Men at bevisst ødeleggelse av korallrev i enkelte tilfeller fant sted, er tenkelig hvis ryktene medfører riktighet. Deler av rike biotoper som hadde bygd seg opp gjennom tusener av år etter siste istid, ble ødelagt på kort tid. Alle kjente korallrev har blitt stengt for trålfiske. Å minske trålfiskets skadevirkninger på bunnflora og bunnfauna er et satsingsområde. Nye typer tråldørdesign og "gear" (utstyr), lik de brukt på pelagisk trålfiske, utformes for å muliggjøre minsket berøring av bunn under trålfiske og redusert drivstofforbruk.³³⁾

Konklusjon

Både den store internasjonale trålerflåten og den lille norske trålerflåten har beskattet og beskatter fortsatt de arktiske torskefiskestammene. Til tross for tildels intenst fiske fra tusener av trålere og andre fiskefartøy i nesten 100 år har både torsk og andre fiskeslag, ikke bare overlevd i arktiske havområder, men kan vise til stor vekst mot slutten av det første tiåret i år 2000. Bestanden av arktisk

torsk i nordområdene har slett ikke hatt samme dramatiske kollaps som f. eks. torskestammen ved New Foundland.

Trålernes uttak av fisk har ikke vært optimalt. En alt for stor del av fangstene har bestått av små fisk i alt for mange år. Likevel har bestanden overlevd. Forskerne har vært entydige i sine anbefalinger om å spare småfisken. Det var, og er fortsatt veien å gå, for å øke totalutbyttet av fiskeressursene i nordområdene, slik de ser det. Forskerne synes et stykke inn i 2009 å ha nådd frem med sitt budskap. Både norske og andre trålernasjoners lovgivere har lojalt gjennomført forskernes anbefalinger om maskeviddestørrelser, seleksjonsinnretninger og andre reguleringer. I hvilken grad de løfterike prognoser for torskebestanden i Barentshavet er et resultat av en ny og langt mer ansvarlig holdning overfor reguleringer blant trålfiskets tusener av utøvere, er vanskelig å vite. Men fortsatt fokus på kontroller og oppbygging av et stadig mer effektivt system for overvåkning, gir håp om en bærekraftig fremtid for en norsk trålerflåte hvis de naturgitte forutsetninger er til stede.

Mange av besetningsmedlemmene på de norske trålerne som vi har intervjuet, innrømmer at de fusket med maskevidden når de fant det formålstjenlig i "gamle dager". Verre er det, hvis det er rett det de hevder, at "alle" norske trålere gjorde det samme. Men norske tråleres juks med maskestørrelser, utkast og andre regelbrudd har minsket etter hvert. Hyppige kontroller og aksept av forskningens syn på bestandsutvikling har redusert graden av ulovlig norsk trålfiske betraktelig. Den norske trålernæring fremstår derfor som lojal overfor reguleringer og påbud, mens den streber mot en bærekraftig høstingskultur.

Forskningsresultatene entydige råd om å spare småfisk synes å ha gått EU-systemets forvaltere hus forbi. EU-trålere er pålagt å kvitte seg med undermåls fisk. Den kan ikke landes og må dumpes i åpen sjø. Norske fiskerimyndigheter arbeider intenst for å få EU til å adoptere det norske systemet. Først da vil forskerne få oversikt over det totale uttak av fisk fra de forskjellige fiskebestander og dermed grunnlag for å beregne bærekraftige uttak. Det ligger derfor sannsynligvis et stykke frem i tid før en får en optimal beskatning av fiskestammene i mange områder.

Da trålerbesetningene i saltfiskperioden kastet ut fisk, var det lovpålagt. All fisk som ikke egnet seg for salting, måtte dumpes. Senere førte forskjellige typer kvoteordninger til utkast av den fisk som var minst lønnsom. Siden dumping av fisk hørte til dagens orden i en årrekke, ble dette en akseptert del av trålerbesetningenes hverdag. Det skulle vise seg å være en vane som var vond å vende da forbudet kom, men som ble forandret etter hvert som budskapet om bærekraftig beskatning gikk inn. Et mer effektivt, norsk kontrollregime forbedret etter hvert lovligheten til et akseptabelt nivå.

Senere holdningsendringer ga seg utslag i forsøk på å ta vare på mer fisk. Under ferskfisktråling i 1960-1970 årene utførte f. eks. to trålere som leverte sine fangster i Melbu forsøk med å fryse ned skrotfisk i blokk eller å konservere den i tank. Produktene ble anvendt som dyrefor. Lønnsomheten viste seg snart å være for dårlig til å opprettholde ordningen. Andre som forsøkte seg på det samme, måtte også innstille.³⁴⁾

Det norske kontrollregimet har utvilsomt bidratt til å gjøre det norske trålfisket mer stuerent enn de fleste andre nasjoners trålfiske. Det internasjonale trålfisket vil, hvis forskning står til troende, ikke bli akseptabelt før et totalforbud mot utkast og respekt for kvoter også blir regelen for utenlandske trålere.

Status for den norsk/arktiske torskestammen i 2009 er forbausende god. Etter forskernes beregninger er den på høyde med torskbestanden i 1948. Dette er så oppløftende, at mange tviler på forskernes prognoser. De tok jo sørgelig feil med sine beregninger i 1989. Årsakene til de gode prognosene er utvilsomt mange og varierte. De mange restriktive tiltak innen alle typer fiskerier, sammen med naturgitte endringer i nordlige havområder, har vist seg effektive på langt sikt. Fiske med trål som har vært sett på med større skepsis enn andre fiskemetoder, står kanskje for en renessanse. Nasjonale og internasjonale kontrolltiltak synes endelig å ha virket. Norsk fiskerinæring står forhåpentlig foran en ny og svært løfterik periode i sin historie. Fortsatt norsk tråldrif vil utvilsomt være nødvendig for å få en optimal utvikling i Norges nest største eksportnæring, fiskerelaterte produkter.

Seleksjonsproblemet, dvs. muligheten til å hindre uttak av for eksempel små fisk, er langt på vei løst med den påbudte "Nordmørsrista". Å hindre slitasje og skade på bunnflora og bunnfauna er i ferd med å finne en løsning gjennom en kombinasjon av tråldører for pelagisk trålfiske og bunntrål. Reduksjon av brennstofforbruk kan oppnås med trålpoper av nytt design og lettere trål. Dermed er en i ferd med å finne akseptable løsninger på de sider av norsk trålfiske som har vært sterkest kritisert.

Noter:

- 1) Opplysninger fra forskning er hovedsaklig hentet fra Gjert Endre Dingsørs hovedfagsoppgave, Estimation of discards in the commercial trawl fishery for Northeast Arctic cod (*Gadus morhua* L.) and some effects on assessment. Side 6 og 7.
- 2) Om fiske med trål, bilag til Ot. prp.51, side 83.
- 3) Ibid. side 84.
- 4) Ibid. side 87.
- 5) Ibid. side 91.
- 6) Ibid. side 91.
- 7) Fiskedagboka til "Møretrål 2" i 1950-årene.
- 8) Opplysning gitt av John Oscar Hanson.
- 9) Opplysning hentet fra "Møretrål 2"s fiskedagbok, formidlet av John Oscar Hanson. Han var om bord da dette skjedde. Se note 17 for forklaring på "sekk".
- 10) Opplysninger gitt av de fleste som har blitt intervjuet av Ole Kristian Stokke og Kjell Fostervold.
- 11) Fiskets Gang, 1961, 1965. Beskatning av fiskebestandene i våre nordlige farvann, A. Hysten og G. Sætredal, side 7.
- 12) Ibid. side 11.
- 13) Ibid. side 29.
- 14) Ibid. side 27.
- 15) Ibid. side 33 og side 35.
- 16) Opplysning gitt av Arild Engås, Havforskningsinstituttet.
- 17) Opplysningene ovenfor er hentet fra Fiskets Gang nr. 7-16. februar 1961. Beskatning av fiskebestandene i våre nordlige farvann, A. Hysten og G. Sætredal, og Fiskets gang nr. 37-9. september 1965. Beskatning av torsk- og hysebestanden i våre nordlige farvann, Arvid Hysten.
- 18) Hovedfagsoppgave fra 2001.
- 19) Opplysning gitt av Rolf Roksvåg, trålfisker på tråleren "Sletnes" i 1958. Se også Fisker og Havet, 1966-nr.3, side 6.
- 20) Opplysning gitt til Ole Kristian Stokke og Kjell Fostervold av Alf Gunnar Melby, skipper på "Tromstrål 1".
- 21) Opplysning gitt til Ole Kristian Stokke og Kjell Fostervold av Martin Sivertsen.
- 22) Opplysning gitt til Ole Kristian Stokke og Kjell Fostervold av Håkon Hansen.
- 23) Opplysning gitt av trålskipper Alf Gunnar Melby til Ole Kristian Stokke og Kjell Fostervold.
- 24) Opplysning gitt til Ole Kristian Stokke og Kjell Fostervold av blant andre de erfarne trålfiskerne Sølver Thordarson og Håkon Hansen. Sistnevnte var overbevist om at samtlige norske trålere brukte tyvnett.
- 25) Fiskets gang, nr. 37, 1965, Beskatning av torsk- og hysebestanden i våre nordlige farvann, Arild Hysten, side 540.
- 26) Opplysninger gitt av kystvaktinspektør, Terje Rødal.
- 27) Ressursene og Trålernæringen, side 4-5, Arild Hysten 1975.
- 28) Håkon Hansen hevdet dette i muntlig uttalelse.
- 29) Ressursene og Trålernæringen, side 6, Arild Hysten 1975.
- 30) Ibid. side 7.
- 31) Fisker og Havet, 1966- Nr.3, side 5.
- 32) Disse opplysninger er basert på informasjon fra folk som kjente trålermiljøet fra innsiden. Ingen vil stå frem med navn. Slik sett er dette å betrakte som rykter. Forskning viser at deler av korallrev utenfor norskekysten er ødelagt.
- 33) Opplysning gitt av Arild Engås, Havforskningsinstituttet.
- 34) Opplysning gitt av Kjell Fostervold, tidligere inspektør ved Melbu Fiskeindustri.