



DET KONGELEGE
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

Sjarkflåtens rolle i et fremtidsrettet kvotesystem

Drøftingsnotat for høring



Illustrasjonsfoto: Finnmark Dagblad

Innhold

1	Innledning	1
2	Nærmere om drøftingsnotatet	2
3	Nærmere om sjarkflåten	4
3.1	Antall fartøy og deltakeradganger i sjarkflåten.....	4
3.2	Alder på fartøy med deltakeradgang i sjarkflåten.....	8
3.3	Sjarkflåtens fangst og redskap	9
3.4	Lønnsomhet i sjarkflåten.....	12
3.4.1	Lønnsomhetsundersøkelsen.....	12
3.5	Kvoteutnyttelse	15
3.5.1	Torsk nord for 62° N.....	17
3.5.2	Hyse nord for 62° N.....	18
3.5.3	Sei nord for 62° N.....	19
3.5.4	Makrell.....	19
3.5.5	Norsk vårgytende sild.....	21
3.5.6	Sild i Nordsjøen og Skagerrak	21
3.6	Samfiskeordningene for sjarkfiskeflåten	21
3.6.1	Samfiske torsk, hyse og sei nord for 62° N.....	21
3.6.2	Samfiske i pelagiske fiskerier	22
3.7	Åpen gruppe	23
3.8	Myndighetskrav til sjarkfiskeflåten.....	25
4	Sjarkflåtens rolle i kystsamfunnet	27
4.1	Sjarkflåten	27
4.1.1	Vurderinger av antall fartøy og deltakeradganger.....	27
4.1.2	Vurdering av lønnsomhet	32
4.2	Vurdering av samfiskeordningen for torsk, hyse og sei nord for 62° N.....	35
4.2.1	Vurdering av sysselsetting.....	37
4.2.2	Kapasitet.....	38
4.3	Vurdering av skjerpede myndighetskrav overfor sjarkflåten.....	42
4.4	Vurdering av åpen gruppe	42
4.5	Vurdering av sjarkfiskeflåtens rolle i tilknytning til fiskeforedlingsindustrien .	44
4.5.1	Rolle som råstoffleverandør – bedrifter og samfunn.....	44
4.5.2	Sesongfiske	47
4.5.3	Råstoffkvalitet og ivaretagelse av denne	49
5	Sjarkflåtens rolle i et fremtidsrettet kvotesystem	52
6	Modeller for sammenslåing av fisketillatelser	54

6.1	Modell 1: Sammenslåingsordning for sjarkflåten under 11 meter hjemmelslengde	54
6.2	Modell 2: Sammenslåingsordning for sjarkflåten under 11 meter faktisk lengde	54
6.3	Modell 3: Todeling av sjarkfiskeflåten	55
6.4	Modell 4: Samfiske som grunnlag for sammenslåing	56
7	Vurdering av effekter	57
7.1	Struktureringshistorikk	57
7.2	Rederistruktur	57
7.3	Opprydding av hjemmelslengde	58
7.4	Aktivitet	58
7.5	Samfiskeordningen	60
7.6	Avkortning og krav til kondemnering	61
7.7	Sammenslåing, effektivisering og overkapasitet	62
8	Frist og innretning av høringsuttalelser	63
	Vedlegg	i

1 Innledning

Hensikten med denne høringen er å gi et bedre beslutningsgrunnlag for en helhetlig politisk vurdering og revisjon av kvotesystemet. Spørsmålet er hvilke rammebetingelser sjarkflåten bør ha i et fremtidsrettet kvotesystem.

Dagens kvotesystem har blitt gradvis utviklet de siste 40 årene. Utgangspunktet var fiskets rolle som samfunnsbærer langs kysten. På dette grunnlag ble prinsipper om en fiskereid flåte og begrenset trålflåte etablert. Overfiske ble et vendepunkt for sektoren, og hensynet til en bærekraftig høsting av ressursene har etablert seg som et overordnet hensyn i norsk fiskeriforvaltning. I tråd med den økonomiske utviklingen, og den generelle produktivitetsutviklingen i samfunnet, har kvotesystemet også fått mekanismer for å ivareta lønnsomheten i næringen. Kvotesystemet har på denne måten blitt endret, påbygd og utvidet som svar på ulike utfordringer som næring og forvaltning til enhver tid har stått overfor. Resultatet er et avansert, men svært komplekst og lite fleksibelt system.

Det var med dette utgangspunkt Nærings- og fiskeridepartementet ga Eidesenutvalget (Kvoteutvalget) i mandat å se på helheten i kvotesystemet, og hvordan dette var rustet til å møte dagens og fremtidens utfordringer. Utvalget leverte høsten 2016 NOU 2016: 26 *Et fremtidsrettet kvotesystem*. Utredningen var ute til offentlig høring våren 2017 hvor det fremkom ulike synspunkt på utvalgets anbefalinger. Alle relevante dokumenter ligger på Nærings- og fiskeridepartementets nettside, samlet under området regjeringen.no/nytt-kvotesystem.

Nærings- og fiskeridepartementet holder nå på med sine vurderinger og anbefalinger av et enklere, mer effektivt og fleksibelt kvotesystem som kan ligge fast over tid og på den måten gi forutsigbare rammebetingelser for fiskerinæringen. Forenklinger av kvotesystemet kan i utgangspunktet tilsi at hele flåten bør ha like rammebetingelser. Det kan likevel være grunner til å gjøre særlige tilpasninger for deler av flåten. Dette har også vært tilfelle for sjarkfiskeflåten, som i dagens system ikke har tilgang til strukturvirkemiddel. Dette har vært begrunnet med flåtens betydning for sysselsetting og bosetting i distriktene.

2 Nærmere om drøftingsnotatet

Sjarkflåten er i dette drøftingsnotatet brukt som en samlebetegnelse på de minste fiskefartøylene i den norske fiskeflåten. Med sjarkflåte menes lukket fartøygruppe under 11 meter (13 meter for kystnot makrell).

Sjarkfiskeflåten er den desidert største flåtegruppen målt i antall båter, og skaper derfor spredt aktivitet langs kysten. Sjarkfiskeflåten har også en viktig rolle som leverandør av ferskt råstoff til fiskeindustrien. Departementet mener derfor det er formålstjenlig med en bredere drøfting av hvilken rolle sjarkfiskeflåten har og bør ha i fremtiden.

Dette drøftingsnotatet er ment å legge til rette for en slik debatt. En eventuell form for strukturkvoteordning er et element i dette, men ikke det eneste. Derfor drøftes også samfiskeordningen, hjemmelslengde, overreguleringsgrad, kvoteutnyttelse, sjarkflåtens rolle i kystsamfunnene og for fiskeindustri, geografisk tilhørighet etc. Likevel er debatten om hvorvidt sjarkflåten bør få tilgang til en strukturkvoteordning viktig å avklare, som en del av en melding til Stortinget om et fremtidsrettet kvotesystem.

For å få et bredere beslutningsunderlag om rammebetingelsene til sjarkflåten i et fremtidsrettet kvotesystem, er det i kapittel 3 en beskrivelse av sjarkfiskeflåtens situasjon i dag og hvordan utviklingen av denne flåtegruppen har vært. Denne kartleggingen analyseres videre i kapittel 4. I kapittel 5 vurderes hovedfunnene, og hva disse sier om hva som bør vektlegges i vurderingen av rammebetingelser.

Debatten om fremtidige rammebetingelser for sjarkflåten har vært preget av fronter som står sterkt mot hverandre i synet på om denne gruppen skal ha tilgang til strukturkvoteordningen eller ikke. En strukturkvoteordning er en ordning som legger til rette for at eiere av to fartøy på visse vilkår kan ta et fartøy ut av fiske og fiske begge kvotene med det ene fartøyet. Det er først og fremst økonomiske incentiver bak fartøyeiernes ønske om å rasjonalisere driften gjennom å benytte denne muligheten. For samfunnet er det flere positive effekter, blant annet reduksjon av overkapasitet som gir en mer effektiv utnyttelse av ressursene. Hensynet til sikkerhet, arbeidsmiljø og lønnsomhet trekkes også frem som positive effekter av en strukturtilpasset fiskeflåte.

På den annen side legger innføringen av en strukturkvoteordning til rette for at fartøy blir kjøpt med sikte på kvotesammenslåing. Da økes transaksjonshastigheten, og de strukturelle endringene påskyndes. En strukturkvoteordning får dermed virkninger ut over de bedriftsinterne; fartøy flyttes, virksomhet konsentreres, arbeidsplasser skapes eller blir borte, både på sjø og land. En strukturkvoteordning påvirker dermed omfanget og fordelingen av aktiviteten i kystsamfunnene.

For å legge til rette for en bredere debatt om dette virkemiddelet, er det utarbeidet 4 ulike modeller som departementet ber høringsinstansenes vurdering av i kapittel 6. Disse

modellene spenner fra å utvide dagens strukturkvoteordning for kystflåten også til den minste fartøygruppen, til ingen form for strukturkvoteordning, men likevel en mulighet for at passive samfiskefartøy kan tas permanent ut av fiske. Mellom disse ytterpunktene er det en modell som tillater sammenslåing av fartøy under 11 meter faktisk lengde og en modell som tillater at sjarkflåten deles i to grupper, der en gruppe gis anledning til en strukturkvoteordning, men ikke den andre. I kapittel 7 foretas det en vurdering av hvilke effekter innføring av en eller annen form for sammenslåingsordning kan ha. I kapittel 8 stilles det spørsmål som høringsinstansene bes svare på. Høringsfristen er satt til 14. mai.

Dette drøftingsnotatet må ses i sammenheng med oppfølgingen av forslagene fra Kvoteutvalget. En rekke forslag fra utvalget er nå til vurdering. Blant annet om strukturkvoteordningen, slik den i dag er utformet, skal endres. I dette ligger en vurdering av om dagens skille mellom strukturkvoter og grunnkvoter bør opprettholdes, om ulike former for avkortninger og krav til kondemnering ved bruk av en strukturkvoteordning bør avvikes mm. Disse spørsmålene har høringsinstansene allerede uttalt seg om gjennom høringen av NOU 2016:26. Dette er således spørsmål som ikke drøftes i dette notatet.

Departementet har i dette drøftingsnotatet valgt å omtale tidligere sammenslåingsordning for konsesjoner, enhetskvoteordningen og dagens strukturkvoteordning for sammenslåingsordninger. Med *sammenslåingsordning* vises det således i dette drøftingsnotatet til en eller annen form for ordning som legger til rette for å slå sammen to tillatelser til å fiske (sammenslåing av en deltakeradgang eller konsesjon til å fiske). Med begrepet tillatelse til å fiske eller *fisketillatelse*, mener en adgang til å delta i et fiske (deltakeradgang eller konsesjon, ofte omtalt som en kvoterettighet). I drøftingsnotatet brukes uttrykket «faktisk lengde». Med dette menes et fartøys «største lengde», som er det begrepet som brukes av sjøfartsmyndighetene og i forskrifter.

3 Nærmere om sjarkflåten

Sjarkflåten, fartøygruppen under 11 meter (13 meter for kystnot), er den største fartøygruppen målt i antall fartøy. Det er en svært sammensatt gruppe med mange ulike driftstilpasninger og varierende aktivitet. I dette kapitlet prøver vi å tegne et bilde av fartøygruppen. De fleste fartøyene i gruppen driver fiske etter torsk, hyse og sei nord for 62° N. Mye av tallmaterialet og diskusjonen i dette kapitlet vil derfor være avgrenset til fisket i denne gruppen.

3.1 Antall fartøy og deltakeradganger i sjarkflåten

Per februar 2018 var det registrert 1 397 fartøy med hjemmelslengde under 11 (13) meter med deltakeradganger innen lukkede fiskerier.

Tabell 1 Antall fartøy i lukkede fiskeri med hjemmelslengde under 11 (13) meter, fordelt på driftskombinasjon og fylke per 12.02.2018. (Kilde: Fiskeridirektoratet)

Driftskombinasjon	Bunnfiskeri	Pelagisk	Bunnfiskeri + pelagisk	Totalt
Finnmark	281		1	282
Troms	227	2	1	230
Nordland	447	17	18	482
Trøndelag	58	8	13	79
Møre og Romsdal	47	20	22	89
Sogn og Fjordane	8	12	5	25
Hordaland	6	109	17	132
Rogaland	5	37	8	50
Agder	8	11	1	20
Andre fylker	4	3	1	8
Totalt	1 091	219	87	1 397

Siden et fartøy kan ha deltakeradgang innen ulike fiskeri, vil antall deltakeradganger være ulikt antall fartøy. Tabell 1 viser at 84 % av fartøyene med hjemmelslengde under 11 (13) meter deltar i fisket etter torsk, hyse og sei (6 % driver både innenfor torsk, hyse, sei og pelagisk). Fisket foregår hovedsakelig i den nordlige landsdelen, og de tre nordligste fylkene er hjemsted for 994 fartøy med hjemmelslengde under 11 (13) meter med rett til å delta i lukket gruppe. Av disse var det 955 fartøy som bare hadde deltakeradgang innen bunnfiskerier. I sør er det mer pelagisk fiske, og 192 av de 219 fartøyene som bare har deltakeradgang innenfor pelagiske fiskeri hører hjemme i fylkene fra Møre og Romsdal og sørover. 87 fartøy har en eller flere deltakeradganger innenfor både bunnfiskeri og pelagiske fiskeri. Disse er jevnere spredd langs kysten, men med en konsentrasjon i Nordland (18 fartøy), Trøndelag (13 fartøy), Møre og Romsdal (22 fartøy) og Hordaland (17 fartøy).

Tabell 2 viser antall deltakeradganger i de ulike fartøygruppene med hjemmelslengde under 11 (13) meter og faktisk lengde for de viktigste lukkede gruppene i kystfiskeriene. Fartøy med hjemmelslengde under 11 (13) meter har totalt 1 616 deltakeradganger i de lukkede fiskeriene. Fisket etter torsk nord for 62° N og fisket etter torsk sør 62° N utgjør tilsammen 1 201 deltakeradganger.

Tabell 2 viser også at det er 429 deltakeradganger i gruppen under 11 (13) meter som «henger» på fartøy med faktisk lengde over 11 meter. Dette utgjør 27 % av deltakeradgangene. I fisket etter torsk nord for 62° N, som utgjør det store majoriteten av fartøy under 11 meter, er denne andelen 22 %.

Tabell 2 Antall deltakeradganger med hjemmelslengde under 11 (13) meter i de viktigste lukkede gruppene i kystflåten, fordelt på faktisk lengde per 12.02.2018. (Kilde: Fiskeridirektoratet)

	Faktisk lengde				Totalt
	Under 11 meter	11–14,9 meter	15–20,9 meter	21 meter og over	
Torsk ¹⁾ , nord	920	242	11	4	1 177
Torsk, sør	9	12		3	24
Makrell, not og garn/snøre	184	94	5	8	291
NVG-sild	50	29		1	80
Sild, sør	24	18		2	44
Totalt²⁾	1 187	395	16	18	1 616

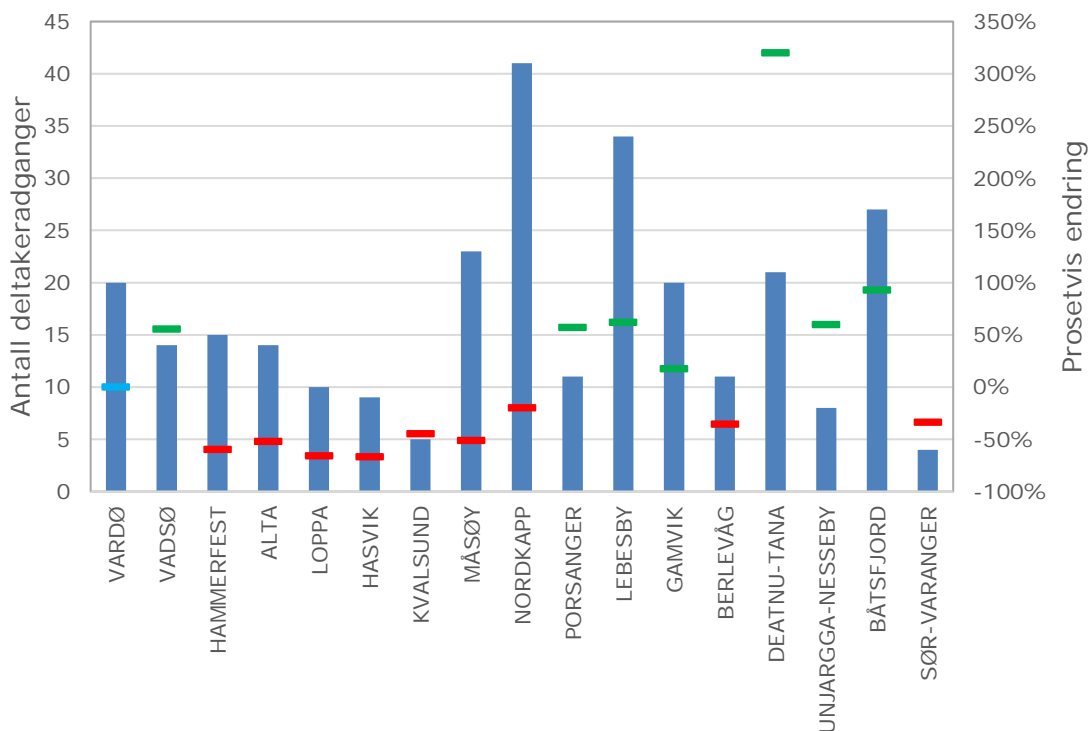
¹⁾ Hyse og sei, nord har en litt annen fordeling i forhold til faktisk lengde enn for torsk, nord.

²⁾ I tillegg kommer deltakeradganger i fangst av kongekrabbe.

De tre nordligste fylkene har 84 % av deltakeradgangene med hjemmelslengde under 11 meter i fisket etter torsk nord for 62° N og det er derfor interessant å se nærmere på fordelingen på kommunenivå i disse fylkene.

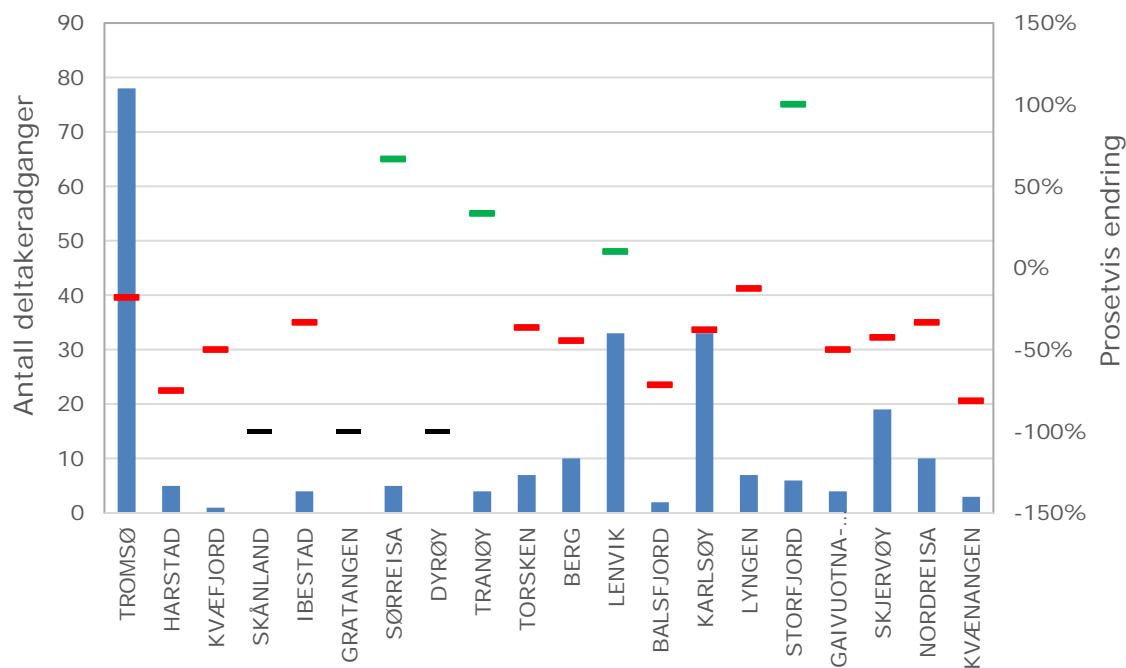
Det er stor variasjon mellom kommunene i antall deltakeradganger. For eksempel er det 78 deltakeradganger med hjemmelslengde under 11 meter innen fisket etter torsk nord for 62° N som er tildelt fartøy som er hjemmehørende i Tromsø kommune; noe som gjør Tromsø til den kommunen med fleste deltakeradganger innenfor denne fartøygruppen. I Finnmark er det Nordkapp kommune som har flest med 41 deltakeradganger, og i Nordland Øksnes kommune med 59 deltakeradganger. Til sammen har disse tre kommunene 15 % av alle deltakeradgangene. Av 77 kommuner i de tre nordligste fylkene som hadde registrert deltakeradganger innen fisket etter torsk nord for 62° N i 2003, er det 17 kommuner som har fått økt antall deltakeradganger når en sammenligner med februar 2018. Seks kommuner hadde ingen endring siden 2003, mens de resterende (54 kommuner) har hatt en nedgang i antall deltakeradganger, hvorav 11 kommuner har mistet alle de hadde i 2003.

I Figur 1 til Figur 3 vises antall deltakeradganger med hjemmelslengde under 11 meter i fisket etter torsk nord for 62° N i de ulike kommunene i Finnmark, Troms og Nordland per februar 2018, samt prosentvis endring fra 2003¹. I figurene angis endring i beholdningen av tillatelser per kommune, med fire ulike fargekoder (på høyre akse): Kommuner med grønn strek har hatt økning, blå strek betyr like mange som i 2003, rød strek indikerer nedgang i antall deltakeradganger, og kommuner med sort har mistet alle tillatelsene fra 2003.

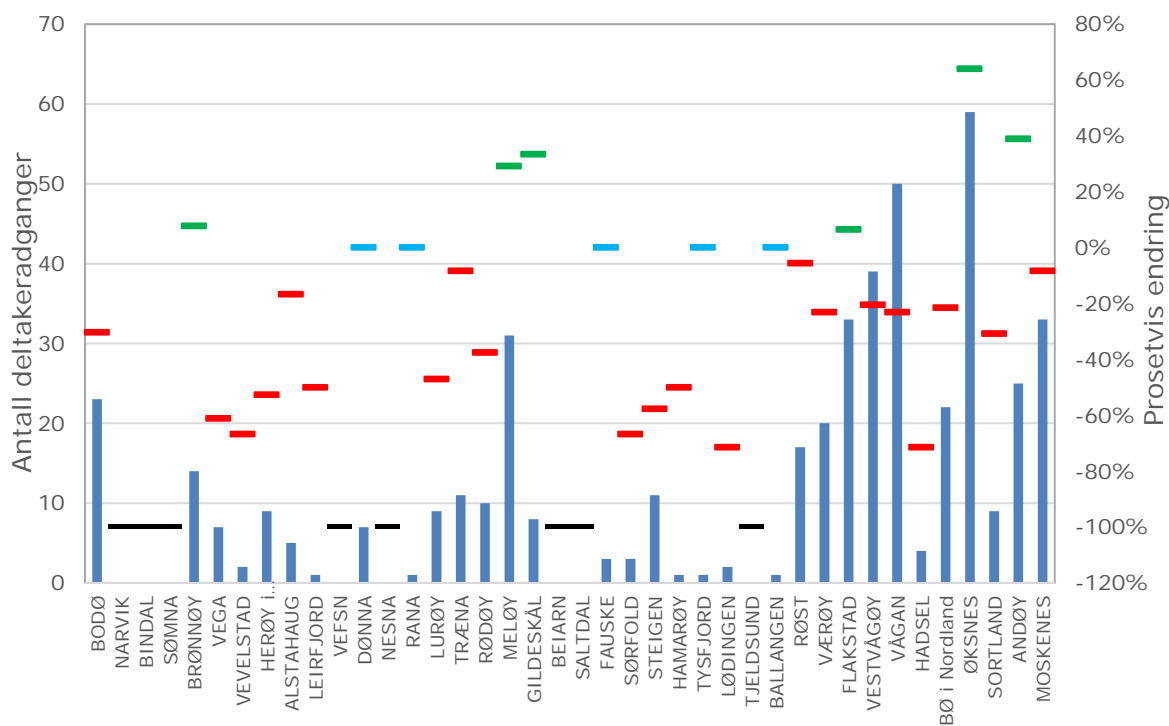


Figur 1 Kommunevis fordeling av deltakeradganger for torsk, nord med hjemmelslengde under 11 meter i Finnmark. Antall per februar 2018 og prosentvis endring fra 2003 til 2018. (Kilde: Fiskeridirektoratet)

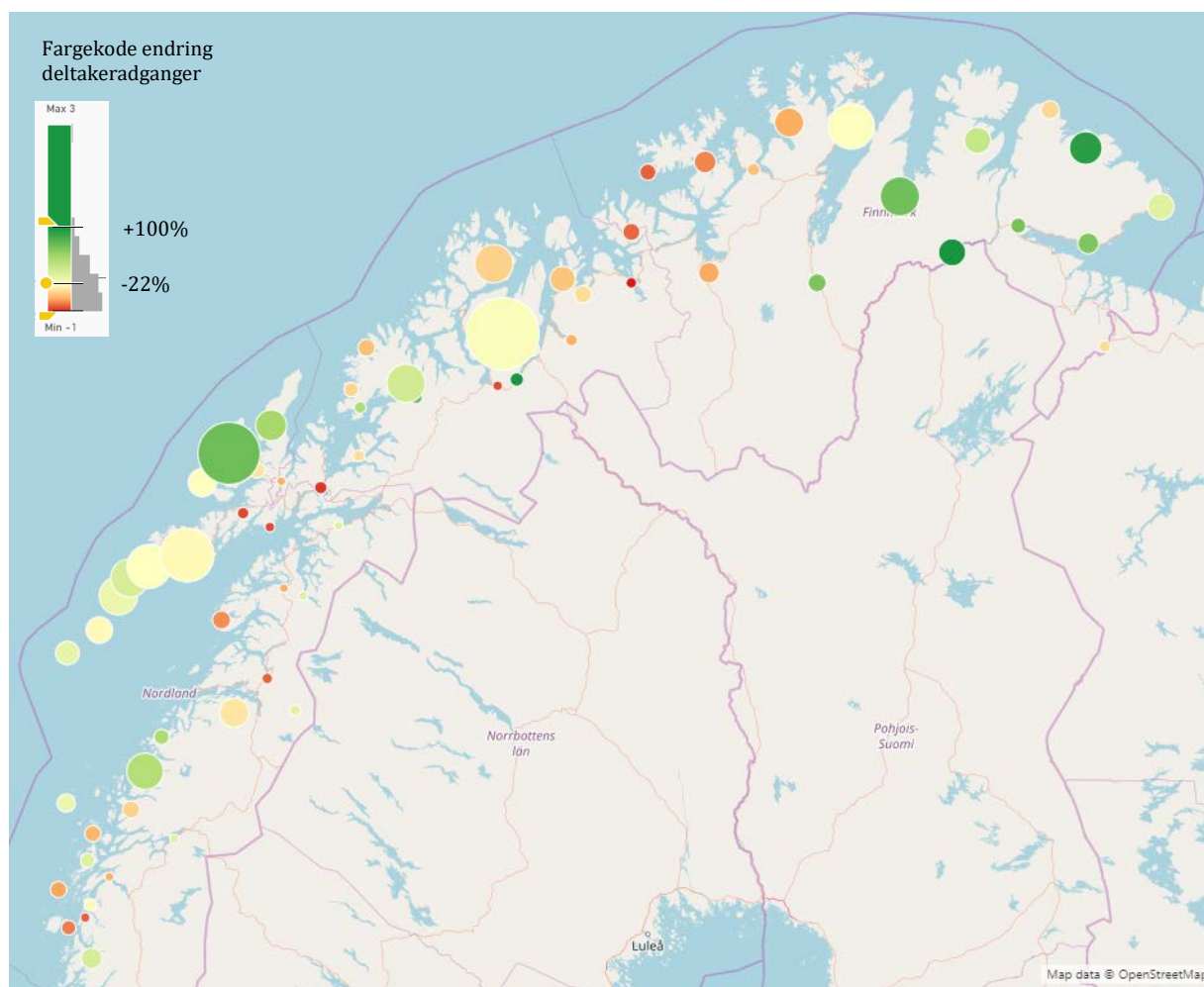
¹ Figurene sammenligner sjarkflåten i 2003 opp mot dagens situasjon (feb. 2018). I perioden 2003–2009 ble 427 deltakeradganger tatt ut gjennom kondemneringsordningen. De fleste var under 11 meter.



Figur 2 Kommunevis fordeling av deltakeradganger for torsk, nord med hjemmelslengde under 11 meter i Troms. Antall per februar 2018 og prosentvis endring fra 2003 til 2018. (Kilde: Fiskeridirektoratet)



Figur 3 Kommunevis fordeling av deltakeradganger for torsk, nord med hjemmelslengde under 11 meter i Nordland. Antall per februar 2018 og prosentvis endring fra 2003 til 2018. (Kilde: Fiskeridirektoratet)



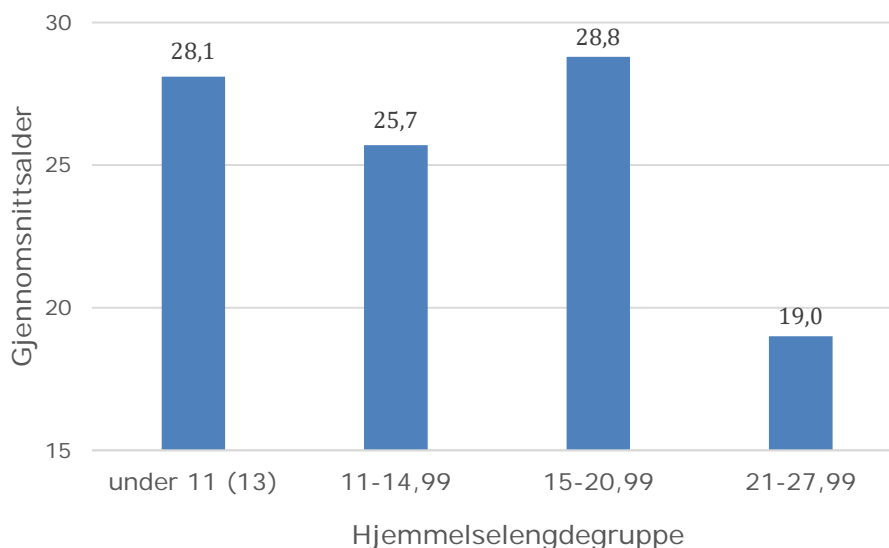
Figur 4 Kommunevis fordeling av deltageradganger torsk, nord hjemmelslengde under 11 meter i Nordland, Troms og Finnmark.

Figur 4 viser kommunevis fordeling av deltageradganger torsk, nord hjemmelslengde under 11 meter i de tre nordligste fylkene. Størrelse på sirkel indikerer antall tillatelser per februar 2018. Fargekode angir endring siden 2003; grønn er på eller over 100 %, mørk rød -100 %. Gjennomsnittlig endring er -22 % i perioden og er vist med gul farge.

3.2 Alder på fartøy med deltakeradgang i sjarkflåten

Gjennomsnittsalderen for fartøy under 11 meters hjemmelslengde er på 28,1 år. Det vil si at gjennomsnittsfartøyet ble bygget i 1990. Siden den gang har både teknologi og driftsform endret seg også i sjarkflåten, både med tanke på redskap, fangsthåndtering, sikkerhetsutstyr og lete- og navigasjonsutstyr. At skroget er gammelt behøver nødvendigvis ikke å innebære at innmaten i styrhus og utstyr på dekk er utdatert. Den kontinuerlige oppgraderingen av flåten skjer ikke nødvendigvis utelukkende gjennom nybygg. Installering av mer moderne utstyr på et gammelt fartøy kan bidra til at det holder tritt med utviklingen.

Selv om kapitalintensiteten har økt i flåten, der arbeidskraft er erstattet med teknologisk utstyr, så er likevel kapitalvarene (som snikhalere, garngreier, utblødningstanker, etc.) relativt rimelige sett i forhold til fangstinntekt og arbeidskraftkostnad. Det gjør at selv de minste fartøyene, med ikke nødvendigvis svært høyt aktivitetsnivå, har insentiver for å investere i slikt utstyr og ser seg tjent med det. Gjennomsnittsalderen i fiskeflåten gir derfor ikke et veldig godt bilde over modernitetsgraden.

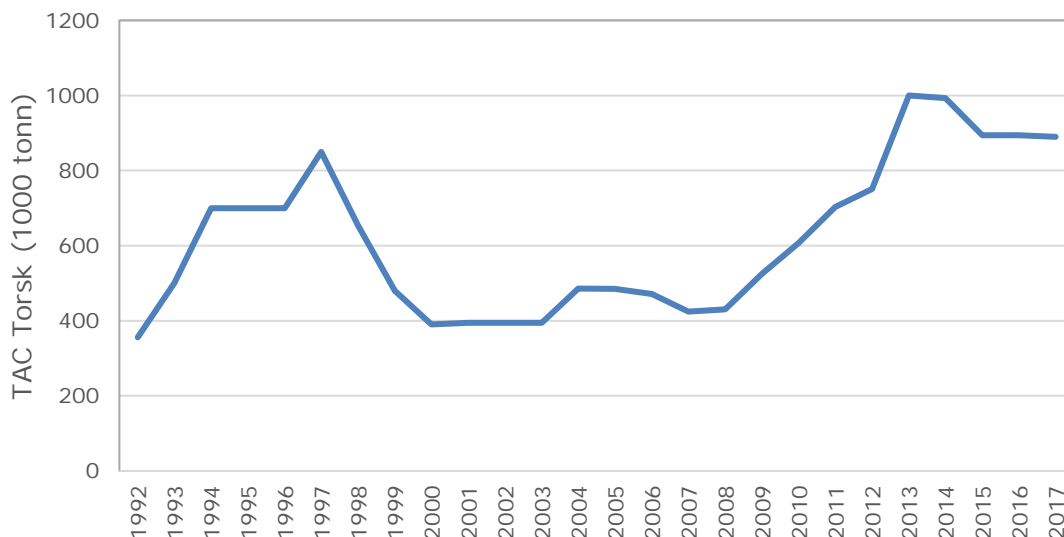


Figur 5 Gjennomsnittlig alder på fartøy med deltakeradgang i kystflåten. (Kilde: Fiskeridirektoratet)

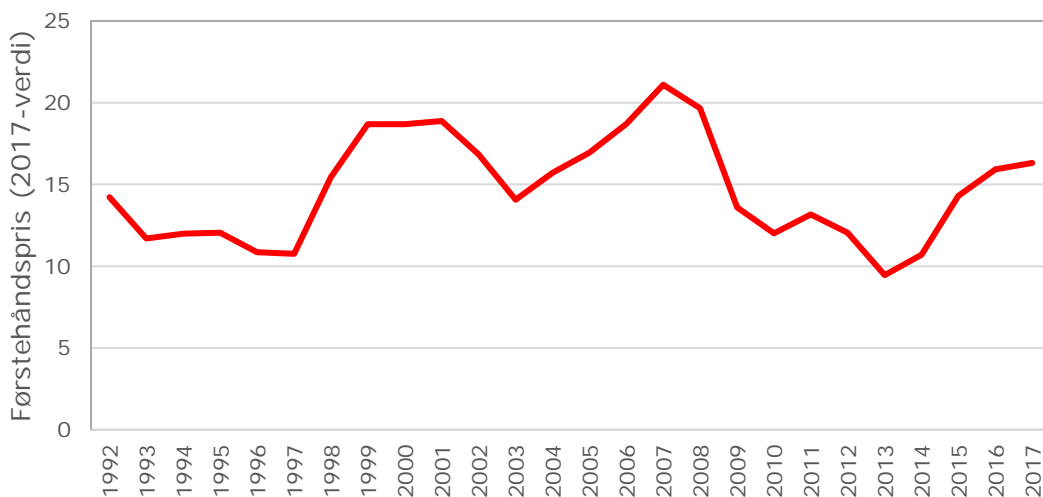
Figur 5 viser gjennomsnittsalderen per februar 2018 for fartøy med deltakeradgang i kystflåten (de samme deltakeradgangene som er presentert i Tabell 2) fordelt på hjemmelslengdegrupper. Fartøy med hjemmelslengde 11 (13) meter har en gjennomsnittsalder på 28,1 år. Gjennomsnittsalderen for alle fartøy med deltakeradgang i kystflåten er 27 år, mens gjennomsnittsalder for alle fartøy som er registrert i merke-registeret er 28,4 år. Ser vi utenfor våre landegrenser, og til Island, så finner vi at gjennomsnittsalderen til flåten der er høyere enn i Norge. Der var gjennomsnittsalderen for alle fartøy 30 år i 2017.

3.3 Sjarkflåtens fangst og redskap

Antall fartøy og deltakeradganger i det enkelte fylke gir en indikasjon på fiskerikaktiviteten. Det gir likevel ikke nødvendigvis det hele og fulle bilde av hvilket omfang fisket har. Mens antall fartøy og deltakeradganger går nedover, vil størrelsen på kvotene, fangstmengde og fangstverdi være mer preget av variasjoner fra år til år. Figur 6 og Figur 7 viser svingninger i totalkvoten (TAC) og førstehåndsprisen for torsk. De to grafene følger hverandre langt på vei, slik at økning i fangsten gjerne fører til lavere førstehåndspris.

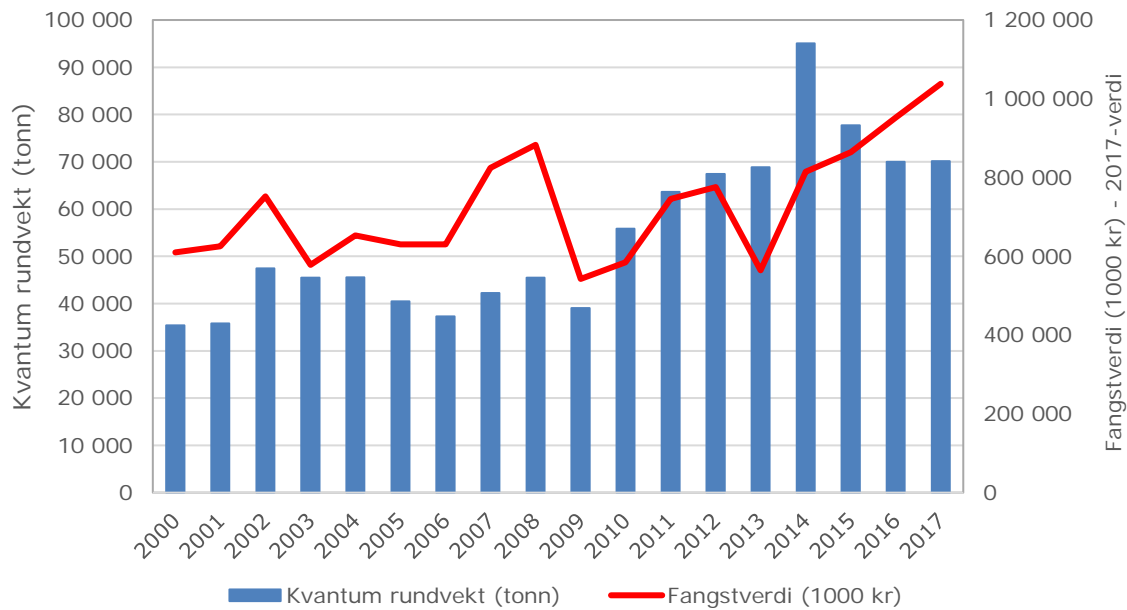


Figur 6 Utvikling i TAC på torsk 1992–2018. (Kilde: Fiskeridirektoratet)



Figur 7 Gjennomsnittlig førstehåndspris for torsk 1992–2017 (i 2017-verdi). (Kilde: Fiskeridirektoratet)

Særlig Figur 6 viser hvor avhengig fiskeriaktiviteten er av de naturlige svingningene i fiskebestandene. Svingningene kan variere enda mer på gruppenivå. Den minste kystflåten er den minst mobile og er mer avhengig av å fangste kvoten sin i starten av året når fisken er tilgjengelig nær land. I år med dårlig vær og mottaksproblem i hovedsesongen, kan den minste kystflåten få problem med å ta kvoten sin. Som Figur 8 viser, varierer fangstmengde og -verdi fra år til år og til tider kan det være store svingninger. Den høye fangsten i 2014 er et resultat av høy kvote og at torskefisket ble regulert som fritt fiske for fartøy under 11 meter fra årets start, i tillegg til at været var usedvanlig godt.



Figur 8 Landet kvantum og fangstverdi (2017-verdi) av torsk fra fartøy under 11 meter faktisk lengde. (Kilde: Fiskeridirektoratet)

En annen indikasjon på fiskeriaktivitet er kvantum og verdi av fisk fangstet av fartøy hjemmehørende i et område og kvantum og verdi av fisk som er ført i land i et område.

Tabell 3 viser landet kvantum og fangstverdi (i 2017-verdi) av torsk nord for 62° N for fartøy under 11 meter for hvert fylke i 2003 og 2017 og prosentvis endring fra 2003.

Tabell 3 Fylkesvis fordeling av landet kvantum og fangstverdi for torsk nord for 62° N etter fartøyenes hjemfylke. (Kilde: Fiskeridirektoratet)

Fartøyfylke	2003		2017*		Endring 2003–2017	
	Kvantum (rundvekt) tonn	Førstehåndsverdi 1000 kr	Kvantum (rundvekt) tonn	Førstehåndsverdi 1000 kr	Endring kvantum	Endring førstehåndsverdi
Finmark	7 597	93 989	13 198	194 179	74 %	107 %
Troms	7 218	89 557	10 636	163 225	47 %	82 %
Nordland	13 372	172 499	20 904	315 306	56 %	83 %
Nord-Trøndelag	685	8 740	1 358	20 522	98 %	135 %
Sør-Trøndelag	1 310	16 857	2 091	31 214	60 %	85 %
Møre og Romsdal	2 132	27 864	3 145	47 079	48 %	69 %
Sogn og Fjordane	207	2 759	381	5 764	84 %	109 %
Hordaland	181	2 359	825	12 121	356 %	414 %
Rogaland	42	553	229	3 336	443 %	503 %
Agder	104	1 396	240	3 694	131 %	165 %
Øvrige fylker	21	260	190	2 953	826 %	1037 %
Totalt	32 868	416 833	53 198	799 393	62 %	92 %

*Foreløpige tall for 2017

Som Tabell 3 viser har det i alle fylker vært en betydelig økning i kvantum og verdi for fartøy med hjemmelslengde under 11 meter. Dette henger selvfølgelig sammen med en kraftig økning i torskeknoten i perioden. Den økte fra 195 400 tonn i 2003 til 412 000 tonn i 2017 (+ 111 %). Fartøy hjemmehørende i Troms, Nordland, Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal har hatt noe lavere økning i landet kvantum enn gjennomsnittet.

Ser vi på ilandføringsfylket, illustrert i Tabell 4, er det spesielt Troms som skiller seg ut med en økning i landet kvantum på over 100 %.

Tabell 4 Fylkesvis fordeling av landet kvantum og fangstverdi for torsk nord for 62° N etter ilandføringsfylke. (Kilde: Fiskeridirektoratet)

Ilandføringsfylke	2003		2017*		Endring fra 2003 til 2017	
	Kvantum (rundvekt) tonn	Førstehåndsverdi 1000 kr	Kvantum (rundvekt) tonn	Førstehåndsverdi 1000 kr	Endring kvantum	Endring førstehåndsverdi
Finnmark	10 890	133 472	18 629	273 946	71 %	105 %
Troms	4 900	60 733	10 139	158 658	107 %	161 %
Nordland	14 789	192 837	23 914	359 241	62 %	86 %
Nord-Trøndelag	532	6 739	231	3 101	-57 %	-54 %
Sør-Trøndelag	178	1 929	24	306	-87 %	-84 %
Møre og Romsdal	1 262	16 787	262	4 136	-79 %	-75 %
Sogn og Fjordane	27	401	0	4	-99 %	-99 %
Hordaland	0	0	0	0		
Uoppgitt i Norge	289	3 934	0	0		
Totalt	32 868	416 833	53 198	799 393	62 %	92 %

*Foreløpige tall for 2017

3.4 Lønnsomhet i sjarkflåten

3.4.1 Lønnsomhetsundersøkelsen

Fiskeridirektoratet har siden 1966 produsert årlige lønnsomhetsundersøkelser for fiskeflåten. Resultatene i undersøkelse gir viktige indikatorer for næringens utvikling.

I lønnsomhetsundersøkelsen kartlegges fartøy som har en fangstinntekt over en viss grense². Kravet til fangstinntekt avhenger av fartøyets størrelse og justeres i takt med prisendringen for fisk. Undersøkelsen kan derfor inneholde fartøy i åpen gruppe som oppfyller fangstinntektskravet, og samtidig ekskludere fartøy i lukket gruppe som ikke oppfyller fangstinntektskravet. Likevel er fartøy som er med i lukket gruppe sterkt representert i utvalget til lønnsomhetsundersøkelsen. I 2016 utgjorde andelen fartøy

² Fram til og med 2008 ble satt krav til både driftstid og fangstinntekt. Fra 2009 stilles det kun krav til fangstinntekt. For 2016 var fangstinntektskravet 606 000 kr for fartøy under 10 meter, og 1 008 000 kr for fartøy mellom 10 og 10,9 meter.

uten deltageradganger i kystfiskeflåten 25,4 %. De fleste av disse inngår i fartøygruppe 001 «Konvensjonelle kystfiskefartøy under 11 meter hjemmelslengde»³, der de utgjør 41 % av populasjonen (343 av 840 fartøy).

Det er tidligere vist at pris og kvoter kan variere mye fra år til år. Dette påvirker lønnsomheten, og i tabellene under ser vi tydelige svingninger i tallene.

I lønnsomhetsundersøkelsen fokuseres det på utviklingen i størrelsesnøytrale begrep som driftsmargin⁴ og totalrentabilitet⁵ for å måle lønnsomheten. Driftsmarginen setter resultatet i forhold til omsetningen og totalrentabiliteten beregner avkastningen på den totale kapitalen.

Tabell 5 Driftsmargin for utvalgte fartøygrupper 2010-2016. Gjennomsnitt per fartøy. (Kilde: Fiskeridirektoratet)

Fartøygrupper	Driftsmargin i prosent						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
001 Konvensjonelle kystfiskefartøy under 11 meter hjemmelslengde	-0,7	6,2	3,9	3,1	5,4	12,2	9,7
002 Konvensjonelle kystfiskefartøy 11-14,9 meter hjemmelslengde	7,8	6,6	9,8	5,2	8,5	11,5	16,8
003 Konvensjonelle kystfiskefartøy 15-20,9 meter hjemmelslengde	6,5	8,0	7,3	4,9	7,2	14,0	22,4
004 Konvensjonelle kystfiskefartøy 21 meter hjemmelslengde og over	3,5	10,1	5,3	5,4	9,3	12,1	24,8
009 Kystnotfartøy under 11 meter hjemmelslengde	-1,5	14,1	12,5	12,4	-6,0	7,4	10,5
010 Kystnotfartøy 11-21,35 meter hjemmelslengde	12,8	18,5	16,1	-30,7	9,8	17,4	22,3
011 Kystnotfartøy inkl. ringnotsnurpere uten konsesjon (SUK-gruppen) 21,36 meter hjemmelslengde og over	14,5	21,2	15,1	5,4	7,4	18,4	23,2

Tabell 5 viser driftsmarginen for utvalgte fartøygrupper i perioden 2010 til 2016. I perioden 2010 til 2016 har det vært en forbedring i denne for alle fartøygruppene i kystflåten. Sammenlignet med de andre fartøygruppene i samme fiskeri har fartøy under 11 meter hjemmelslengde lavere driftsmargin enn fartøy over 11 meter i perioden sett under ett. En årsak til at de største fartøyene har bedre driftsmargin kan være en økning i kvotegrunlaget gjennom tilgang til strukturkvoteordningen.

Strukturkvoteordningene for fiskeflåten medfører endringer i både inntekter og kostnader, og lønnsomheten vil dermed kunne påvirkes. De minste fartøygruppene kan i

³ Fartøy i kystflåten uten deltageradgang er gruppert i fartøygruppene etter fartøyets faktiske lengde.

⁴ Driftsmargin i % = (Driftsresultat x 100)/sum driftsinntekter

⁵ Totalrentabilitet i % = (Driftsresultat + finansinntekter) x 100/Gjennomsnittlig total kapital.

tillegg være mer sårbare på grunn av mindre mobilitet og at en stor del av fisket er basert på torsk.

Tabell 6 Totalrentabilitet for utvalgte fartøygrupper 2010-2016. Gjennomsnitt per fartøy. (Kilde: Fiskeridirektoratet)

Fartøygrupper	Totalrentabilitet i prosent						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
001 Konvensjonelle kystfiskefartøy under 11 meter hjemmelslengde	-0,5	5,5	3,6	2,2	5,4	10,7	8,3
002 Konvensjonelle kystfiskefartøy 11-14,9 meter hjemmelslengde	4,9	4,7	6,8	3,2	5,3	8,4	10,3
003 Konvensjonelle kystfiskefartøy 15-20,9 meter hjemmelslengde	3,2	3,9	3,2	2,4	3,3	6,5	7,2
004 Konvensjonelle kystfiskefartøy 21 meter hjemmelslengde og over	2,9	4,0	2,5	2,5	2,6	5,0	8,6
009 Kystnotfartøy under 11 meter hjemmelslengde	-0,9	13,7	3,6	8,4	-4,9	2,7	8,3
010 Kystnotfartøy 11-21,35 meter hjemmelslengde	4,9	12,8	7,5	-8,2	2,3	6,9	7,8
011 Kystnotfartøy inkl. ringnotsnurpere uten konsesjon (SUK-gruppen) 21,36 meter hjemmelslengde og over	4,1	5,8	4,5	1,3	1,8	4,6	6,1

Sterkere strukturering kan også forklare hvorfor totalrentabiliteten blant de større fartøyene stort sett er lavere enn for de minste fartøygruppene. Strukturering kan ha positiv innvirkning på driftsinntekter og driftsmargin, men representerer samtidig en vesentlig kapitaløkning for de fartøyene som deltar og som betaler høye priser for strukturkvotene. Til tross for høyere driftsresultat, kan den økte kapitalbindingen medføre lavere totalrentabilitet. Når strukturering gjennomføres med markedsbaserte ordninger som strukturkvoter vil endringen i lønnsomhet for de gjenværende aktørene generelt være begrenset opp til normal lønnsomhet. Dersom lønnsomheten var svært dårlig ville den forbedres opp til normal rentabilitet, og i en tidlig fase vil kvoteprisene ofte være lavere enn verdien, slik at disse kjøpene ofte vil være svært lønnsomme. På sikt etablerer det seg gjerne priser som er opp mot verdien av det økte dekningsbidraget man kan oppnå, med liten endring av lønnsomheten i flåten. Samfunnsøkonomisk er dette likevel oftest svært lønnsomt.

Tabell 7 Egenkapital og gjeld for utvalgte fartøygrupper 2015 og 2016. Gjennomsnitt per fartøy. (Kilde: Fiskeridirektoratet)

Fartøygrupper	Egenkapital kroner		Sum total gjeld kroner		Egenkapital- andel ⁶		Gjeldsgrad ⁷	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
001 Konvensjonelle kystfiskefartøy under 11 meter hjemmelslengde	642 600	812 400	1 072 700	1 149 600	0,37	0,41	1,67	1,42
002 Konvensjonelle kystfiskefartøy 11-14,9 meter hjemmelslengde	1 363 600	1 582 800	4 065 400	5 864 500	0,25	0,21	2,98	3,71
003 Konvensjonelle kystfiskefartøy 15-20,9 meter hjemmelslengde	3 503 300	7 844 300	19 200 400	33 470 500	0,15	0,19	5,48	4,27
004 Konvensjonelle kystfiskefartøy 21 meter hjemmelslengde og over	11 183 100	11 530 700	34 830 600	66 185 300	0,24	0,15	3,11	5,74
009 Kystnotfartøy under 11 meter hjemmelslengde	296 600	1 533 900	3 393 000	678 300	0,08	0,69	11,44	0,44
010 Kystnotfartøy 11-21,35 meter hjemmelslengde	1 731 700	5 748 700	12 706 500	17 542 600	0,12	0,25	7,34	3,05
011 Kystnotfartøy inkl. snurpere uten konsesjon (SUK-gruppen) 21,36 meter hjemmelslengde og over	17 085 500	32 584 800	82 263 400	87 873 600	0,17	0,27	4,81	2,70

Strukturkvoteordningene kan også påvirke sammensetningen av balansen for de fartøyene som blir igjen i fisket. Tabell 7 viser forholdet mellom egenkapital og gjeld for fartøygruppene i 2015 og 2016. Lønnsomhetsresultatene viser at det er fartøygruppen konvensjonelle kystfiskefartøy under 11 meter hjemmelslengde som har best soliditet. Dette kan igjen være et resultat av at større fartøygrupper har mer gjeld på grunn av strukturering.

3.5 Kvoteutnyttelse

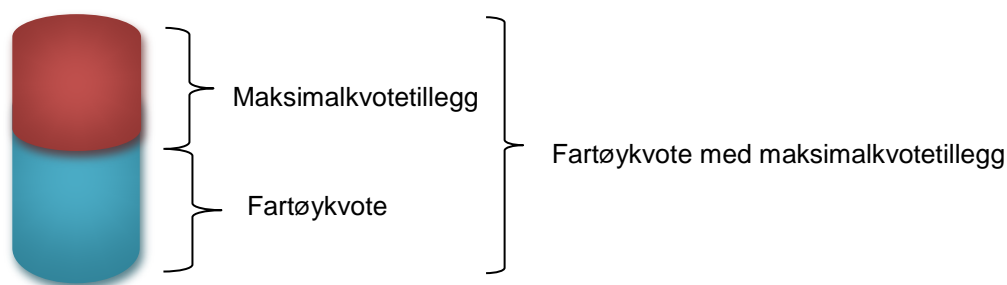
Gruppekvoten er det kvantum som en nærmere avgrenset del av flåten kan fiske. Fartøykvote er en individuell kvote i et avgrenset fiskeri som fartøyet har garanti for å fiske ut året eller perioden. Summen av fartøykvotene vil i utgangspunktet være lik gruppekvoten. Basert på erfaring vil man i enkelte fartøygrupper og fiskerier legge inn en begrenset overregulering for å ta høyde for at ikke alle fartøy kommer til å ta sine tildelte kvoter. Overregulering er differansen mellom summen av tildelte individuelle kvoter og gruppekvoten.

⁶ Egenkapitalandelen = Egenkapital/total kapital. Egenkapitalandelen sier noe om hvor stor andel av totalkapitalen/eiendelene som er finansiert med egne midler.

⁷ Gjeldsgrad = Sum gjeld/sum egenkapital. Gjeldsgraden viser forholdet mellom gjeld og egenkapital, og uttrykker hvor godt en bedrift er skikket til å håndtere tap før det påvirker betjeningen av gjeldsforpliktelser.

Dersom nødvendig overregulering for å få tatt gruppekvote er større enn 5 til 10 prosent, nærmer det seg en grense der myndighetene vanligvis ikke kan garantere de individuelle kvotene ut året. Fiskeriet vil da gjerne bli maksimalkvoteregulert. Maksimalkvote angir det maksimale kvantumet et fartøy kan fiske i en nærmere avgrenset tidsperiode, for eksempel et år. Fisket stoppes som regel når gruppekvote er tatt, uavhengig av det enkelte fartøys oppfiskede kvantum. Regulering med maksimalkvoter er anvendelig både når deltakelsen i fisket på forhånd ikke er begrenset/kjent eller når den deltakende flåten er svært ulik med hensyn til kvoteutnyttelse.

Kombinasjon av fartøy- og maksimalkvoteregulering omtales som fartøykvoter med maksimalkvotetillegg. Figur 9 illustrer individuell kvote med kombinasjon av fartøy og maksimalkvoteregulering. Fartøykvoten er garantert, mens fisket på maksimalkvotetillegget kan bli stoppet i løpet av året når gruppekvote beregnes å vil bli oppfisket innen utgangen av året.



Figur 9 Illustrasjon av individuell kvote med kombinasjon av fartøy- og maksimalkvoteregulering.

Erfaring tilsier at det er nødvendig med overregulering i den minste kystfiskeflåten i flere fiskerier for å legge til rette for at tildelte gruppekvote kan utnyttes fullt ut. De mest aktive fartøyene under 11 (13) meter baserer mye av inntektene sine på overregulering. Det er imidlertid stor variasjon i kvoteutnyttelse og dermed behov for overregulering i de ulike kystfiskeriene. I tillegg vil endringer i bestandssituasjonen, både med hensyn til størrelse på totalkvoten og tilgjengelighet i kystnære strøk, påvirke nivå på overregulering i kystfiskeflåten, sammen med myndighetenes erfaringer fra tidligere år.

Innføring av kvotefleksibilitet mellom kvoteår påvirker også kvoteutnyttelse/overregulering i den minste kystfiskeflåten. Kvotefleksibilitet er adgang til å forskuttere/overføre deler av fartøy-, gruppe- og/eller nasjonal kvote mellom år. Eksempelvis dersom det gjenstår et kvantum ved årsskiftet for en fartøygruppe, overføres dette til neste kvoteår og tildeles som fartøykvoter som hele fartøygruppen kan utnytte. Tidligere måtte regulerende myndigheter tildele maksimalkvoter utover i sesongen for å legge til rette for at gruppekvote ble tatt før årsskiftet, og dette førte ofte til uheldig kappfiske i perioder.

3.5.1 Torsk nord for 62° N

Overreguleringen i fisket etter torsk for fartøygruppen under 11 meter hjemmelslengde er blitt kraftig redusert de siste årene. Dette skyldes flere forhold:

- Lavere totalkvote
- God tilgjengelighet på torsk i kystnære strøk
- Gode mottaks- og markedsforhold
- Mer effektive fartøy med høyere kvoteutnyttelse
- Ordningen med samfiske
- Innføring av kvotefleksibilitet på gruppe- og nasjonalnivå

For en del år tilbake lå overreguleringen på opp mot 50 prosent for de minste fartøyene. I 2017 og 2018 var overreguleringen ved årets start følgende:

Tabell 8 Overregulering i fisket etter torsk.

Hjemmels-lengde	Faktisk lengde	Overregulering
Under 11 m	Under 11 m	26 %
	11-12,9 m	13 %
	13-14,9 m	6,5 %
	Over 15 m	0 %

I 2017 ble det innført ny reguleringsmodell med mulighet for større differensiering av overreguleringen for fartøy under 11 meter hjemmelslengde. Målsettingen var å motvirke at store fartøy med høy fangstkapasitet fisket store deler av overreguleringen i fartøygruppen. Fartøy med hjemmelslengde og faktisk lengde under 11 meter har i dag 26 % overregulering, mens fartøy med hjemmelslengde under 11 meter og faktisk lengde over 15 meter ikke har noen overregulering lenger.

For å skape ro og forutsigbarhet i fisket, er i tillegg all overregulering utdelt som fartøykvoter, det vil si garantert kvantum. Dette har i kombinasjon med innføring av kvotefleksibilitet mellom kvoteår gitt mer ro i torskefisket i den minste kystfiskeflåten. Fartøygruppen tar sine andeler når vi ser flere kvoteår under ett.

Ferskfiskordningen utgjør også en vesentlig del av driftsgrunnlaget for kystfiskeflåten i fisket etter torsk utenom hovedsesongen. Ferskfiskordningen har som formål å få kystfiskeflåten til å lande torsk etter at det tradisjonelle vinter- og vårfisket er avsluttet. I tillegg er det en målsetting å stimulere til fiske etter hyse, sei og andre arter i ellers rolige perioder, særlig om høsten. Kvote tillegg på torsk gis uavhengig av om fartøyet har torskekvote igjen, og tillegget kan også gis i tilfeller med rene torskefangster bokført delvis på fartøyets ordinære kvote og delvis på ferskfiskordningen.

Kvoteregisteret i Fiskeridirektoratet er per i dag ikke i stand til å skille hvilke deler av fangstene som skal føres på fartøyets ordinære kvote og hvilken del som skal føres på ferskfiskordningen. Derfor er det vanskelig å lage presise beregninger over kvoteutnyttelse av fiske på ordinære kvoter i kystfiskeflåtens fiske etter torsk. Fiskeridirektoratet mottar rapporter hver uke fra Norges Råfisklag på hvordan fangstene skal splittes på gruppenivå. Tabell 9 viser hvordan fangst i fartøygruppen under 11 meter hjemmelslengde fordeles på fiske på ordinære kvoter og ferskfiskordning.

Tabell 9 Fangst på ordinære kvoter og ferskfiskordning i fisket etter torsk

År	Totalfangst (tonn)	Fangst på ordinær kvote (tonn)	Fangst på ferskfiskordning (tonn)	Andel fangst på ferskfiskordning (%)
2014	75 268	69 130	6 138	8 %
2015	65 185	58 666	6 519	10 %
2016	50 720	47 227	3 493	7 %
2017	53 198	48 326	4 872	9 %

Kilde: Landings- og sluttseddelregisteret og Konesjons- og deltakerregisteret i Fiskeridirektoratet og tall fra Norges Råfisklag per 14. februar 2018

3.5.2 Hyse nord for 62° N

Den minste kystfiskeflåtens fiske etter hyse er svært forskjellig fra fisket etter torsk både vedrørende fordeling, regulering og fiskemønster. Kvoteutnyttelsen er lav både med hensyn til deltakelse og kvoteutnyttelse på fartøynivå for fartøy under 11 meter hjemmelslengde. Tabell 10 viser kvoteutnyttelse for fartøygruppen i årene 2015 til 2017.

Tabell 10 Kvoteutnyttelse i fisket etter hyse

År	Gruppekvote* (tonn)	Fangst (tonn)	Restkvote (tonn)	Restkvote (%)
2015	11 169	8 269	2 900	26 %
2016	15 631	8 073	7 558	48 %
2017	17 322	7 726	9 596	55 %

* Kvote justert for kvotefleksibilitet

Regulerende myndigheter må ofte i løpet av året refordele både internt i fartøygruppen og til andre fartøygrupper for å legge til rette for at norsk totalkvote kan utnyttes best mulig. Fartøygruppen er regulert med fartøykvoter uten overregulering og med maksimalkvotetillegg med svært høy overregulering. Tabell 11 viser overregulering ved årets start i 2018. De siste årene har det blitt innført fritt fiske i fartøygruppen ut på våren.

Tabell 11 Overregulering i fisket etter hyse

Hjemmelslengde	Faktisk lengde	Overregulering
Under 11 m	Under 11 m	3 000 %
	Over 11 m	1 500 %

Enkeltfartøy har imidlertid utviklet seg som hysespesialister og baserer store deler av sitt driftsgrunnlag på ekstremt høy overregulering. Dette gjelder også større kystfartøy over 11 meter hjemmelslengde som i mange år får «skli over» sine gruppekvoter med høy overregulering for å legge til rette for at norsk totalkvote tas.

3.5.3 Sei nord for 62° N

Tilsvarende som i fisket etter hyse, er høy overregulering og refordeling til andre fartøygrupper nødvendig i den minste kystfiskeflåtens fiske etter sei. Tabell 12 viser kvoteutnyttelse for fartøygruppen i årene 2015 til 2017.

Tabell 12 Kvoteutnyttelse i fisket etter sei

År	Gruppekvote (tonn)	Fangst (tonn)	Restkvote (tonn)	Restkvote (%)
2015	11 169	8 319	2 850	34 %
2016	9 788	7 846	1 942	20 %
2017	12 050	7 087	4 963	41 %

I seifiskeriene finner vi også fartøy som har spesialisert seg på sei og baserer store deler av sitt driftsgrunnlag på overregulering og refordeling. Tabell 13 viser overregulering ved årets start i 2018. Tilsvarende som i hysefiskeriene, gjelder dette også større kystfartøy over 11 meter hjemmelslengde som i mange år har fått «skli over» sine gruppekvoter med høy overregulering for å legge til rette for at norsk totalkvote tas. De siste årene har det blitt innført fritt fiske i fartøygruppen med hjemmelslengde under 11 meter ut på våren.

Tabell 13 Overregulering i fisket etter sei

Hjemmelslengde	Faktisk lengde	Overregulering
	Under 11 m	3 000 %
Under 11 m	11–14,9 m	1 500 %
	Over 15 m	750 %

3.5.4 Makrell

I fisket etter makrell har kystgruppen i reguleringsammenheng vært delt i tre grupper. Fartøy med deltakeradgang med not har vært regulert i to grupper med en lengdeskillegrense på 13 meter Faktisk lengde⁸. Fartøy med deltakeradgang med garn eller snøre har vært regulert i en gruppe.

Kystnotgruppen på eller over 13 meter faktisk lengde har vært regulert med fartøykvoter (uten overregulering). Kystnotgruppen under 13 meter Faktisk lengde har vært regulert med maksimalkvoter med garantert kvantum i bunn. Overreguleringsgraden for maksimalkvotene ble satt til 70 % fra årets begynnelse i 2017. Overreguleringsgraden har

⁸ Fartøy med notadgang med faktisk lengde mellom 13 og 14,99 meter med hjemmelslengde mellom 10 og 12,99 meter reguleres i reguleringsgruppen notfartøy under 13 meter faktisk lengde

blitt noe redusert de siste årene. Dette skyldes flere forhold. Det har vært en periode med svært god tilgjengelighet av makrell for notfiske utenfor kysten av Nordland og tidvis helt nord til Finnmark. I 2010 ble det åpnet for samfiske for låssetting for fiske etter makrell for fartøy under 15 meter faktisk lengde. I tillegg har innføring av kvotefleksibilitet mellom kvoteår på fartøy-, gruppe- og nasjonalt nivå bidratt til at behovet for refordelinger på slutten av sesongen har blitt mindre.

Siden 2016 har fartøy i garn- og snøregruppen på eller over 15 meter faktisk lengde⁹ vært regulert med fartøykvoter (uten overregulering), mens fartøy under 15 meter faktisk lengde har vært regulert med maksimalkvoter med garantert kvantum i bunn. I 2017 ble overreguleringsgraden for maksimalkvotene satt til 55 % fra årets begynnelse. Det har de senere årene vært krevende å fiske makrell med garn og snøre. Dette har ført til at det har blitt åpnet for at fartøy i garn- og snøregruppen kan fiske kvoten med not, samt at fartøy under 15 meter faktisk lengde i garn- og snøregruppen som fisker med not kan samfiske for låssetting.

Det var en utfordrende makrellsesong for hele den minste kystflåten i 2017. Tilgjengeligheten for makrell i kystnære strøk var svært dårlig. Det ble foretatt en rekke endringer i kvotereguleringen for å legge til rette for at gruppekvotene i kystgruppen skulle bli oppfisket. Til tross for dette stod det igjen et kvantum utover kvotefleksibilitetsordningen på gruppenivå for garn- og snøregruppen og kystnotgruppen under 13 meter faktisk lengde. Det var rom innenfor den norske totalkvoten slik at dette kvantumet ble overført til 2018.

Garn- og snøregruppen og kystnotgruppene har mye til felles, særlig etter at det de senere årene er blitt åpnet for redskapsfleksibilitet mellom not og garn/snøre og samfiske for låssetting på tvers av reguleringsgruppene. Norges Fiskarlag har siden våren 2017 arbeidet med å utvikle alternative reguleringsmodeller i makrellfisket for kystgruppen med henblikk på forenklinger og mer forutsigbarhet. Når Fiskeridirektoratet mottar innspillet fra Norges Fiskarlag, vil innspillet bli vurdert og eventuelt forslag til ny reguleringsmodell vil bli sendt på høring til næringsorganisasjonene. Eventuelt forslag til endelig regulering for kystgruppen sendes til Nærings- og fiskeridepartementet når denne er klar. I påvente av denne prosessen er det fastsatt midlertidige kvoter for lukket gruppe for 2018.

Der er ulik nedre grense for strukturering i kystgruppens fiske etter makrell. Fartøy med deltakeradgang med garn eller snøre har tilsvarende som øvrige fiskerier en nedre grense på 11 meter hjemmelslengde. For fartøy med deltakeradgang med not omfattes ikke hjemmelslengder under 13 meter av strukturkvoteordningen.

⁹ I tillegg har fartøy på eller over 15 meter faktisk lengde som har fisket med garn og snøre hatt mulighet til å få maksimalkvoter tilsvarende fartøy under 15 meter faktisk lengde dersom visse vilkår har vært oppfylt.

3.5.5 Norsk vårgytende sild

I fisket etter norsk vårgytende sild er kystgruppen regulert som en gruppe. Alle fartøyene i denne gruppen er regulert med garanterte kvoter, uten overregulering. Fartøy med hjemmelslengde og faktisk lengde under 15 meter har i tillegg et maksimalkvotetillegg med en overregulering i størrelsesorden 30–40 %. For 2017 var overreguleringen på 35 %. Denne modellen ble utarbeidet av en arbeidsgruppe i Norges Fiskarlag med påfølgende behandling i landsstyret høsten 2012. Modellen ble innført fra og med 2013. Siden denne modellen ble innført har det ikke vært behov for å justere kvoteenheten gjennom året. Et overfiske eventuelt underfiske blir justert på neste års gruppekvote da det er kvotefleksibilitet over årsskiftet.

3.5.6 Sild i Nordsjøen og Skagerrak

I fisket etter sild i Nordsjøen og Skagerrak er kystgruppen regulert som en gruppe. Alle fartøyene i denne gruppen er regulert med maksimalkvoter, med garantert kvantum i bunn¹⁰. For 2017 var overreguleringsgraden satt til 25 %. Høyere kvoteutnyttelse har ført til at overreguleringsgraden har blitt noe redusert de senere årene. Dette har blant annet sammenheng med at det i 2010 ble åpnet for samfiske for låssetting for fiske etter sild i Nordsjøen og Skagerrak for fartøy under 15 meter faktisk lengde. I tillegg har innføring av kvotefleksibilitet mellom kvoteår på fartøy-, gruppe- og nasjonalnivå bidratt til at behovet for refordelinger på slutten av sesongen har blitt mindre.

3.6 Samfiskeordningene for sjarkfiskeflåten

Selv om disse kystfartøyene ikke har hatt tilgang til strukturvirkemidler så har ett fartøys kvote kunne tas av et annet fartøy med tilsvarende tillatelse, gjennom samfiskeordningene i henholdsvis torskefiskeriene og pelagiske fiskerier. Disse samfiskeordningene innebærer begge et unntak fra prinsippet om at et fartøy kun kan fiske, lande og føre seddel for egen fangst (kvoteutnyttelsesprinsippet) og bestemmelsene om overføring av fangst mellom fartøy. Det er viktig å merke seg at ordningene er ulike både med hensyn til målsetting og vilkår. Disse behandles derfor hver for seg under.

3.6.1 Samfiske torsk, hyse og sei nord for 62° N

I 2010 ble det innført en midlertidig samfiskeordning for fartøy under 11 meter hjemmelslengde i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62° N. Intensjonen med samfiskeordningen var å legge til rette for å sikre trygg avvikling av fisket og bedre lønnsomhet for de minste fartøyene gjennom økt kvotegrunnlag og bemanning på det enkelte fartøy. Ordningen åpner opp for at det på bestemte vilkår, kan gis tillatelse til at et fartøy fisker

¹⁰ I tillegg er fartøyene regulert med maksimalkvoter i EU-sonen, men det er i all hovedsak de større kystfartøyene som fisker der.

et annets fartøys kvote i inntil ett år. Ordningen har, med noen justeringer, blitt videreført frem til nå. En viktig endring kom i 2011, da det ble tillatt for fartøy med samme eier å samfiske.

Samfiske innebærer at et fartøy kan fiske hele eller deler av en kvote som er tildelt et annet fartøy. Det andre fartøyet kan ikke fiske så lenge samfisket pågår. Fartøy som skal delta i samfiskelag, må melde dette til Fiskeridirektoratet.

Fra og med 2016 ble det innført begrensninger i samfiskeordningen. For samfiskelag der det ene fartøyet har en faktisk lengde under 11 meter og det andre fartøyet har en større faktisk lengde, vil størrelsen på kvoten påvirkes for de tilfeller der det minste fartøyet er passivt og det største fartøyet er aktivt. I disse tilfellene reduseres overreguleringen for det minste fartøyet slik at det får en overregulering som om det har en faktisk lengde tilsvarende fartøyet som er aktivt i samfiskelaget. Overreguleringen justeres ikke opp igjen når samfisket er avsluttet. I dagens reguleringsmodell vil for eksempel et samfiskelag der det aktive fartøyet har en faktisk lengde over 15 meter og et passivt fartøy med faktisk lengde under 11 meter, innebære at all overregulering opphører også for det minste fartøyet.

Det har vært en del misnøye med samfiskeordningen i forbindelse med at fartøy med faktisk lengde over 11 meter og stor fangstkapasitet, fisker mye av overreguleringen i fartøygruppen under 11 meter hjemmelslengde ved samfiske med mindre fartøy. De nye reguleringsmodellene i lukket gruppes fiske etter torsk og sei har redusert noe av problemstillingen, da overreguleringen nå trappes ned i større omfang med fartøyets faktiske lengde.

3.6.2 Samfiske i pelagiske fiskerier

I pelagiske fiskerier har begrepet samfiske en annen betydning enn hva det har i torskefiskeriene. Med samfiske i pelagiske fiskerier menes adgangen som to fartøy har til å samarbeide om notfiske for låssetting. Med låssetting menes sikring av fangst i egen merd eller pose. Ved utøvelsen av samfiske, kan den låssatte fangsten kvoteavregnes på ett eller begge fartøyene i samfiskelaget. Hovedregelen er at fartøyene må være under 15 meter faktisk lengde.

Adgangen til å drive samfiske ble første gang underlagt en nærmere regulering i 1990, da som en prøveordning i fisket etter norsk vårgytende sild. Myndighetenes beslutning om å tillate denne ordningen var i hovedsak biologisk begrunnet. Silda stod i tette forekomster og åpning for samfiske ville bidra til mindre slitasje på silda og færre fiskeoperasjoner. Det økte også muligheten til å berge fangsten. Samfiske vurderes å kunne være økonomisk gunstig for de minste fartøyene med begrenset fangstkapasitet. Næringen var en pådriver for å få regulert adgangen til samfiske.

I 2010 ble det åpnet for samfiske for låssetting i fisket etter sild i Nordsjøen og Skagerrak og fisket etter makrell.

Samfiske i pelagiske fiskerier reguleres i utøvelsesforskriften kapittel Vb. Det stilles krav om at begge fartøy til enhver tid må være egnet, bemannet og utstyrt for å drive samfiske og krav til selve gjennomføringen av samfiskeoperasjonen. Fartøyene kan søke Fiskeridirektoratet om dispensasjon fra deltakerforskriftens krav til egnethet, bemanning og utstyr under gjennomføringen av samfisket. Det er ingen begrensninger med hensyn til å samfiske på tvers av reguleringsgruppene i fisket etter makrell, slik tilfellet er i fisket etter sild. Videre er det satt tak på det kvantum som kan fiskes i fisket etter sild. Det er også satt begrensninger på adgangen til samfiske for fartøy som har fisket selvstendig i samme kalenderår. Disse fartøyene må ha minst 20 % igjen av kvoten sin. Videre er det satt krav om landing til godkjent førings-/kjøperfartøy. Samfiskelagene må være skriftlig påmeldt til Norges Sildesalgslag.

Tabellen nedenfor viser antall påmeldte samfiskelag innenfor bunnfisk (torsk, hyse og sei, nord) og pelagisk. Det kan være de samme fartøyene som deltar i flere påmeldte lag fordi det er ulike tidspunkt for når de skal samfiske – f.eks. fartøy A og B melder seg på for å samfiske 1. februar til 30. mars og så melder de seg på senere for å samfiske 15. mai til 15. juni. Dette blir i vår opptelling regnet som to påmeldte samfiskelag selv om det er de samme fartøyene som samfisker med hverandre.

Tabell 14 Antall påmeldte samfiskelag, i henholdsvis bunnfisk og pelagisk sektor, 2011–2017. (Kilde: Fiskeridirektoratet)

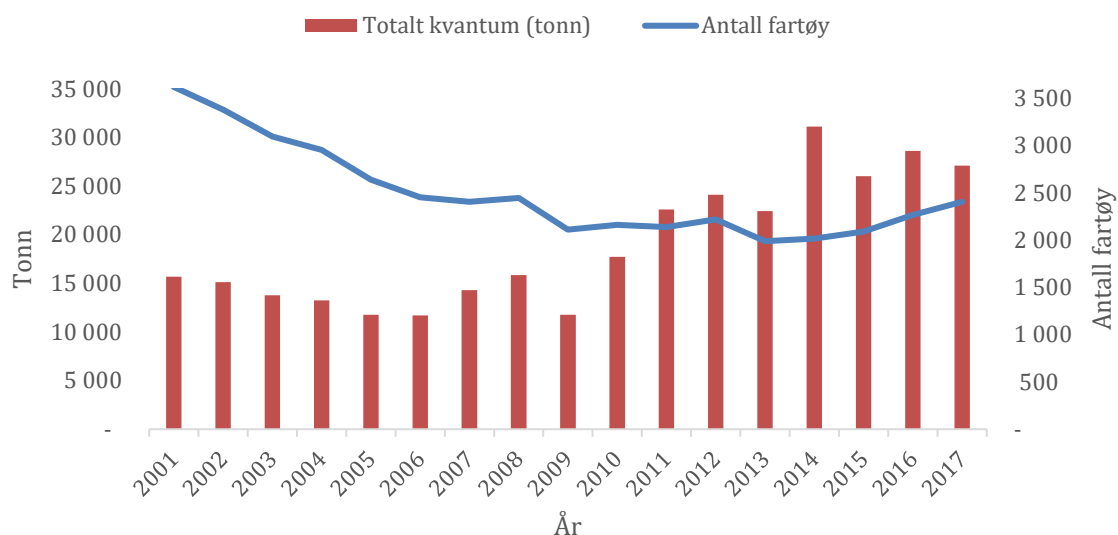
År	Samfiske, bunnfisk	Samfiske, pelagisk
2011	132	79
2012	160	113
2013	164	112
2014	181	118
2015	216	137
2016	227	189
2017	257	111

3.7 Åpen gruppe

I forbindelse med at åpen gruppe i fisket etter torsk nord for 62° N de senere årene har overfisket sin tildelte gruppekvote har det i næringen og i offentligheten vært diskutert ulike årsakssammenhenger til dette. En forklaring har vært at mange som selger seg ut av lukket gruppe fortsetter å fiske i den åpne gruppen.

Fiskeridirektoratet inviterte til et møte med fiskerinæringen 6. oktober 2017 vedrørende reguleringene i åpen gruppe. Fiskeridirektoratet presenterte i den sammenheng diverse

statistikk om fisket i åpen gruppe de siste 16 årene. Her kom det frem at det ikke har vært noen påtagelig vekst i antall fartøy i åpen gruppe. Siden tusenårsskiftet har faktisk antall deltakende fartøy i åpen gruppe gått ned, fra om lag 3 600 fartøy i 2001 til 2 400 fartøy i 2017. Deltakelse og fangst av torsk i åpen gruppe er illustrert i Figur 10 for perioden 2001 til og 2017¹¹.



Figur 10 Antall fartøy i åpen gruppes fangst av torsk, og totalt kvantum torskefangst, 2001–2017. (Kilde: Fiskeridirektoratet og Norges Råfisklag)

Gjennomsnittsfangsten per fartøy har imidlertid økt mer enn økningen i disponibel gruppekvote. Disponibel gruppekvote økte med 47 % i perioden, mens gjennomsnittsfangsten per fartøy økte med 161 %.

Videre ble det vist at tilstrømningen av fiskere fra lukket til åpen gruppe ikke er dramatisk, men likevel av en viss størrelse. Virkningen av slike overganger reduseres imidlertid av at det går fiskere andre veien, fra åpen til lukket gruppe. I Tabell 15 gjengis antall fartøyeiere som går fra åpen gruppe det ene året til lukket gruppe det neste, og fra lukket til åpen gruppe, per fylke for årene 2014 til 2015, 2015 til 2016 og 2016 til 2017.

¹¹ Mer informasjon vedrørende denne statistikken finnes her: <https://www.fiskeridir.no/Yrkesfiske/Nyheter/2017/1017/Maa-forvente-endringer-i-reguleringen-av-aapen-gruppe>

Tabell 15 Antall eiere fra lukket til åpen gruppe, og visa versa, fra det ene året til det andre, per fylke for årene 2014/2015, 2015/2016 og 2016/2017. (Kilde: Fiskeridirektoratet)

Fylke	Fra lukket til åpen			Fra åpen til lukket			Netto tilvekst åpen		
	14/15	15/16	16/17	14/15	15/16	16/17	14/15	15/16	16/17
Finnmark	4	12	27	8	6	10	-4	6	17
Troms	10	10	9	6	3	5	4	7	4
Nordland	12	27	23	10	13	20	2	14	3
Trøndelag	1	5	7	4	6	6	-3	-1	1
Møre og Romsdal	7	6	6	3	3	4	4	3	2
Sogn og Fjordane	1	1	0	1	2	1	0	-1	-1
Hordaland	0	0	1	2	2	1	-2	-2	0
Rogaland	0	0	0	0	1	2	0	-1	-2
Vest-Agder	1	0	0	0	1	0	1	-1	0
Totalt	36	61	73	34	37	49	2	24	24

Tabell 15 viser at tilstrømmingen til åpen gruppe fra lukket gruppe langt på vei oppveies av fiskere fra åpen gruppe som går til lukket gruppe. I årene 2014/2015 er nettotilveksten til åpen fra lukket gruppe på kun to fartøyeiere. I 2015/2016 og 2016/2017 er imidlertid tilveksten på 24 hvert år, med Nordland som toneangivende den første perioden og Finnmark i den andre. Som vi ser er det fylkesvise forskjeller, og regionale, der tilveksten i åpen gruppe har vært størst for de nordnorske fylkene og Møre og Romsdal, mens nettoen for de øvrige er negativ. Størst endringer er det i Finnmark i 2017, et fylke der alle i åpen gruppe har tilgang ekstra kvantum fra kystfiskekvoten, og i noen tilfeller kongekrabbe, der nettoeffekten er på hhv. 6 og 17 fiskere i de to toårsperiodene. Skjønt Hordaland, som har vært største fylke for leppefisk, viser en utvikling med netto tilgang til lukket gruppe. Det samme har Rogaland og Trøndelag.

3.8 Myndighetskrav til sjarkfiskeflåten

Fra ulike myndighetshold stilles det krav til fartøys egnethet og utrustning. Det viktigste regelverk i så henseende er fiskerimyndighetenes krav til at fartøy skal være utrustet for og egnet til å drive fiske og fangst. Sjøfartsdirektoratets krav til fartøyutforming og sikkerhet og Mattilsynets krav til kvalitet på råstoffet som landes, er viktige instanser, sammen med salgslag og Fiskeridirektoratet som fører kontroll med landinger og kvoteregnskap.

Lov 26. mars 1999 nr. 15 om retten til å delta i fiske og fangst (deltakerloven) § 8 setter krav til fartøy ved at ervervstillatelse ikke skal gis dersom fartøyet ikke er utrustet for eller egnet til å drive fiske eller fangst. Regelen skal hindre at det blir gitt ervervstillatelse for fartøy som opplagt ikke er konstruert for ervervsmessig fiske, eller fartøy som ikke kan innredes eller utrustes på en slik måte at fangsten kan behandles på en tilfredsstillende måte. I regulering av det enkelte fiskeri vil det i tillegg ofte være bestemmelser om at

fartøy skal være egnet til bruk nettopp i dette fiskeriet. Fra 2013 er det i medhold av deltakerloven § 8 fastsatt bestemmelser med krav om at det skal fremlegges gyldig dokumentasjon som kreves for vedkommende fiske- og fangstfartøy i eller i medhold av skipssikkerhetsloven før ervervstillatelse kan gis for det enkelte fartøy. Unntatt fra dette er fartøy under 10,67 meter faktisk lengde, bygget før 2014, og som står eller har stått i merkeregisteret.

Forskrift 22. november 2013 nr. 1404 om fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde, den såkalte «Sjarkforskriften», fastsetter krav til fartøyutforming og sikkerhetstiltak for sjarkfiskefartøy. Forskriften setter krav til stabilitet, brann og redningsutstyr, konstruksjon og maskineri, fartøyinstruks og kontroll, samt radio- og navigasjonsutstyr mv. I henhold til denne må alle fartøy mellom 8 og 10,67 meter, som driver kystfiske, ha en gjennomført kontroll og ha fartøyinstruks før 1. januar 2019. For fartøy som driver utelukkende fjordfiske og er bygget før 1980 er fristen før 1. januar 2020 eller 2021. I forskriftens § 105 er det gitt overgangsregler som skiller mellom fartøystørrelser, nye fartøy, fartøy bygget før og etter forskjellige årstall og fartsområder fartøyene skal brukes i med hensyn til når kravene må være oppfylt. I vedlegg 1 til forskriften er det oversikt over ulike kontroller og i vedlegg 2 til forskriften er det laget oversikter over dokumentasjon som skal oppbevares om bord på fartøyet. Fartøy over 10,67 meter har hatt krav om slik siden 2001.

Mattilsynets forskrift om kvalitet på fisk og fiskevarer har som formål å fremme kvalitet på fiskeprodukter og bidra til at fiskeprodukter sikres markedsadgang i utlandet, og stiller av den grunn krav til fartøyutrustning, i både direkte og indirekte forstand. Det dreier seg i direkte forstand om at de krav som stilles til håndtering av fisken medfører at fartøy skal være utstyrt på en slik måte at det er tilstrekkelig oppbevaringsmuligheter, at skader under fangst og håndtering unngås, at ulike fiskeslag skal holdes adskilt, mv. I indirekte forstand dreier det seg om de mange kravene som stilles til råstoffets kvalitet, som er slik at det i praksis er behov for en viss grad av utrustning av fartøyet om kravene skal overholdes. Tilsynsmyndigheten er lagt til Mattilsynet som kan fatte nødvendig vedtak for gjennomføring av bestemmelsene i forskriften. For hvitfisksektoren i Nordland, Troms og Finnmark er Norges Råfisklag gitt myndighet til å føre tilsyn med §§ 5–8 i forskriften, som gjelder krav til håndtering av fisk. Dette tilsynet kommer i tillegg til Mattilsynets ordinære tilsyn med kvalitet.

4 Sjarkflåtens rolle i kystsamfunnet

Sjarkfiskeflåten er som nevnt den mest tallrike i de lukkede norske fiskeriene. Det alene gir den en markant rolle i norske fiskerier, til tross for at andelen av samlet fangst er relativt lav¹². Samtidig utgjør de en svært sammensatt og uensartet masse av fartøy, med forskjell i aktivitet og driftsintensitet. Dette er gjerne basert på hvilke fisketillatelser de besitter, og til en viss grad av hvor de er lokalisert. I denne delen beskrives nærmere de utviklingstrekk som trekkes opp i kapittel 3. Utgangspunktet er å få et bedre grunnlag for å vurdere betydningen av sjarkflåten, hvor de lander sin fangst og kystsamfunnene de er lokalisert i.

4.1 Sjarkflåten

Sjarkflåtens betydning kan belyses over mange dimensjoner. Under ser vi på flåten i antall og utstrekning, samt sysselsetting, lønnsomhet, ringvirkninger og kapasitet. Betydningen av deres fangst for fiskeindustrien vil også ses nærmere på.

4.1.1 Vurderinger av antall fartøy og deltakeradganger

Av totalt 6 134 av merkeregistrerte fiskefartøy ved utgangen av 2017, var 5 001 fartøy (82 %) under 11 meter faktisk lengde. Blant disse er det store forskjeller både med tanke på største størrelse, byggeår, motoreffekt, utrustning og – ikke minst – deltakeradganger i lukkede fiskerier. Tabell 2 viser at av totalt 1 616 deltakeradganger med hjemmelslengde under 11 (13) meter innen de viktigste kystfiskeriene, så er 73 % registrert på fartøy med en faktisk lengde under 11 meter. Det tilsier at i overkant av hvert femte fartøy under 11 meter har tillatelse til å fiske i de viktigste lukkede fiskeriene.

Ved utgangen av 2017 var det 2 019 fartøy med ulike (kombinasjoner av) deltakeradganger i kystfiskeriene, i tillegg til 306 havfiskefartøy (med konsesjon eller deltakeradgang). Som vist av Tabell 1 finner vi 1 397 fartøy med adgang til å delta i fisket med hjemmelslengde under 11 (13) meter per februar 2018.

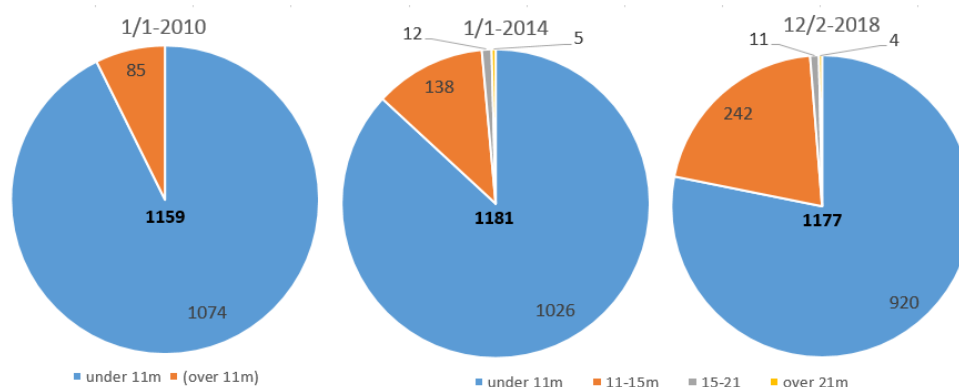
Antall konsesjoner er kraftig redusert de siste årene på grunn av forskriftsendring. Ved forskriftsendring den 1. juli 2015 ble kravet om loddetråltillatelse for kystfiskefartøy i forskrift 13. oktober 2006 nr. 1157 om spesielle tillatelser til å drive enkelte former for fiske og fangst (konsesjonsforskriften) opphevet. Ved Kgl. res. datert 8. januar 2016 ble det videre vedtatt at samtlige loddetråltillatelser i kystfiskeflåten skulle tilbakekalles i medhold av deltakerloven § 19. Tilbakekalling av tillatelsene er gjennomført av Fiskeridirektoratet i løpet av 2016 og 2017.

¹² Av *Lønnsomhetsundersøkelsen for fiskeflåten* i 2016 framgår det at fartøy under 11 meter (som utgjør 82 % av antallet) står for en fangstandel i norske fiskerier på 6 % av volumet og 11 % av verdien. For torsk alene har imidlertid åpen og lukket gruppe under 11 meter om lag 20 % av kvote (og fangst).

Den deltakerregulerte flåten med hjemmelslengde under 11 meter er ingen ensartet fartøymasse, men de har til felles at de ikke har hatt tilgang til sammenslåingsordninger for fisketillatelse (strukturkvoteordningen eller enhetskvoteordningen tidligere). Den største fartøygruppen i lukkede fiskerier finner vi i fisket etter torsk, hyse og sei i nord med konvensjonelle redskaper, med 1 736 deltakeradganger ved utgangen av 2017. Av disse er to tredeler tilhørende fartøy med hjemmelslengde under 11 meter, nærmere bestemt 1 177 deltakeradganger per medio februar 2018 (som vist i Tabell 2). Det er nesten tre ganger flere enn vi finner blant de minste fartøyene i gruppene for NVG-sild, Nordsjø-sild, kystmakrell og torsk i sør til sammen (439 deltakeradganger).

Sjarkflåten i torskefisket i nord er som nevnt tidligere den største gruppen blant de minste fartøyene, og et annet trekk er at de i hovedsak holder til i Nord-Norge. Videre er det bare i beskjeden grad mer enn en fisketillatelse per fartøy blant disse. Dermed er disse i større grad spesialiserte mot fiske etter torsk, hyse og sei enn tilfelle er i den større kystflåten (hjemmelslengde over 11 meter) og i de andre delene av sjarkflåten. Hele 93 % av sjarkflåten med tillatelse til å fiske torsk i nord, har denne som eneste tillatelse på fartøyet (se Vedlegg 1). For makrelltillatelsene (garn/snøre eller kystnot) er andelen som har denne som eneste tillatelse 52 %. Tilsvarende for NVG-sild, Nordsjø-sild og torsk i sør er på henholdsvis 5 %, 9 % og 39 %.

Et annet forhold som setter sjarkflåten i torskefisket i nord i en særstilling, er at hjemmelslengden til disse fartøyene i større grad stemmer overens med faktisk lengde enn i de andre gruppene. Etter hvert har også mange i denne fartøygruppen et driftsmiddel som er større enn hjemmelslengden tilsier. Per 12. februar i år (se tabell Tabell 2) hadde 22 % av disse fartøyene en faktisk lengde større enn 11 meter; med de aller fleste i lengdeintervallet 11–14,9 meter. Dette er likevel en liten andel sammenliknet med de andre sjarkgruppene i Tabell 2 (NVG-sild, Nordsjø-sild, Makrell og Torsk i sør) der andelen av tillatelsene som står på fartøy større enn 11 (13) meter er på mellom 38 og 63 %. I Figur 11 vises utviklingen i faktisk lengde for sjarkflåten i torskefisket i nord i perioden 2010–2018 gjennom tre øyeblikksbilder.



Figur 11 Faktisk lengde for fartøy i torskefisket i nord med hjemmelslengde under 11 meter, i 2010, 2014 og 2018.

Som de tre kakediagrammene viser, så har antallet fartøy med faktisk lengde større enn hjemmelslengde økt fra 85 til 257 på vel 8 år, en økning fra 7 til 22 %. Et annet utviklingstrekk er at antall tillatelser er relativt likt i perioden, stort sett kun påvirket av rekrutteringskvoter som tildeles og enkelte som faller fra.

Naturlig nok finner vi flest tillatelser i konvensjonelt kystfiske i nord, der 84 % (per februar 2018) kommer fra fylkene Nordland, Troms og Finnmark. Et motsatt geografisk nedslagsfelt fins for tillatelser der artene/reguleringene er av mer sørlig utbredelse (som for Nordsjøsild, makrell og Torsk, sør). Konvensjonelt kystfiske i nord er den fartøygruppen som, i kraft av antall fartøy, har størst geografisk spredning i forhold til eierskap og tillatelser (se tabeller i Vedlegg 1).

Ser man på endringen over tid så kan utviklingen si noe om spredningen i tillatelser. Med hensyn til torsk i nord, ble det vist til at Nord-Norge har 84 %, og de tre kommunene i nord med flest antall tillatelser hadde 15 % av alle deltakeradgangene. Fra 2003 til 2018 faller antall deltakeradganger med hjemmelslengde under 11 meter i denne fartøygruppen fra 1 515 til 1 177. Nedgangen må også ses i forhold til kondemneringsordningen som pågikk i perioden 2003–2009, der mange deltakeradganger i denne gruppen ble tatt ut. Nord-Norges andel av deltakeradgangene er imidlertid stabil i perioden.

Elleve nordnorske kommuner har mistet alle de deltakeradganger de hadde i 2003. Dette viser at flere tillatelser er samlet på færre steder, med 66 kommuner i dag mot 77 i 2003. Tromsø, som i 2003 og 2018 er den kommunen med flest tillatelser, har beholdt sin relative andel, og styrket den marginalt, fra 7,5 til 7,9 %. Ser vi på de fem og ti kommunene¹³ med flest tillatelser, så var andelene av totalen henholdsvis 25 og 40 % i 2003, mot 27 og 44 % i 2018. Den geografiske konsentrasjonen av tillatelser har derfor økt.

For sjarkflåtens torskefiske i nord ser fylkesbindingene (landsdelsbinding fra 2016) ut til å ha hatt en effekt gjennom at andelen nordnorske fisketillatelser er opprettholdt. Likevel har Nordland og Finnmark økt sine andeler av totalen noe, på bekostning av Troms. Men som vi ser av Tabell 17 (i Vedlegget) så har det vært relativt store forskjeller i fordeling mellom fylkene sør for Nordland. Midt-Norges andel (Trøndelag og Møre og Romsdal) er redusert (fra 15 til 12 %), mens Hordaland og Rogaland er vinnerfylkene og har økt noe.

For de øvrige kysttillatelsene (se Vedlegget) ser vi at bildet er noe annet. For fisket innen torsk i sør har det blitt flere tillatelser. Hordaland har økt mest, med enten størst økning eller lavest reduksjon i både torsk i sør, nordsjøsild og NVG-sild. Unntaket er makrell (not

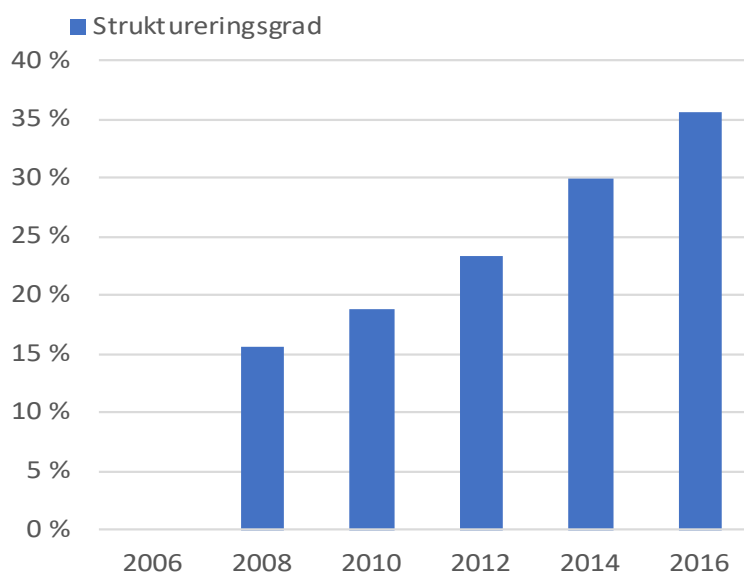
¹³ Det er, i 2003, Tromsø, Vågan, Karlsøy, Nordkapp og Vestvågøy. I 2018 kommer Øksnes til på bekostning av Karlsøy. I 2003 er det i tillegg Måsøy, Hammerfest, Moskenes, Øksnes og Skjervøy, og, i 2018, Lebesby, Flakstad, Moskenes, Lenvik og Karlsøy.

og garn/dorg), der Hordaland har den laveste reduksjonen i antall tillatelser, men der både nordlands- og trøndelagsfartøy i 2018 har økt siden 2003.

Uensartetheten gir seg også utslag i svært forskjellig kvoteutnyttelse blant fartøyene med hjemmelslengde under 11 meter. Det er også årsaken til at graden av overregulering er, og har vært, størst blant disse. Særlig gjelder det for hyse og sei. Den store forskjellen mellom fartøyene går gjerne på hvor aktive de er innen andre fiskerier enn torsk. Det har betydning for opptaket av deres gruppekvoter for sei og hyse, der kvoterestansen for disse artene de siste fem år (2013–2017; en periode med historisk sett svært høye torskekvoter) i snitt har vært på om lag en tredel av gruppekvoten. Selv om de aller fleste kun har deltakeradgang i konvensjonell kyst i nord, så ligger det også betydelige fangstmuligheter i åpne fiskerier etter f.eks. blåkveite, taskekrabbe, breiflabb, kveite og andre arter. I senere år er også leppefisk blitt en betydelig inntektskilde for mange.

Det er vanskelig å vurdere hva en kvotesammenslåingsordning for sjarkflåten vil føre til med hensyn til uttak av fartøy. Ser en på gruppen fartøy mellom 11 og 14,9 meter hjemmelslengde med torsk i nord, fikk denne gruppen tilgang til strukturkvoteordningen fra 2008. Ved utgangen av 2007 var det 570 tillatelser i denne gruppen. To år senere, ved inngangen til 2010, var det 518 tillatelser. En reduksjon på 9 %. Per februar 2018 var det 371 deltakeradganger i denne hjemmelslengdegruppen, hvilket gir en reduksjon på 35 % på 10 år.

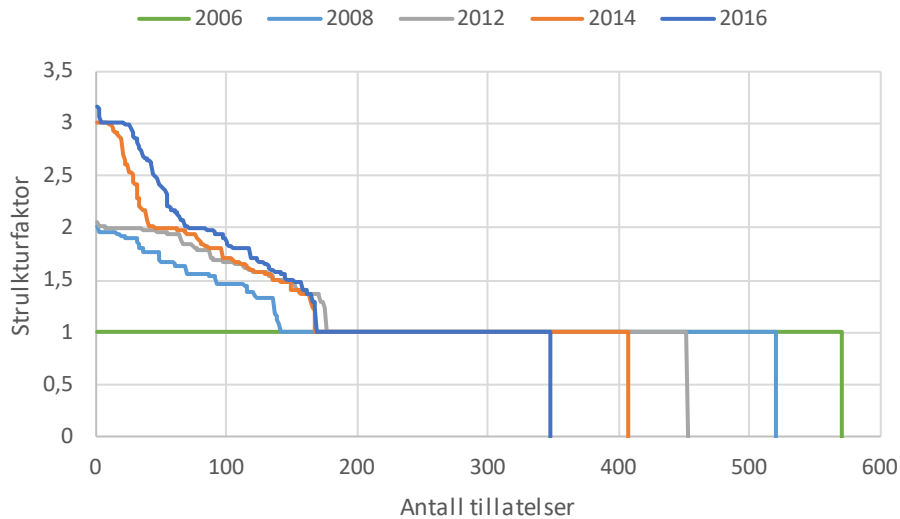
Figur 12 illustrerer utviklingen i denne gruppen i form av strukturingsgraden for gruppen som gjennomsnitt. Fra innføringen av strukturkvotene til utgangen av 2008 fant det sted en betydelig strukturering av flåten. Siden har strukturingsgraden økt rimelig jevnt, men i et saktere tempo. Den maksimale strukturingsgraden som kan oppnås vil være lavere enn 100 % siden fartøyene ikke bare kan ha strukturkvoter. Dette målet er derfor ikke svært godt til å belyse hvor nær maksimal strukturering gruppen er. Dersom vi går ut fra kvotetak på tre ganger grunnkvoten vil denne gruppen ha utnyttet 54 % av potensiell strukturering ved utgangen av 2016.



Figur 12 Struktureringsgrad blant konvensjonelle fartøy med hjemmelslengde 11–14,99 m 2006–2016 ved utgangen av hvert år. (Kilde: Nofima).

Struktureringsgraden gjaldt for fartøygruppen som helhet. Kvotefaktorene er relativt ujevnt fordelt innad i gruppen. Det er noen få fartøy som har utnyttet ordningen fullt ut og en betydelig andel har ikke benyttet ordningen. For å illustrere dette har vi i Figur 13 presentert strukturfaktoren¹⁴ for individuelle fisketillatelser for utgangen av en rekke utvalgte år etter gruppen fikk tilgang på strukturkvoteordningen. I 2006 hadde ordningen ikke trådt i kraft, og alle hadde bare grunnkvote, og dermed strukturfaktor 1. Ved utgangen av 2008 ser vi at et stort flertall av tillatelsene fortsatt bare har grunnkvote, mens om lag ¼ har blitt tildelt strukturkvoter. Strukturfaktoren fordeler seg rimelig lineært fra om lag 1,4 til den maksimale grensen på 2. Et fåtall fartøy har utnyttet ordningen fullt ut. Ved utgangen av 2012 har flere nådd til kvotetaket og da primært som følge av at tillatelser er tatt ut. Vi ser antall tillatelser er falt til om lag 450. Ved utgangen av 2014 ble kvotetaket økt til 3, og et relativt lite antall har tilegnet seg maksimalt antall kvotefaktorer. For de øvrige er det relativt små endringer. Tilsvarende gjelder for 2016. At noen få fartøy i figuren fremstilles med strukturfaktor over kvotetaket skyldes trolig at det i noen tilfeller kan være feilregistreringer i datamaterialet eller feil i koblingen av datasettene. Feilene synes uansett å få små utslag.

¹⁴ Grunnkvote- og strukturkvotefaktor dividert på grunnkvote.



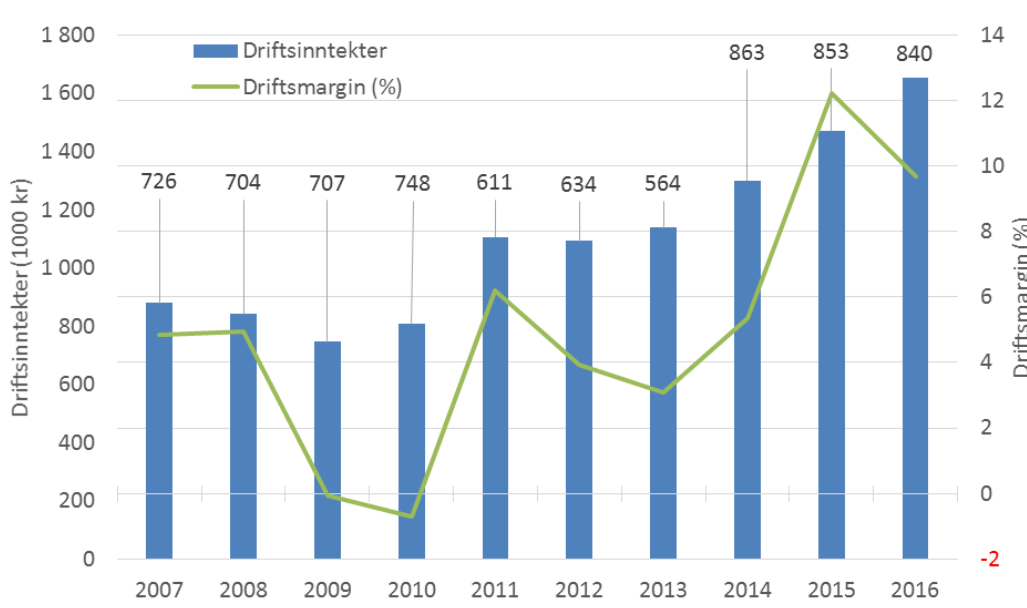
Figur 13 Strukturfaktor for individuelle konvensjonelle tillatelser med hjemmelslengde 11–14,99 m 2006–2016 ved utgangen av hvert år. (Kilde: Nofima)

Figur 13 viser også at andelen av fartøyene som har strukturert i denne gruppen har økt fra om lag 30 % i 2008 til halvparten i 2016.

4.1.2 Vurdering av lønnsomhet

Lønnsomhetsundersøkelsen er den beste kilden for å beskrive utviklingen i lønnsomhet for fartøy under 11 meter. Den mest tallrike gruppen er «Konvensjonelle kystfiskefartøy under 11 meter hjemmelslengde». I tillegg kommer gruppen «Kystnotfartøy under 11 meters hjemmelslengde».

For den førstnevnte flåtegruppen har inntekter, lønnsomhet og antall deltakende fartøy økt de senere år. Gjennomsnittsfartøyet i denne gruppen fisket for kr 800 000 i 2010, og hadde en driftsmargin på -0,7 %. I 2016 var tallene henholdsvis 1,65 millioner kroner og 9,7 %.



Figur 14 Gjennomsnittlige driftsinntekter og driftsmargin i fartøygruppe 001- Konvensjonelle kystfiskefartøy under 11 meter hjemmelslengde – samt antall fartøy i massen (over søylene). (Kilde: Fiskeridirektoratet)

Antall fartøy i populasjonen i denne lønnsomhetsgruppen økte i perioden 2010–2016 fra 750 til 840 fartøy, til tross for at minimumsfangstverdien økte fra kr 558 000 til kr 1 008 000 i perioden for de største av disse (over 10 m hjemmelslengde). Som vi ser er antallet størst i 2014 (med fritt torskefiske for de minste fartøyene) og minst i 2013 da torskekvoten var på sitt høyeste, prisene falt og mange små fartøy fikk leveringsvansker.

Som tidligere nevnt er det stor variasjon i denne gruppen både når det gjelder kombinasjoner av tillatelser og fangstaktivitet. Den samme grad av variasjon vil ikke være til stede i Lønnsomhetsundersøkelsen, ettersom det settes et inntektsgulv for å innlemmes i undersøkelsens utvalg. Likevel er det også her stor variasjon fra gjennomsnittsbetraktningene. Tall for individuelle fartøy med deltakerrettigheter i denne gruppen i undersøkelsen fra 2015, viser at:

- Inntektene varierer med mellom kr 618 000 og kr 3,5 millioner kroner.
- Lottutbetalingene varierer med mellom kr 239 000 og kr 1,46 millioner.
- Verdien av fisketillatelser varierer fra 0 til 1,4 millioner kroner.
- Antall driftsdøgn varierer med mellom 50 og 278, med et snitt på 168 driftsdøgn.
- Antall årsverk som oppgis varierer fra 1 til 5.

I rapporten *Lønnsomhet i fartøygruppen under 11 meter lengde* viser en analyse av lønnsomheten i denne delen av flåten at variasjonen i fangstinntekter er svært stor i gruppen, både som følge av varierende driftsintensitet og ulikt driftsgrunnlag. Et annet forhold som påpekes er at ordinære lønnsomhetsmål kan gi et noe misvisende bilde av den reelle lønnsomheten, ettersom de fleste av disse fartøy har en eier og driver av fartøyet, som definerer sin arbeidsgodtgjørelse ut fra den økonomiske situasjon. Eieren kan velge å ta ut lønn eller la overskudd bli igjen i selskapet, hvilket har stor betydning for avkastningen. Dette kan også være skattemotivert. I mange tilfeller er det dessuten stor avstand mellom fiskerne og den økonomisk rasjonelle aktør, i og med at disse ikke nødvendigvis er opptatt av optimal avkastning. De vil derimot være opptatt av at driften ikke går med underskudd, og at arbeidsinnsatsen gis en rimelig avlønning.

I intervju med et utvalg av 17 fiskere, hvis gjennomsnittlig totalkapitalrentabilitet i 2010 var relativt lavt med 7,8 %, svarte fiskerne at de anså lønnsomheten som noe bedre enn akseptabel. På sikt vil en slik avkastning ikke gi grunnlag for å fornye fartøyet. De spurte fiskerne var imidlertid opptatt av at lønnsomheten kunne vært forbedret gjennom driftstilpasninger og mer intensiv drift. Det ble i studien gjort vurderinger av investering i fartøy med ulike driftsopplegg i denne fartøygruppen. Herunder en vurdering av effekten av doblet kvotegrunnlag. Med de gitte forutsetningene er investeringen i fartøyet vurdert som marginalt lønnsom, mens det er betydelig lønnsomhet i alternativet med doblet kvotegrunnlag. Dette selv om fangstforutsetningene er relativt forsiktige. Resultatene vil naturligvis være svært avhengige av førstehåndspriser og investeringskostnadene, men effekten av en ekstra kvote på lønnsomheten vil likevel være stor.

Alle tall i 1.000 kr	Garn/linedrift, enkel kvote	Garn/linedrift, dobbel kvote
Driftsinntekt	1 090	1 445
Årlig kontantstrøm	330	545
Investering	3 700	3 700
Netto nåverdi	149	2 482

Kilde: Hermansen, Ø., T.A. Larsen og E. Henriksen (2013) «Lønnsomhet i fartøygruppen under 11 meter», Rapport 13, Nofima, Tromsø

Det er vanskelig å anslå i hvilken grad samfiske, som for denne gruppen har pågått siden 2010 og tiltatt i perioden, har hatt betydning for økningen i lønnsomhet. Utviklingen har skjedd i takt med økte kvoter og til dels førstehåndspriser. Den store veksten i deltakelse i denne gruppen i lønnsomhetsundersøkelsen har imidlertid kommet fra fartøy uten deltakeradgang – i tråd med økningen i fisket etter leppefisk, utnyttelsen av kystfiskekvoten og kongekrabbe. I 2010 utgjorde fartøy uten deltakeradgang 193 fartøy (26 %) mot 343 fartøy (41 %) i 2016.

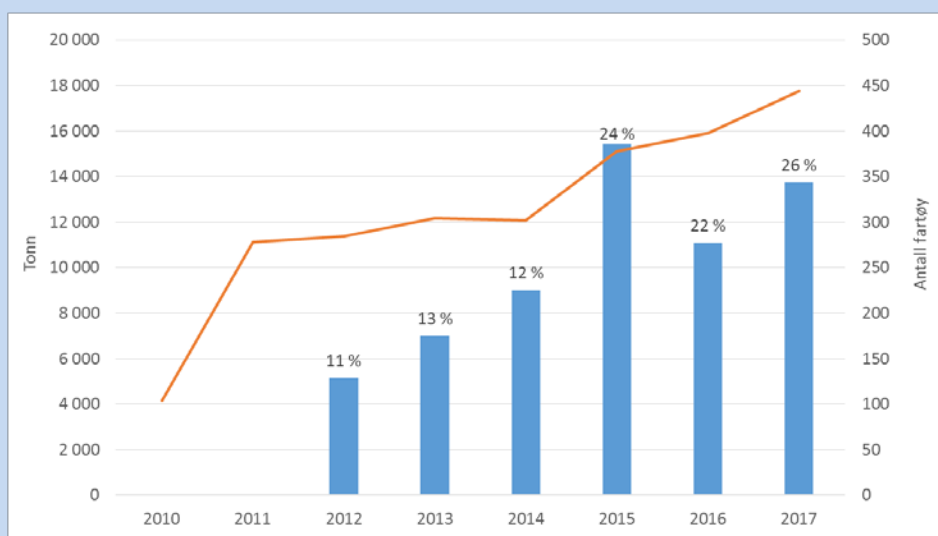
4.2 Vurdering av samfiskeordningen for torsk, hyse og sei nord for 62° N

Boks 2 Samfiskeordningen for torsk, hyse og sei nord for 62° N

Sjarkflåten har hatt tilgang til en egen samfiskeordning siden 2010. Bakgrunnen for ordningen var den dårlige sesongen for mange små fartøy i 2009. Det ble derfor lagt til rette for samfiske for å sikrere avvikling av fisket og bedre lønnsomhet for de minste fartøyene gjennom økt kvotegrunnlag og bemanning på det enkelte fartøy. Ordningen la til rette for at ett fartøys kvoter kan fiskes av et annet over en kortere eller lengre periode av året. For reguleringsåret 2010 foreslo Fiskeridirektøren for å avslutte ordningen. Det ble vist til at den hadde trekk ved seg som liknet den tidligere driftsordningen (der kvoter kunne byttes mellom fartøy uten at fartøy ble tatt ut av fiske) hvilket ikke harmoniserte med prinsippene for ordinær kvotetildeling og gjeldende strukturpolitikk. Ordningen ble imidlertid videreført, og i 2011 ble det tillatt at fartøyeiere med to fartøy fikk danne et samfiskelag. Denne tillempeingen har vedvart, og i mange tilfeller ført til at det passive samfiskefartøyet ikke benyttes til fiske.

Fra 2016 fikk aktive fartøy over 11 meter faktisk lengde ikke ta med seg hele kvoten til et passivt fartøy under 11 meter, men fikk den redusert i henhold til faktisk lengde på avgivende fartøy.

Over tid er denne ordningen benyttet i stor grad, med en økende deltakelse for hvert år. Figur 15 viser antall fartøy som har deltatt i samfiske i torsk i nord hvert år, kvantum tatt under samfiskeordningen (avskrevet både aktivt og passivt fartøys kvote), samt andelen av lukket gruppe under 11 meters fangst som er tatt under samfiske. Tallene over fangst og deltakelse stammer fra Råfisklaget og kan avvike noe fra Fiskeridirektoratets oversikt. Antall fartøy som deltar (se Tabell 14) vil være det doble av antall samfiskelag, ettersom hvert fartøy bare kan inngå i ett samfiskelag i løpet av et kalenderår, dersom det ikke er tale om utskifting.



Figur 15 Antall fartøy (rød linje) i samfiske (torsk i nord), kvantum torsk tatt under samfiske (blå søyler) og andel av fartøygruppens fangst tatt under samfiske. (Kilde: Norges Råfisklag)

I 2010 var det kun 52 samfiskelag (hvert bestående av to fartøy med hjemmelslengde under 11 meter). Det økte til 139 i 2011 da det ble tillatt å samfiske med seg selv, og videre til hele 222 samfiskelag i 2017. Det innebærer at nesten fire av ti fartøy med hjemmelslengde under 11 meter i 2017 deltok i et samfiskelag i løpet av 2017. Videre viser figuren at hvert fjerde kilo torskefangst fra denne fartøygruppen ble tatt i samfiske i 2017, til sammen nesten 14 000 tonn.

I en egen undersøkelse av samfisket i 2015, ble det vist at det er stor variasjon i lengden på samfiskeperioden – fra å bare gjelde noen dager til å gjelde hele året. Snittlengden var på 107 dager (3,5 mnd), hvilket for de aller fleste er tilstrekkelig til å dekke hele torskesesongen. Naturlig nok er det typiske at det passive fartøyet er lite og gammelt, mens det aktive fartøyet er større og nyere.

Gjennomsnittsbetraktninger viste at det aktive fartøyet var 12 meter langt, 23 år gammelt og med en motorkraft på 280 hk, mens det passive var 9 meter langt, 33 år gammelt og med en motor på 117 hk. En omregning til Vessel Capacity Units (VCU) justert for den perioden samfisket foregikk, viste at samfisket innebar en 40 % økning i teknisk kapasitet for fartøyene omfattet av samfisket.

Et annet funn i denne studien var at om lag halvparten av alle samfiskelagene hadde samme eier. En oppfølging gjennom telefonintervju til 10 samfiskelag avdekket at det var flere samfiskelag med én eier enn det som kom frem gjennom fartøyregisteret. Sysselsettingsmessig tydet intervjuene på at samfisket hadde sørget for flere mann per båt, også utover eierne. Samlet sett vil det trolig ikke være stor forskjell i sysselsetting mellom samfiske «med seg selv» og en kvotesammenslåing med tilsvarende kvotetak.

Samfiskeordningen bidrar til økt sikkerhet gjennom at flere mann deltar samtidig under fisket. Samtidig kan ordningen gi noe bedre økonomi gjennom at kvotene fiskes på mer effektive fartøy. Ordningen kan imidlertid anses som en form for strukturering. Mange skrog ligger til kai hele året, og det er få insentiver for å holde passive samfiskefartøy i samme stand som aktive samfiskefartøy. Dette betyr at ordningen over tid har gitt samme effektene som en kvotesammenslåingsordning ville gitt, men at eierne ikke realiserer fullt ut de økonomisk positive effektene gjennom å redusere fangstkapasitet og kapitalbinding i fartøy.

I mange tilfeller kan derfor konkludere med at samfiske med seg selv har fått fungere som en egen strukturordning for de minste fartøyene i torsk i nord, og sågar en billig sådan ettersom verken avkorting eller kondemneringskrav trer inn. Og uten at samfunnet har høstet det fulle potensialet fra en slik effektivisering.

Kilde: Isaksen, J.R. (2016) «Samfiske. Formål, utvikling og analyse...». Presentasjon for styringsgruppen i Torskeprogrammet, Nofima, 9. februar. Se: <http://torskeprogrammet.no/wp-content/uploads/sites/16/2016/12/35.pdf>

En dimensjon av denne flåtegruppens betydning er å finne i de ringvirkninger som skapes i kraft av flåtens aktivitet. Sintef gjør årlig beregninger av ringvirkninger fra fiskeri- og havbrukssektoren. Med basis i tall for 2014 ble det gjort en egen analyse av fiskeflåten¹. For hver krone omsatt i flåten skapes det omsetning i andre tilknyttede næringer for kr 3,50. Tallene er imidlertid ikke detaljert på lengdegrupper i flåten. Det gjøres heller ikke når ringvirkningene av fiskeri- og havbruksnæringen i Nordland analyseres².

I en annen type ringvirkningsanalyse for Troms-flåten³, som utelukkende ser på leverandørnæringen (utenfor fiskeriverdikjeden) er noen av funnene oppstilt på fartøylengde. Der estimeres verdien av innkjøpte varer og tjenester i leverandørnæringer til fiskeflåten i Troms til å være hele 782 millioner kroner, hvorav 216 millioner kroner (28 %) stammer fra flåten under 11 meters etterspørsel. Det er et anselig beløp med tanke på hvilke volum disse fartøyene lander i Troms i forhold til totalen.

1. Ratvik, I., H. Bull-Berg, I.L.T Grindvoll, L.Vik og R. Richardsen (2016) «Betydningen av fiskeflåten, Analyse av fiskeflåtens bidrag til samfunnsøkonomis verdiskaping med data fra 2014». Rapport A27818, Sintef Fiskeri og havbruk, Trondheim.
2. Winther, U., R. Richardsen, I. Ratvik, H. Bull-Berg, L. Vik, I.L.T. Grindvoll og J. Løvland (2016) «Ringvirknings- og varestrømsanalyse av fiskeri- og havbruksnæringen i Nordland», Rapport A27870, Sintef Fiskeri og havbruk, Trondheim.
3. Nyrud, T., R. Robertsen og T. Sebulonsen (2018) «Ringvirkningsanalyse Troms – Leverandøranalyse». Rapport nr. 2. Nofima, Tromsø.

4.2.1 Vurdering av sysselsetting

Det er ikke enkelt å belyse sysselsettingen i sjarkflåten med gode tall. Ti år tilbake i tid var det typiske at hver sjark hadde en eier, en driver og en sysselsatt; alle én og samme person. I dag er innslaget av flerbåtsrederier større også i denne flåtegruppen¹⁵. Fiskerne – også lottfiskere – regnes som selvstendig næringsutøvere, og fra offentlige registre lar det seg ikke avgjøre i hvilken flåtegruppe de er sysselsatte.

De beste estimatene over denne størrelsen finner vi imidlertid i Lønnsomhetsundersøkelsen for fiskeflåten (Fiskeridirektoratet, 2017)¹⁶, som årlig publiserer tall over arbeidsinnsats og sysselsetting for flåten som inngår. Der opereres det med en egen fartøygruppe som omfatter lukket kyst i nord: «Konvensjonelle kystfiskefartøy under 11 meter hjemmelslengde». I denne gruppen inngår imidlertid også fartøy uten deltakeradgang med faktisk lengde under 11 meter, og i 2016 inngikk det totalt 840 fartøy som hadde landet fisk til en verdi over en gitt minstesum. Grensen var på henholdsvis 606 000 kroner for fartøy under 10 meter, og 1 008 000 kroner for fartøy mellom 10 og 11 meter. Av 840 fartøy i denne gruppen har 441 fartøy (53 %) kun deltakeradgang for torsk i nord

¹⁵ Også fiskeindustrien har eierinteresser i slike fartøy, i ett tilfelle har en fiskeindustribedrift 49 % minoritetseierskap i seks fartøy i denne fartøygruppen (per jan. 2018).

¹⁶ Fiskeridirektoratet (2017) «Lønnsomhetsundersøkelse for fiskeflåten 2016». Fiskeridirektoratet, Bergen

og 22 har deltakeradgang i andre fiskerier enn torsk i nord (makrell, torsk i sør, NVG-sild), mens 34 fartøy har tillatelser i tillegg til torsk i nord (NVG-sild, makrell, nordsjø-sild). Som nevnt er hele 343 fartøy (41 %) uten deltakeradgang i lukkede fiskerier.

I 2015 bestod denne gruppen i lønnsomhetsundersøkelsen av 853 fartøy, hvorav 525 hørte til lukket gruppe i nord. Det kan ha sammenheng med at minimum fangstinntekt økte i tråd med økningen i førstehåndsprisene med 25 % fra 2015 til 2016 (fra 485 000/807 000 kroner for fartøy under/over 10 meter), selv om prisøkning på torsk fisk alene «bare» var 7 % mens tilsvarende for pelagisk fisk var hele 47 % fra 2015 til 2016.

For gruppen som helhet anslås sysselsettingen til å være 1,8 mann per fartøy, og totalt 1 512 sysselsatte. Det utgjør 19 % av totalt 7 935 heltidssysselsatte i de 1 630 fartøyene som omfattes av Lønnsomhetsundersøkelsen. For de 44 kystnotfartøyene under 11 meter (fartøygruppe 009) er sysselsettingen per fartøy 2,6 mann og totalt 114 sysselsatte for hele gruppen.

Det kan vanskelig settes likhetstegn mellom sysselsettingen i den lukkede torskegruppen i nord under 11 meter og det som går fram av Lønnsomhetsundersøkelsens «Konvensjonelle kystfiskefartøy under 11 meter hjemmelslengde». Som nevnt inngår bare 475 av alle 1 180 fartøy under 11 meter i torsk i nord. Utvelgelseskriteriet (fangstinntekt over kr 606 000/1 008 000 kroner) sørger for at Lønnsomhetsundersøkelsen kun inneholder de mest aktive, noe som sannsynlig også innebærer større sysselsetting.

Et annet forhold er at samfiske med eget/egne fartøy kan redusere sysselsettingen noe, målt i antall mann, også dersom samme mannskap operer på flere fartøy i løpet av sesongen. Et annet forhold som teller i positiv retning med tanke på arbeidskraftbehov, er at dette er en fartøygruppe som i større grad enn andre benytter seg av håndegnet line, hvilket bidrar til sysselsetting ut over den rene fartøydriften.

Med noen gitte forutsetninger¹⁷ kan det antas at totalt antall sysselsatte for lukket gruppe (torsk i nord) under 11 meter er på om lag 1 500 heltidsansatte. Denne fartøygruppen har under disse forutsetningene det nest laveste fangstvolum per sysselsatt i 2016 (bak havgående krabbefartøy), og nest lavest fangstverdi per sysselsatt (bak den minste kystnotflåten) i 2016.

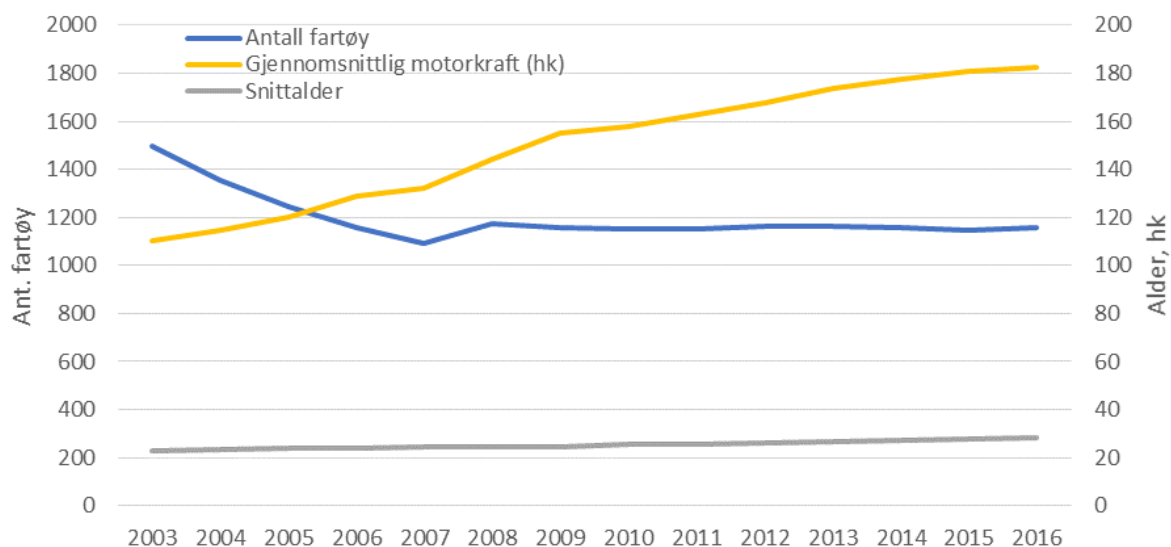
4.2.2 Kapasitet

Figur 11 viste at tillatelsene i lukket gruppe for torsk i nord over de siste årene har hatt en tendens til å samles på fartøy på en større lengde enn hjemmelslengden. I senere år er fangstreguleringene utformet for å dempe disse insentivene, som understreket i avsnittet

¹⁷ Om en antar at de 475 fartøyene i lukket kyst i nord som inngår i Lønnsomhetsundersøkelsen har en sysselsetting på 1,8 mann per fartøy, mens de gjenværende – unntatt en firedel av samfiskefartøyene – har en sysselsetting på 1 mann.

foran om kvoteutnyttelse. Blant annet med en suksessivt lavere kvoteenhet dersom fartøy med hjemmelslengde under 11 har en faktisk lengde over 11, 13 eller 15 meter. I tillegg tas overreguleringen for sei og hyse ned når fartøyet er større enn 11 meter, og gjennom samfiskeordningen dersom aktivt fartøy er større enn 11 meter. Men kapasitetseffekten vises ikke bare gjennom at fartøyenes lengde øker over tid.

I Figur 16 vises utviklingen i lukket gruppe torsk i nord for perioden 2003–2016 over sentrale parametere som har betydning for flåten kapasitet.



Figur 16 Antall fartøy, gjennomsnittsalder og gjennomsnittlig motorkraft for lukket gruppe torsk i nord i perioden 2003–2016 (per 31/12). (Kilde: Nofima)

Figuren viser en reduksjon i antall fartøy med denne fisketillatelsen fra 2003–2007. Det henger sammen med kondemneringsordningen som den gang eksisterte. Økningen fra 2007 til 2008 kan ses i sammenheng med avslutningen av driftsordningen. Etter 2009 har antallet vært relativt stabilt med i overkant av 1 150 fartøy.

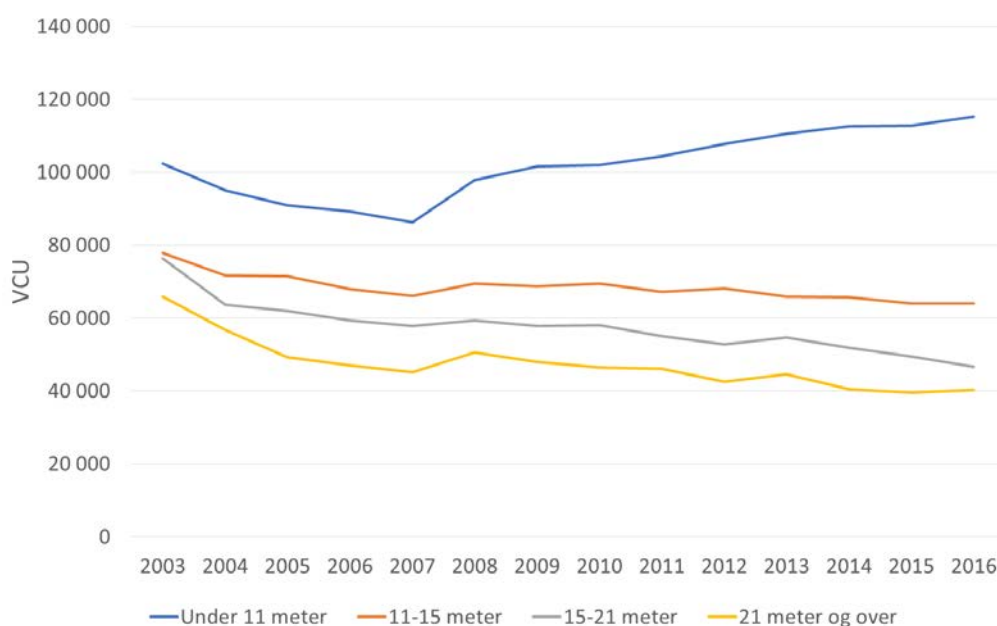
Gjennomsnittsalderen øker litt for hele perioden, men det er en viss fornying av flåten. Økningen i gjennomsnittsalder over hele 18-årsperioden er på seks år. Mye skyldes trolig at gamle fartøy tas ut. Ved utgangen av 2016 var 134 fartøy bygget etter 2006 – altså 11 % yngre enn ti år. Av disse nybyggene var 22 over 11 meter

Variabelen som viser størst endring er gjennomsnittlig motorkraft, der gjennomsnittseffekt har økt med om lag to tredeler i perioden, fra 110 til 183 hestekrefter.

Motorkraft inngår også som en sentral variabel i et mer helhetlig mål på kapasitet kalt Vessel Capacity Units (VCU)¹⁸, som kombinerer flere av fartøyets fysiske attributter. Det beregnes etter følgende formel:

- $VCU = L \times B + 0,45 \times \text{motorkraft (kW)}$, der L = fartøyets lengde og B = bredde.

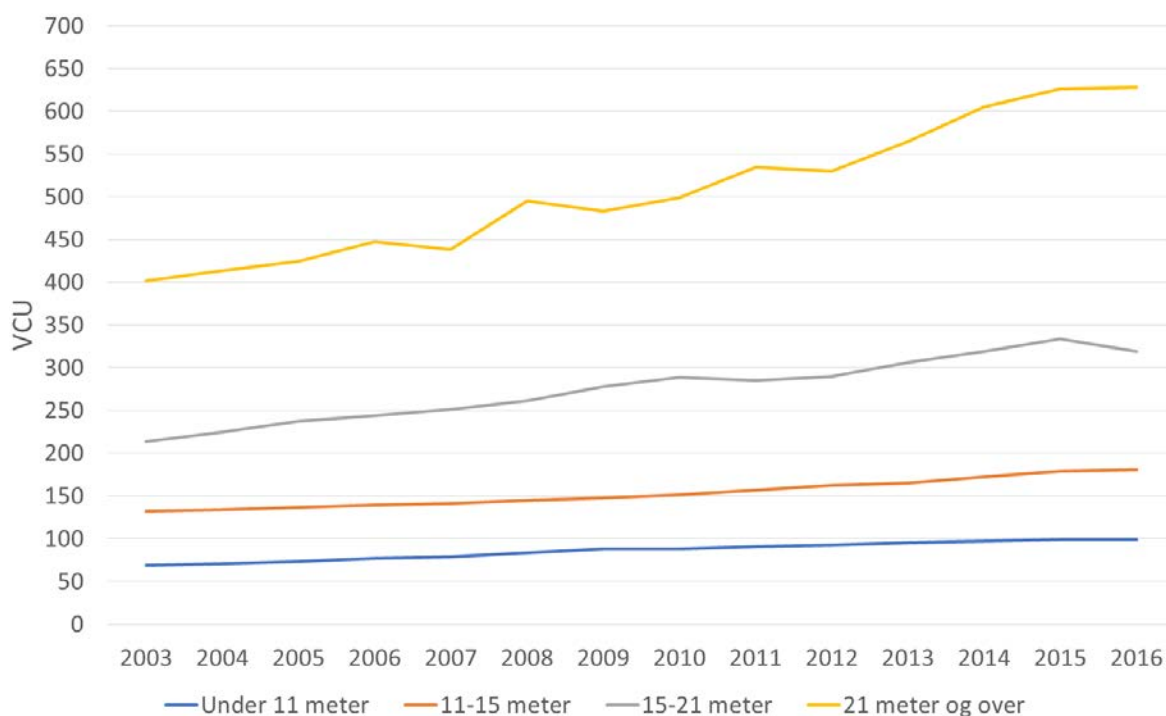
Ved å kombinere disse sentrale fartøyparameterene får man et mål som er bedre enn disse hver for seg. I figuren under vises utviklingen i VCU for de ulike gruppene i Finnmarksmodellen for lukket gruppe, torsk i nord, både for gjennomsnittsfartøyet og hjemmelslengdegruppene som helhet.



Figur 17 Samlet teknisk kapasitet i de ulike gruppene i Finnmarksmodellen (lukket gruppe torsk i nord), målt ved VCU, i perioden 2003–2016 (per 31/12). (Kilde: Nofima)

Figur 17 viser at gruppen under 11 meter hjemmelslengde er den eneste som har økt sin tekniske kapasitet målt ved VCU. Det har skjedd etter 2007, og økningen er på om lag 1/3-del. Gruppene utvikling i VCU følger hverandre fram til 2008, hvorefter de minste øker og de større – som har hatt tilgang til struktur – faller beskjedent (med mellom 8 og 20 % fra 2008). Her er det viktig å ha i mente at mens antall fartøy i den minste gruppen er relativt konstant fra 2008 og ut perioden, så faller antallet fartøy i de øvrige gruppene med mellom 25 og 37 %.

¹⁸ VCU stammer fra britisk fiskeriforvaltning på 1990-tallet. En kritikk mot målet er at det ikke inkorporerer tonnasje. Se FAO (1999) «Managing fishing capacity. Selected papers on underlying concepts and issues». Fisheries Technical paper 386. FAO, Rome, for en gjennomgang.



Figur 18 Gjennomsnittlig VCU per fartøy i de fire gruppene i Finnmarksmodellen. (Kilde: Nofima)

Ser vi på gjennomsnittlig VCU per fartøy i de ulike gruppene (som vist i Figur 18) så øker den for alle gruppene, men aller mest for fartøy med hjemmelslengde over 21 meter (56 %). Det er også i denne gruppen tilpasningen med større fartøy, langt over den gamle lengdegrensen på 28 meter, har funnet sted. Men også for de andre gruppene har gjennomsnittlig VCU økt betraktelig og økningen for de minste (+45 % for hele perioden)¹⁹ står ikke tilbake for noen av de øvrige, til tross for at det ikke har vært tillatt med sammenslåing i denne gruppen.

Andre faktorer har selvfølgelig stor betydning for fangstkapasiteten i flåten, men er ikke nødvendigvis lett å måle. Størrelsen på rom for lagring og muligheten for å ivareta råstoff om bord vil være bestemmende for hvilken fangstmengde som til enhver tid kan føres til land. Utrustningen om bord og kombinasjonen av fartøyets tekniske parametere vil være bestemmende for hvilken mengde fangstredskap som kan benyttes, og til dels også valg av redskap.

¹⁹ Med et mål for kapasitet som kombinerer flere måleparametere så blir det ikke så lette å tolke resultatene. Men om snittfartøyet var 9,5 meter langt og 3,3 meter bredt og hadde en motor på 110 hk i 2003, så tilsvarer en 45 % økning i bare en av variablene (lengde, bredde eller motorkraft) at lengden økte til 11,4 meter, bredden økte til 6,55 m eller at motoren ble byttet til en med 203 hk.

4.3 Vurdering av skjerpede myndighetskrav overfor sjarkflåten

Som redegjort for i kapittel 3.8 stilles en rekke myndighetskrav til sjarkfiskeflåten. I den grad det føres tilsyn av disse kravene, med reaksjoner eller straff ved eventuelle brudd, vil det bli viktigere for det enkelte fartøy å etterleve kravene.

Selv om forskrift om kvalitet på fisk og fiskevarer stiller vesentlige krav til fartøyutforming og utrustning, og det til en viss grad føres tilsyn av dette, er bruken av sanksjoner i dag begrenset. Gitt myndighetenes økte fokus på kvalitet av fangst i fremtiden, bl.a. for derigjennom å bedre markedsadgangen til sjømatnæringen, vil det være nødvendig med intensivering av tilsyn og eventuelt sanksjonering ved vesentlige brudd på bestemmelsene. Det samme gjelder brudd på deltakerlovens krav til at fartøy skal være utrustet for, og egnet til, å drive fiske og fangst. Økt grad av kontroll og reaksjoner vil i seg selv representere en innskjerping av myndighetskrav, og det kan i fremtiden også være aktuelt å heve kravene som stilles til kvalitet på fiskeprodukter i alle ledd av næringskjeden. Tilsvarende vil økte sikkerhets- eller velferdsmessige krav til fartøy gjennom sjarkforskriften, samt økt kontroll av etterlevelsen av dagens bestemmelser, være aktuelle innskjerpinger av dagens myndighetskrav, i takt med at fokus på gode arbeidsforhold for denne yrkesgruppen øker.

Med innskjerpede myndighetskrav til alle fartøy, uavhengig av om de har hatt høy aktivitet eller ikke, vil det trolig måtte investeres i oppgradering av fartøy som i dag i liten grad har vært benyttet i aktivt fiske. Om ikke pålegg følges opp, vil det i siste instans kunne føre til at fisketillatelse ikke opprettholdes. Dette vil representere en stor økonomisk risiko for fartøyeiere, som dermed gis insentiver til å etterleve de skjerpede kravene. En oppgradering av u hensiktsmessige fartøy for å tilfredsstille sikkerhetskrav til fartøyet, krav til fangsthåndtering ut fra kvalitetshensyn og trygge arbeidsplassene i sjarkflåten, utelukkende med den hensikt å opprettholde fisketillatelse, vil imidlertid representere sløsing med samfunnets ressurser.

4.4 Vurdering av åpen gruppe

Åpen gruppe er, som navnet tilsier, en gruppe der man ikke trenger særskilt tillatelse til å drive fiske utover de krav som stilles i deltakerloven med tilhørende forskrifter. For deltakelse i åpen gruppe stilles det blant annet krav til at eier og høvedsmann må være ført i Fiskarmanntallet, at fartøyet er merkeregistrert og at fartøyet er under 11 meter. Det er med andre ord en gruppe med lave inngangskriterier.

Som nevnt innledningsvis har deltakelsen i åpen gruppe (i betydningen fartøy med levert fangst i fisket etter torsk i nord) falt etter årtusenskiftet. Deltakelsen har imidlertid gått opp etter 2013, med en økning på om lag 400 fartøy til 2 400 i 2017. I samme periode er det gått ut om lag 170 fartøy fra lukket gruppe i de fartøygruppene der strukturering er

tillatt. Som Tabell 15 viste, er tilstrømmingen til åpen gruppe fra lukket gruppe om lag på størrelse med de som går andre veien (fra lukket til åpen) tidlig i perioden. Etter 2015 er imidlertid nettotilstrømmingen til åpen gruppe om nesten 50 fartøyeiere. Det er imidlertid store regionale forskjeller, der Finnmark skiller seg ut. I Finnmark har alle i åpen gruppe hatt tilgang til et gunstig kvotetillegg fra kystfiskekvoten, mange har tillatelse til å fiske kongekrabbe (åpen gruppe tillatelse) og geografi og biologi gjør at man her kan utnytte ferskfiskordningen best. Også Hordaland ser ut til å være i en særstilling, der leppefisket i seinere år har vært på sitt beste, men der er også endringer antallet nokså beskjedent. Figurene i vedlegget viser at også fangsten fra fartøy i åpen gruppe utgjør en stor andel av flåtens samlede fangst i mange kommuner i nord.

I 2018, som i tidligere år, er kvotetillegget fra årets start fra kystfiskekvoten på 16 tonn per fartøy, og denne øker gjerne senere på året. Denne kommer i tillegg til den garanterte fartøykvoten som er mellom 11 og 18 tonn, avhengig av fartøylengde. Kystfiskekvoten ble innført i 2011 men ble først i 2016 fullt utnyttet. Som følge av kystfiskekvoten har Sametinget uttrykt bekymring for at den kan gi insentiver til å forlate lukket gruppe for å fiske i åpen gruppe, og tatt til orde for å innføre karenstid for fiskere som selger seg ut av lukket gruppe, før de får fiske i åpen gruppe. Dette for å unngå for stor tilstrømming til åpen gruppe og fortrenkning av de som benytter denne som rekrutteringsarena. Også Strukturutvalget pekte på den negative effekten det potensielt kunne ha for de som benytter åpen gruppe som kvalifiseringsarena, dersom de som har realisert gevinsten gjennom strukturering (eller salg av tildelt tillatelse i den minste lukket fartøygruppe) tar steget inn åpen gruppe. Som følge av stor oppmerksomhet på fisket i åpen gruppe i 2017 ble det i forkant av 2018-sesongen tatt grep gjennom innstramming i Deltakerforskriften omkring eierskap til fartøy i åpen gruppe, og bruk av leieskipper.

Tallene fra Tabell 15, sammenholdt med Figur 10, viser at problemstillingen med tilflyt til åpen gruppe, med de som trapper ned fra lukket gruppe, ikke er dramatisk, men likevel av en viss størrelse. Likevel har gruppekvoten i åpen gruppe blitt kraftig overfisket de siste årene (med 21 % i 2017), og med stadig tidligere stopp i fisket på maksimalkvotetillegget (fra 13. april i 2015, til 12. mars i 2018). I 2015 ble det innført kvotefleksibilitet på gruppenivå i torskefiskeriene, og overfisket i åpen gruppe har resultert i lavere justerte gruppekvoter det påfølgende år. De siste årene ser det imidlertid ut til at lønnsomheten i åpen gruppe har vært tilstrekkelig til å rekruttere fiskere derfra til lukket gruppe, der inngangsbilletten ved inngangen av årets sesong for en tillatelse har variert med mellom 2,3 og 3,3 millioner kroner, avhengig av hjemmelslengde. I de aller fleste fylkene er deltakelsen i åpen gruppe på nivå med det den var i 2011. Unntaket er Finnmark, der deltakelsen har økt fra 360 til 550. Hordaland viser en dobling i deltakelsen, men der er antallet kun 67 i 2017.

Det illustrerer samtidig de økonomiske mekanismene, der fiskere vil søke til åpen gruppe dersom det er mulig å oppnå tilstrekkelig lønnsomhet. Om lønnsomheten går ned, vil en

da trekke seg ut. Høye torskekvoter også etter 2013 og økte førstehåndspriser har nok bidratt til tilstrømmingen.

En sammenslåingsordning for de minste fartøyene i lukket gruppe kan potensielt gi store utslag for åpen gruppe, med tilstrømming mot denne. Det kan tale for å vurdere tiltak. Samtidig er en åpen gruppe, der de krav som stilles til deltakelse er enkle og objektive, noe som taler mot å stille ytterligere krav til hvem som kan delta.

4.5 Vurdering av sjarkfiskeflåtens rolle i tilknytning til fiskeforedlingsindustrien

Sjarkfiskeflåten disponerer og leverer i enkelte fiskerier en betydelig del av norske kvoter og fangst. Slik har den naturligvis stor betydning for fiskeforedlingsindustrien og samfunnene der denne er lokalisert. Noe av denne dimensjonen går frem av figurene i Vedlegg. I denne delen diskuteres aspekter ved dette: Hvilke samfunn og bedrifter har stor nytte av denne flåtegruppen, og skiller disse seg fra andre? Er det eksempelvis i større grad bedrifter i distriktssamfunn der man har store deler av råstofftilførselen fra denne gruppen? Hvordan skiller denne flåten seg fra andre med hensyn på stabilitet i leveransene, både mellom år og gjennom året? Hvordan er kvaliteten på råstoffet?

4.5.1 Rolle som råstoffleverandør – bedrifter og samfunn

Tilførsel av råstoff fra fiskeflåten er naturlig nok svært viktig for den økonomiske aktiviteten i fiskeforedlingsbedrifter. Her er det betydelige variasjoner mellom bedrifter. Mange får direkteleveranser over egen kai, mens andre kjøper råstoff fra lagre eller andre bedrifter og andre igjen kombinerer ulike kilder. Noen skaffer råstoff fra mange fartøygrupper, mens andre konsentrerer seg om spesielle typer fartøy. Noen kjøper i all hovedsak fra fartøy hjemmehørende i nærheten, mens andre tiltrekker seg fartøy fra andre regioner. I tillegg til de direkte effektene fra bedriftens aktivitet på sysselsetting i samfunnet har driften også ringvirkninger gjennom varer og tjenester som leveres av andre bedrifter.

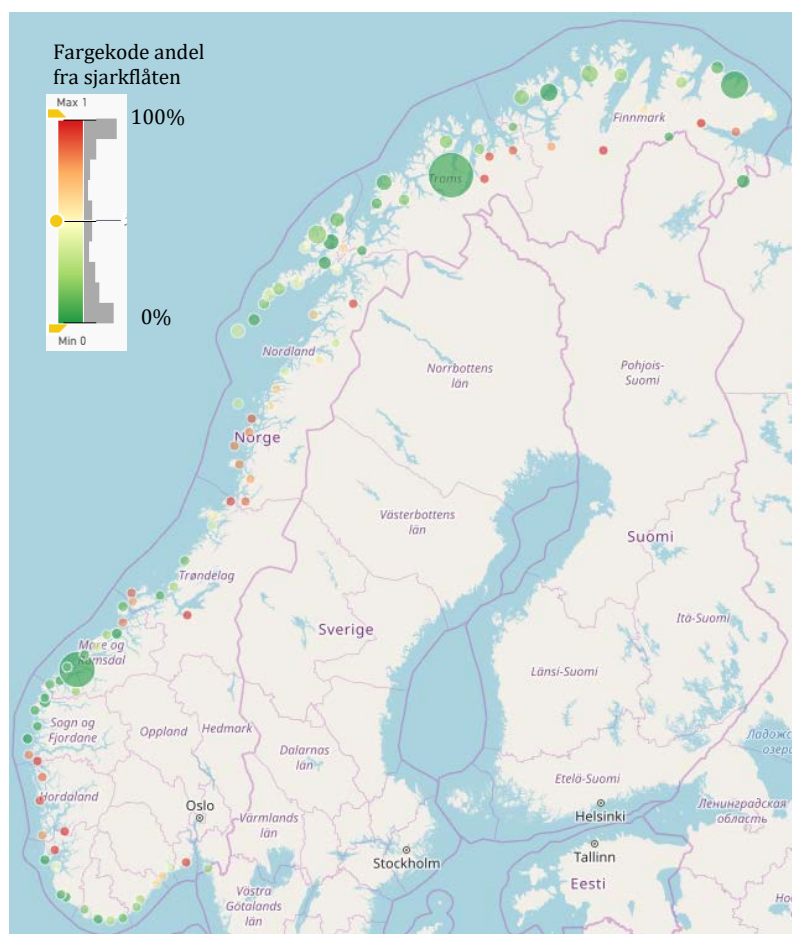
Kartet i Figur 19 illustrerer både råstoffkjøp av hvitfisk og betydningen av flåten under 11 meter per kommune. Størrelsen på sirkelen gir en indikasjon på mengde²⁰ og fargekodene viser andelen som leveres av fartøy under 11 meter. Helt røde sirkler angir at all leveranse kommer fra denne gruppen, mens lyst grønt innebærer liten andel eller ingen leveranser fra denne gruppen. Oversikten inkluderer også fryst fisk, slik at viktigheten av sjarkflåten vil undervurderes i kommuner med fryseterminaler.

I de fleste ytre kystkommunene i Troms og Finnmark er leveransene fra gruppen generelt små. I de indre fjordstrøkene spiller imidlertid flåtegruppen en langt større rolle i

²⁰ Arealet av sirkelene er ikke direkte sammenlignbart med mengden. Små landinger gis en større sirkel enn mengden skulle tilsi, av fremstillingshensyn.

leveransene av hvitfisk. I Vesterålen og Lofoten er det et noe mer variert bilde; noen kommuner har betydelige landinger fra gruppen, mens andre har en langt større andel av råstofftilførselen fra større fartøy. Salten og Helgeland er generelt betydelig mer avhengige av disse leveransene, selv om det er enkelte kommuner der større fartøy spiller en mer vesentlig rolle.

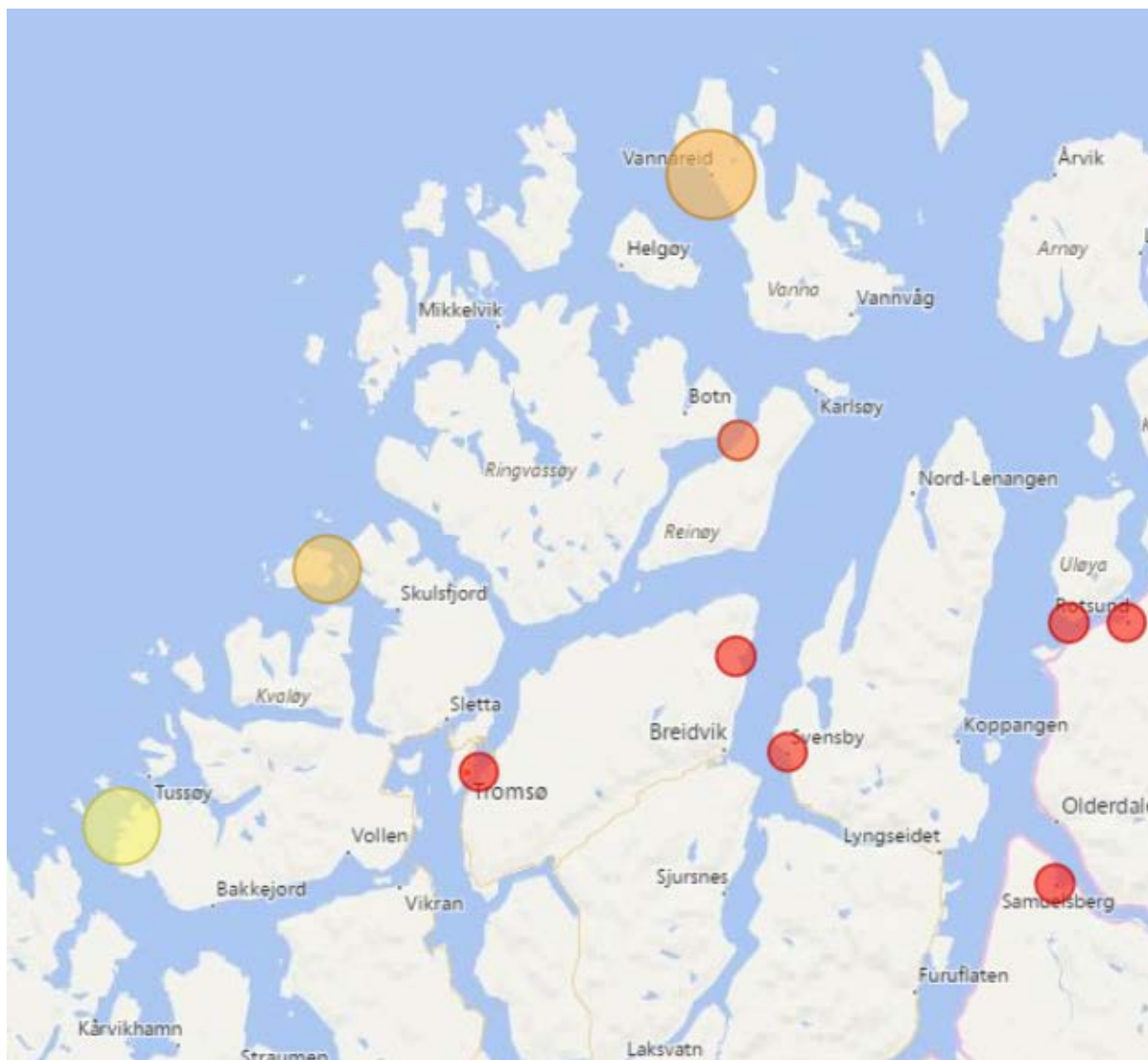
Trøndelag har betydelig variasjon mellom kommunene, mens Møre og Romsdal generelt har små leveranser fra sjarkflåten. I området rundt Bergen spiller denne flåten igjen en stor rolle, mens større fartøy er viktigere i Agderfylkene. Videre nordover mot Oslofjorden er det igjen et variert bilde.



Figur 19 Råstoffkjøp av torsk, hyse og sei per kommune. Størrelse på sirkel indikerer total mengde (alle fartøygrupper) og fargekode andelen som leveres fra fartøy under 11 meter. Rødt indikerer stor avhengighet av sjarkflåten. Bare kommuner med leveranser over 20 tonn er inkludert.

Sjarkflåten leverer til et bredt spekter foredlingsbedrifter langs hele kysten. Med dataene som er presentert er det vanskelig å si om denne skiller seg fra andre flåtegrupper i hvilke bedrifter den leverer til og i hvilke aspekter dette eventuelt gjelder. Gjennomgangen tyder på at flåten i Nord-Norge generelt er viktigere for foredlingsindustri utenom de større fiskeriområdene. I tillegg er det enkelte kommuner og enkeltsamfunn også i sterke fiskeriområder der flåten er spesielt betydningsfull. Eksempel på sistnevnte er stedet Torsvåg i Karlsøy kommune. Selv om bare om lag 20 % av landingene til kommunen kommer fra sjarkene, kommer hele 64 %

av landingene i stedet Torsvåg fra denne fartøygruppen. I Tromsø kommune kommer bare om lag 3 % av landingene fra sjarkene. I stor grad skyldes dette store landinger av frossen fisk, og i lokalsamfunn er sjarkfiskeflåten langt viktigere. Eksempelvis står flåten for om lag 60 % av landingene i Vengsøy, halvparten i Brensholmen/Sommarøy og om lag 92 % i Oldervik.

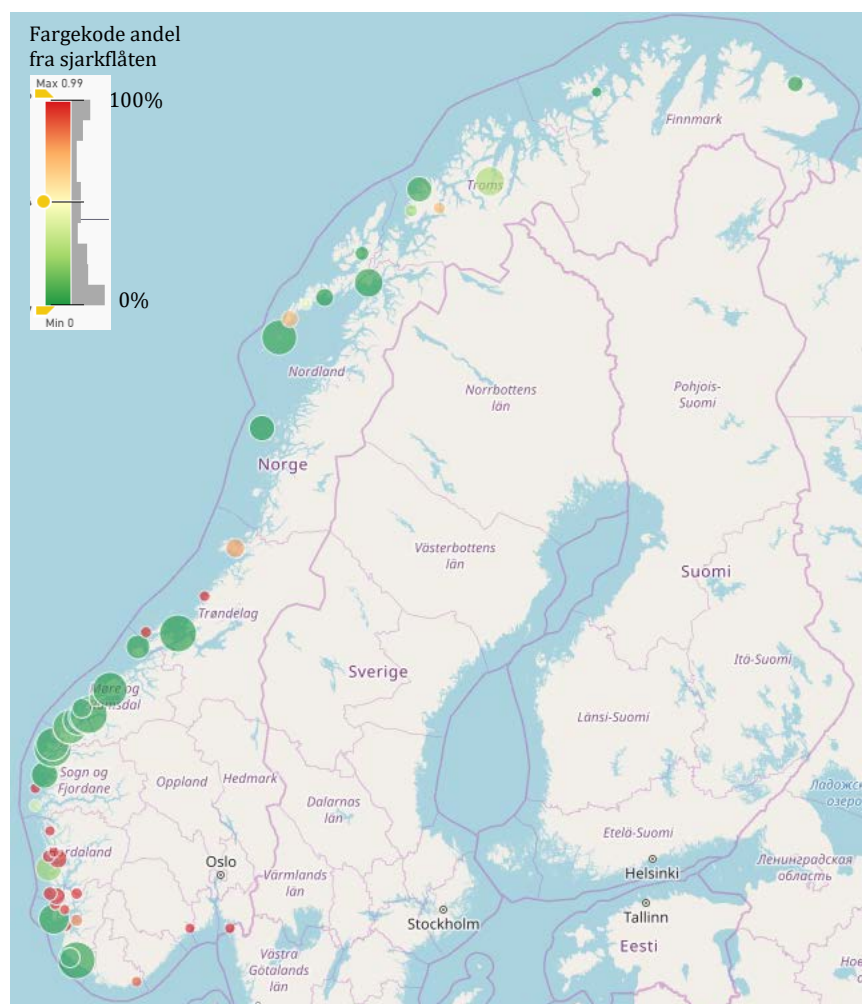


Figur 20 Råstoffkjøp av torsk, hyse og sei i Tromsø-området. Størrelse på sirkel indikerer total mengde (fra fartøygrupper) og fargekode andelen som leveres fra fartøy under 11 meter. Bare steder med leveranser over 20 tonn og med over 50% av landingene fra flåten under 11 meter er inkludert.

Selv om åpen gruppe og lukket gruppe under 11 meter (i torskefisket i nord) lander om lag 20 % av totalkvoten for torsk, så blir betydningen for lokal bearbeidingsindustri større når man trekker fra det som fryses om bord av den større flåten (om lag en tredel). De minste fartøyene er også de minst mobile, som gjerne er mest «lojale» overfor det lokale fiskebruket, selv om disse også i noen utstrekning opererer andre steder under sesongfiskeriene. Derfor kan de ha stor betydning for lokal småskala fiskeindustri, selv om de også er de mest væravhengige.

Innføring av strukturkvoter vil etter all sannsynlighet medføre en viss konsentrasjon av landingene til færre steder, men både omfang og geografisk fordeling er vanskelig å forutsi. Det er imidlertid rimelig å forvente at fisketillatelsene vil konsentreres om allerede sterke fiskeriområder, slik at flere av områdene som i dag har en betydelig del av råstofftilførselen fra denne flåten vil få større problemer med leveransene. Dette er

imidlertid en utvikling man kan forvente også uten innføring av strukturkvoter. Over tid vil trolig fisketillatelsene bli overført til fartøy som driver fiske i tilknytning til de større fiskeriområdene. Dette vil imidlertid gå noe saktere om det ikke innføres strukturkvoter.



Figur 21 Råstoffkjøp av makrell og sild per kommune. Størrelse på sirkel indikerer total mengde (alle fartøygrupper) og fargekode andelen som leveres fra fartøy under 13 meter. Bare kommuner med leveranser over 10 tonn er inkludert.

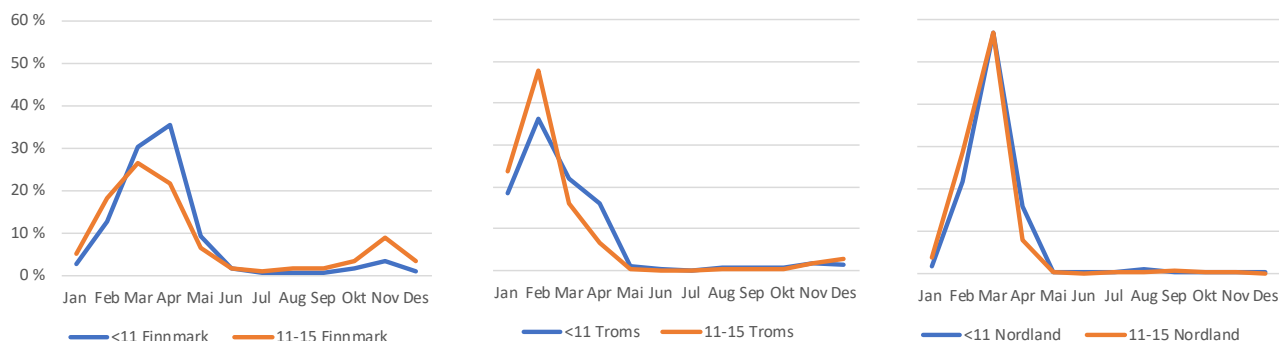
Undersøker vi det samme for landingene av makrell og sild finner vi mye av det samme bildet som for hvitfisk i Sør-Norge. I Nord-Norge og Trøndelag er det bare et fåtall kommuner der sjarkflåten står for en betydelig del av leveransene. På Nord-Vestlandet kommer i hovedsak leveransene i all hovedsak fra større fartøy. I Sogn og Fjordane, Hordaland og nordre del av Rogaland ser sjarkflåten ut for å være svært viktig for leveransene. På Sørlandet og østover er det svært få mottak for pelagisk fisk.

4.5.2 Sesongfiske

Utnyttelse av kapasitet og krav fra moderne verdikjeder for mat tilsier at jevn tilførsel av produkter generelt er økonomisk å foretrekke. Samtidig virker kostnadsfortrinnene ved fangst i sesonger i motsatt retning. Markedene for fisk må finne sin tilpasning gjennom en avveining mellom ulike slike hensyn. I tillegg til økonomiske faktorer spiller også biologiske svingninger, vær, geografi, logistikk, kompetanse og andre bedrifts- og individspesifikke elementer en viktig rolle i bestemmelsen av fangstmønsteret.

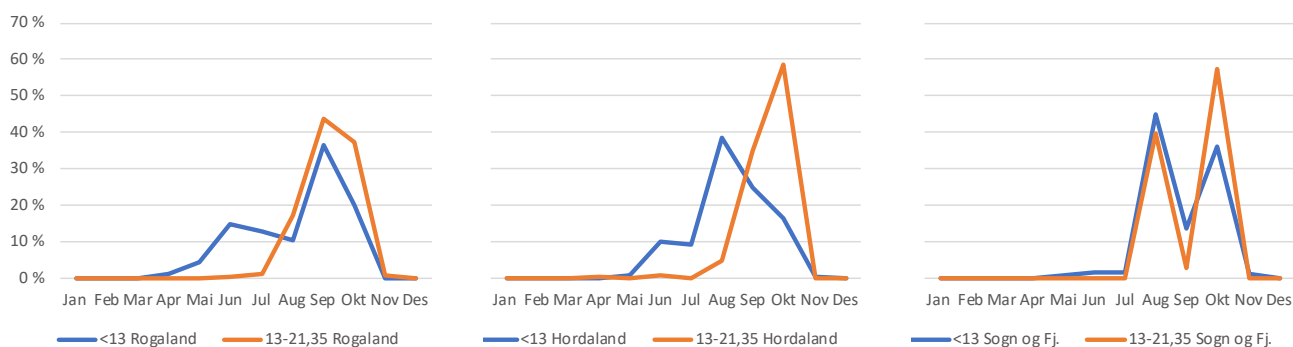
Figur 22 illustrerer hvordan fangstene av torsk fordelt seg over tid i 2016 for fartøy under 11 meter og fartøy mellom 11 og 15 meter. Her er det faktisk lengde som skiller

gruppene. Det var ikke store forskjeller i fangstmønsteret mellom disse fartøyene i 2016, og det er rimelig å anta at andre år ikke vil skille seg vesentlig fra dette. Mønsteret skiller seg ikke vesentlig fra de større fartøyene i kystgruppen, selv om disse i Finnmark og Troms har et noe mindre sesongintensivt fiske.



Figur 22 Sesongmønster landinger torsk 2016. (Kilde: Nofima).

For torsk var det ikke store forskjeller i sesongmønsteret mellom fylkene. I Figur 23 er tilsvarende for makrell illustrert. Her ser vi at landingene fra de minste fartøyene i Rogaland og Hordaland er noe mindre intensive, mens det er små forskjeller i Sogn og Fjordane. De største kystfartøyene hadde et svært intensivt makrellfiske i 2016. I Rogaland og Hordaland ble om lag hele fangsten landet i oktober, mens i Sogn og Fjordane ble om lag 40 % landet i september.



Figur 23 Sesongmønster landinger makrell 2016. (Kilde: Nofima).

Strukturkvoter vil i utgangspunktet og alt annet likt, medføre en viss utjevning av sesongfisket, da fortrinnsvis gjennom en utvidelse av sesongen i for- og etterkant. Eksempler på studier som viser dette er i NOU 2006:16²¹ og Hermansen og Svorken (2012)²². Samtidig vil flåtesammensetningen kunne endres og fisketillatelsene vil sannsynligvis samles på mer effektive fartøy, slik at nettoeffekten på sesongfisket er

²¹ NOU 2006:16. Strukturvirkemidler i fiskeflåten.

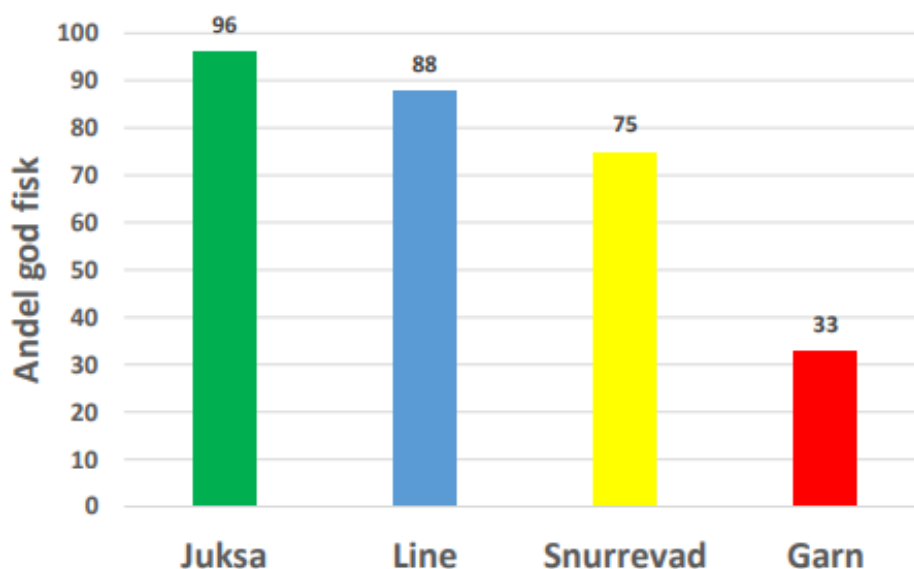
²² Hermansen, Ø. & M. Svorken 2012. Strukturkvoter demper sesongsvingningene i torskefisket. Økonomisk fiskeriforskning 1, pp. 22–32.

usikker. Det kan også medføre teknologiske endringer i flåten over tid, som igjen kan påvirke landingsmønsteret. Dette gjelder også generelt for samfiskefartøy.

4.5.3 Råstoffkvalitet og ivaretagelse av denne

En annen viktig dimensjon med landingsmønsteret som har betydning for foredlingsindustrien og verdiskapingen i hele kjeden er kvalitet på råstoffet. I utgangspunktet kan velfungerende markeder sørge for at aktørene investerer og tar valg som representerer den beste avveiningen mellom kostnadene og inntekspotensialet forbundet med økt kvalitet. Imidlertid kan det være flere imperfeksjoner i dagens førstehåndsmarked som ser ut til å bidra til at denne gode tilpasningen ikke oppnås.

Flere studier har vist at en betydelig del av råstoffet som landes har betydelige kvalitetsproblemer. En oppsummering av flere års overvåking av kvaliteten på torskelandinger finnes i Joensen m. fl. (2017)²³. Rapporten tar ikke for seg individuelle fartøygrupper, men viser betydelige variasjoner mellom redskap. Andelen dårlig fisk er spesielt høy for garn. Her er det spesielt svak utblødning og blodrester i muskel som dominerer. Snurrevad har mindre dårlig fisk, fulgt av line og juksa har lavest andel. Andelen fisk av «god» kvalitet er vist i Figur 24. Differansen er 63 prosentpoeng mellom «beste» og «verste» redskap, hvilket forsterkes av forholdet mellom volumene som fangstes med de ulike (se Figur 25). For garn og snurrevad ser størrelsen på fangstene ut til å ha negativ betydning for kvaliteten.



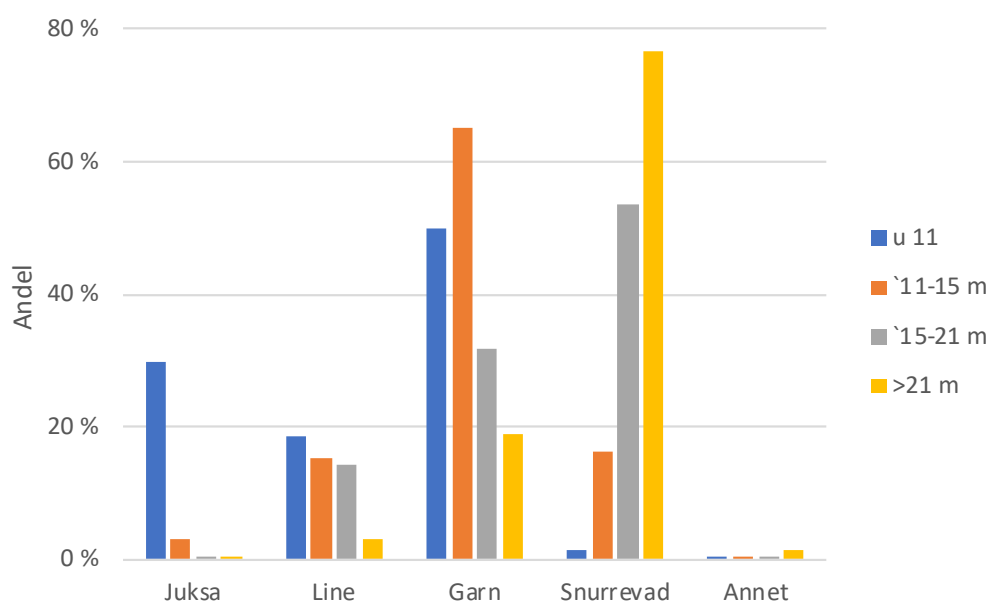
Figur 24 Andel fisk av «god kvalitet». (Kilde: Joensen m.fl., 2017)

²³ Joensen, S., B. H. Nøstvold, T. Tobiassen, B. I. Bendiksen & H. Nilsen 2017. Råstoffkvalitet på torsk fra kystfartøy – evaluering av effekten av kvalitetstilsynet i regi av Norges Råfisklag. Rapport 31, Nofima.

Dette medfører at foredlingsindustrien begrenses i hvilke produkter som kan tilbys kunder, utbyttet i produksjonen reduseres og prisene på ulike produkter reduseres. Variasjon i kvaliteten gir foredlingsbedriftene problemer med leveringsdyktighet og potensielt svak kundeopplevelse dersom kvaliteten ikke er som forventet og forespeilet.

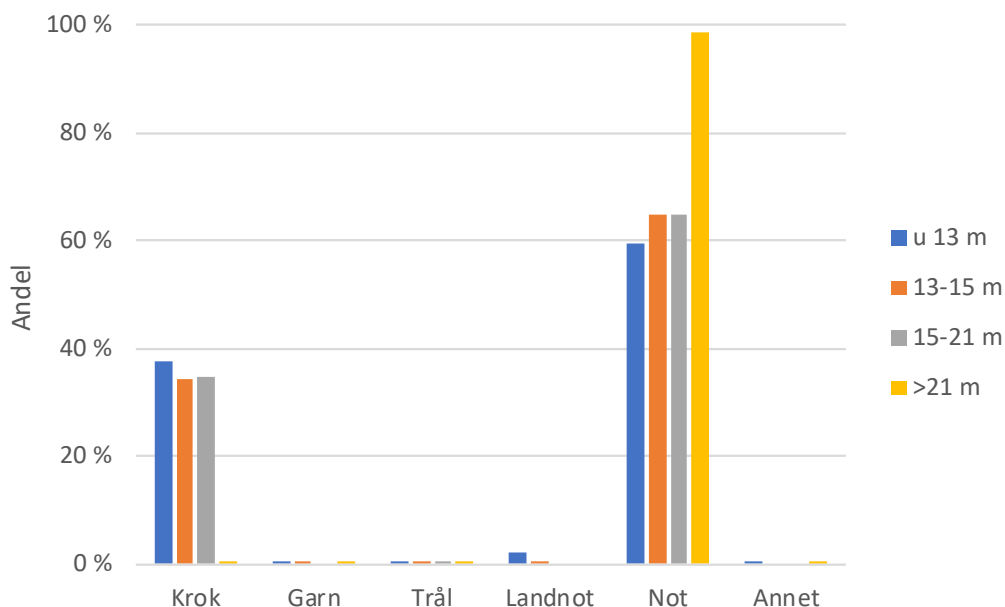
Kvaliteten bestemmes av en rekke faktorer; en del naturgitte, men også forhold næringsaktørene selv kan påvirke. Spesielt i de pelagiske fiskeriene, men også i bunnfiskeriene, er det biologiske sesongvariasjoner knyttet til gyting og næringstilgang, i tillegg til mer tilfeldige forhold som åteinhold og -type. I torskefiskeriene er det ofte kvalitetsproblematikk knyttet til redskapsbruk, ståtid, utblødning, lagring og kjøling om bord i fartøy, men også fangstbehandlingen på land har betydning. En del av problematikken er knyttet til fiskernes adferd; noen velger løsninger som gir kvalitetsfeil. Dette kan både være med viten og vilje, men også grunnet manglende kunnskap. Andre problemer kan være knyttet til utrustningen av fartøyet. Det kan være manglende plass eller for komplisert å installere utstyr og lagerrom. Det kan også oppleves som lite lønnsomt å velge slike løsninger, da det hos mange kjøpere i liten grad differensieres på pris. Investeringer i fartøyoppgradering kan også oppleves som ulønnsom grunnet relativt lite kvotegrunnlag å fordele kostnadene på.

Figur 25 viser redskapsbruken under torskefisket i 2016 for ulike lengdegrupper. Gruppen under 11 meter benytter nesten utelukkende krokredskap og garn, og fangsten av torsk fordeler seg med om lag en halvpart på hver av disse. For de øvrige gruppene er spesielt juksabruken sterkt redusert. Gruppen 11–15 m har noe større innslag av garn. For de større gruppene blir snurrevad svært mye viktigere, og både line og garn faller.



Figur 25 Redskapsbruk i torskefiske 2016 for ulike lengdegrupper i kystflåten. (Kilde: Nofima).

I makrellfisket er redskapsbruken langt mer homogen, også mellom størrelsesgrupper. Bare de største fartøyene skiller seg ut, og bruker nesten utelukkende snurpenot i fangsten. De mindre fartøyene benytter i underkant av en tredel krokredskaper og to tredeler snurpenot.



Figur 26 Redskapsbruk i makrellfiske 2016 for ulike lengdegrupper i kystflåten. (Kilde:Nofima)

Kvotesammenslåingsordninger vil i liten grad påvirke de naturgitte variasjonene og fiskernes valg av fangstadferd og -behandling. Med økt kvote på fartøyene vil tidsbruk i større grad enn i dag bli kostbart, noe som kan gi økt bruk av fangsteffektive redskaper og fangstmønstre. Dette kan medføre kvalitetsproblematikk. Samtidig gir økt kvotegrunnlag større mulighet for å investere i teknologi som ivaretar kvaliteten, både i form av fartøyutforming for lagring av fangsten og fangstbehandlingsteknologi.

5 Sjarkflåtens rolle i et fremtidsrettet kvotesystem

Gjennomgangen viser at sjarkflåten er viktig for å kunne opprettholde en fiskereid og størrelsesmessig differensiert fiskeflåte. Sjarkflåten har også en viktig rolle i kystsamfunnene, som arbeidsplass både for etablerte og ungdom som ønsker å bli fiskere. Sjarkflåten har en betydelig rolle som leverandør av ferskt råstoff til landindustrien. Leveranser fra sjarkflåten utgjør en forutsigbar og stabil råstoffbase for lokal fiskeindustri, og er samtidig i større grad enn resten av fiskeflåten avhengig av lokale mottaksmuligheter for fangsten sin. Endringer i sjarkflåten vil også ha konsekvenser for fiskeindustrien, og dette må tas høyde for i vurderingen av sjarkflåtens fremtidige rammebetingelser.

For at sjarkflåten fortsatt skal ha en viktig rolle i kystsamfunnene, som råstoffleverandør til lokalt forankret fiskeindustri og som arbeidsplass, må det å arbeide på en sjark ikke gå på akkord med trivsel, komfort, sikkerhet eller arbeidsforhold generelt. En sjark må være rustet til å ta vare på fisken. Dette innebærer at fisken må kunne tas ut av redskapen under akseptable arbeidsforhold. Det må være mulighet for bløgging og utblødning, noe som også forutsetter at mannskapsstørrelsen er tilstrekkelig til å håndtere redskap og fangst. Videre må det være gode forhold for oppbevaring av fangst ombord.

Departementet mener det er nødvendig å intensivere innsatsen for at alle fiskefartøy som får tildelt en kvote må være egnet og utrustet for å ta vare på fangsten. Sjarkflåten har, i likhet med fiskeflåten for øvrig, fortsatt et potensial til å levere råstoff av bedre kvalitet. Sjarkflåten er svært lite homogen, og mange fartøy er relativt gamle og ikke optimalt utrustet for å ta vare på fangsten. Mattilsynet stiller flere krav til håndtering av fangsten om bord, og har utarbeidet en veileder om hva som kreves om bord av utstyr for å tilfredsstille dette. Videre har Norges Råfisklag i noen år gjennomført et kvalitetstilsyn spesielt rettet mot fartøyene. I fremtidens fiskeriforvaltning er det naturlig at myndighetene vurderer tiltak for å sikre høyest mulig verdiskaping, og i den sammenheng vil kvalitet være viktig. Det kan blant annet innebære at det må stilles nye krav til fartøy som tildeles kvote, og kontroll for å sikre at disse kravene etterleves.

Sjarkflåten er en svært sammensatt gruppe, med stor variasjon i fangstmønster, fartøyutrustning, alder og bemanning. Etter departementets vurdering er det viktig å legge til rette for at sjarkflåten kan fornyes og utvikle seg videre, og at kvoteutnyttelsen i gruppen samlet sett forbedres.

Driftsgrunnlaget i sjarkflåten består av langt mer enn bare torsk. Departementet mener det er viktig å stimulere til at sjarkflåten i større grad fisker på andre kystnære bestander. Rammebetingelsene bør derfor i størst grad legge til rette for aktive, profesjonelle fiskere, som utnytter det samlede fiskepotensialet som eksisterer for de minste fartøyene. Det kan selvsagt være utfordringer knyttet til fiskens tilgjengelighet og værmessige utfordringer,

men gjennom året er det likevel sentralt at også sjarkflåten aktivt fisker tildelte kvoter og deltar i andre fiskerier.

Sjarkflåten har de siste årene hatt mulighet til å benytte seg av samfiskeordningen, og mange og stadig flere har benyttet denne ordningen. Samfiskeordningen var opprinnelig begrunnet ut fra sikkerhetshensyn, men har over tid også bidratt til høyere kvoteutnyttelse (spesielt for torsk). Samtidig ble samfiskeordningen opprettet mer som et svar på en umiddelbar utfordring, enn som et fremtidsrettet virkemiddel etter en samlet politisk vurdering. Ordningen har hatt midlertidig struktureffekt gjennom muligheten til å samfiske enten med seg selv, eller ved at flere fiskere går sammen om å prioritere satsing på ett av flere samfiskefartøy. Således kan det hevdes at den økte bruken av samfiskeordningen viser at det er et behov for mekanismer som gjør det mulig å varig rasjonalisere driften også i sjarkflåten.

6 Modeller for sammenslåing av fisketillatelser

Departementet ønsker å legge til rette for stabile og forutsigbare rammebetingelser for hele fiskeflåten. En forutsetning for å lykkes med dette, er å få aksept for behovet for å gjøre nødvendige endringer, for deretter å søke og skape bred politisk oppslutninger om disse. Å holde en fast og stø kurs er ikke alltid rett, om en seiler i urent farvann.

Departementet ønsker derfor å foreslå fire ulike modeller som vi ber høringsinstansene foreta en vurdering av, alle med det for øye å legge til rette for en bred drøfting, og samtidig strukturere høringsinnspillene:

6.1 Modell 1: Sammenslåingsordning for sjarkflåten under 11 meter hjemmelslengde

Det innføres mulighet for strukturtilpassing i tråd med forslaget i Nærings- og fiskeridepartementets høringsnotat av 29. april 2014: [Strukturkvoteordning for kystflåten under 11 meter hjemmelslengde](#). Her ble det foreslått å innføre en strukturkvoteordning for fartøy under 11 meter hjemmelslengde (13 meter for kystnot). Det ble vist til at eksisterende ordning skulle utvides innenfor de samme begrensninger som øvrige grupper. Det innebærer strukturering kun innenfor gruppen av fartøy under 11 meters hjemmelslengde, krav til kondemnering av uttatt fartøy og 20 % avkortning av strukturkvoten. Det ble bedt om høringsinstansenes syn på hva kvotetaket skulle være.

Denne modellen er fortsatt aktuell, siden dette er den modellen som gjelder for andre fartøygrupper. Denne modellen har også allerede vært organisasjonsmessig behandlet i ulike næringsorganisasjoner.

6.2 Modell 2: Sammenslåingsordning for sjarkflåten under 11 meter faktisk lengde

Spørsmålet om fremtidige rammebetingelser for sjarkflåten ble drøftet i NOU 2016:26. Her ble det pekt på en annen modell.

Kvoteutvalget hadde som utgangspunkt at hele fiskeflåten bør ha like rammevilkår. Utvalget mente derfor at den foreslåtte sammenslåingsordningen for fisketillatelser også må omfatte fartøy under 11 meter. Utvalget mente at kystflåtens gruppeinndeling etter hjemmelslengde burde erstattes av en gruppeinndeling etter faktisk lengde.

Dette forslaget innebærer at et fartøys faktiske lengde blir bestemmende for hvilken gruppe fartøyet vil tilhøre. Om et fartøy henter sitt kvotegrunnlag fra gruppen under 11

meter, men faktisk er 13 meter, vil dette fartøyet da ta med seg sitt kvotegrunnlag fra gruppen under 11 meter til gruppen mellom 11–15 meter.²⁴

En slik omlegging vil innebære at alle fartøy som har en faktisk lengde på mer enn 11 meter, vil få tilgang til det strukturvirkemidlet som gjelder for den gruppen de innplasseres i, etter faktisk lengde.

En sammenslåingsordning for sjarkfiskeflåten vil således begrenses til sammenslåing mellom fartøy som har faktisk lengde under 11 meter. I denne gruppen må det stilles krav til kondemnering av det uttatte fartøyet. Kvotetaket for denne gruppen bør være lavere enn resten av kystfiskeflåten.

Som en konsekvens av at gruppeinndeling etter hjemmelslengde avvikles, avvikles også muligheten for å forlenge et fartøy utover den lengden fartøyet har i overgangen til et nytt kvotesystem. Dette innebærer at fartøyeier må selge seg ut og kjøpe seg inn i en ny gruppe ved anskaffelse av et større eller mindre fartøy enn det gruppen omfatter. Dette vil være et viktig bidrag for å sikre en differensiert flåte. Det vil derfor bli etablert et vanntett skott på 11 og 15 meter. Et slikt vanntett skott er imidlertid mindre hensiktsmessig på 21 meter. Dette legger således til rette for at 21-meters grensen oppheves.²⁵

6.3 Modell 3: Todeling av sjarkfiskeflåten

Modell 3 bygger på modell 2, som kan oppsummeres på følgende måte:

- Kystflåtens gruppeinndeling etter hjemmelslengde erstattes av en gruppeinndeling etter faktisk lengde.
- Fartøy med faktisk lengde over 11 meter innplasseres i den lengdegruppen de hører til. Enten mellom 11–15 meter, eller over 15 meter.
- Gruppekvotene justeres, og fartøy med faktisk lengde over 11 meter får tilgang til sammenslåingsordninger som eksisterer i den gruppen de blir overført til.
- Det etableres vanntette skott på 11 og 15 meter.
- Fartøyeiere må selge seg ut og kjøpe seg inn i en ny gruppe ved anskaffelse av et større eller mindre fartøy enn det gruppen omfatter.

Denne modellen legger til rette for at alle gjenværende fartøy under 11 meter faktisk lengde kan velge om de vil ha tilgang til en sammenslåingsordning eller ikke. Dette kan gjøres slik at en fartøyeier, før overgangen til et nytt kvotesystem (dvs. innen en gitt

²⁴ Utvalget presiserte at det burde gjøres et unntak for de fartøy som ved overgangen til et nytt kvotesystem har en faktisk lengde som er mindre enn sin hjemmelslengde. Disse fartøyene kan således velge om de vil plasseres i gruppe etter sin nåværende eller opprinnelige lengde.

²⁵ Utvalget presiserte at det burde gjøres et unntak for de fartøy som ved overgangen til et nytt kvotesystem har en faktisk lengde som er mindre enn sin hjemmelslengde. Disse fartøyene kan således velge om de vil plasseres i gruppe etter sin nåværende eller opprinnelige lengde.

skjæringsdato) må gjøre et valg om enten å fortsette om lag som i dag, eller å gå inn i en ny gruppe under 11 meter der det gis adgang til sammenslåing av fisketillatelser.

De fartøy som velger å gå over til en ny gruppe, tar med sine respektive kvoteandeler. Det blir som konsekvens av dette opprettet to grupper under 11 faktisk lengde. En gruppe uten tilgang til en sammenslåingsordning, og en ny gruppe med tilgang til sammenslåingsordning.

6.4 Modell 4: Samfiske som grunnlag for sammenslåing

Modell 4 bygger også på modell 2. Forskjellen i denne modellen er at fartøy som er under 11 meter i denne modellen ikke får tilgang til en sammenslåingsordning. Likevel, som konsekvens av at samfiskeordningen avvikles, kan samfiskelag (der begge fartøy har faktisk lengde under 11 meter) som har levert fangst i en gitt periode tillates å kondemnere ett av samfiskelagets fartøy, og overføre kvotene til det gjenværende fartøyet.

Dette vil legge til rette for at fartøy som over tid har hatt liten aktivitet, og ikke vil kunne tilfredsstille forskriftsmessige krav om egnethet og utrustning, vil kunne tas permanent ut av fiske.

7 Vurdering av effekter

I følgende kapitel vurderes ulike erfaringer ved innføring av en sammenslåingsordning for andre fartøygrupper, og mulige effekter for sjarkflåten omtales. De ulike modellene vil ha ulik virkning, så kapitlet er således ment å legge til rette for en bedre vurdering av konsekvenser over tid, mer enn å gi klare svar på dette. Drøftingen er langt på vei kvalifisert synsing, men vil likevel legge til rette for en bredere vurdering av effekter.

7.1 Struktureringshistorikk

Erfaring fra fartøygrupper som har fått tilgang til en sammenslåingsordning, er at bruken av dette virkemiddelet generelt sett er på sitt sterkeste i en tidlig fase. Dette har sammenheng med flere forhold. Overkapasiteten er oftest høy, generert i perioden før fiskeriene ble lukket og av teknologisk fremgang etter dette. Det er stor variasjon i kvoteinnehavernes økonomiske resultater og oppfatning av fremtidig verdi av fortsatt drift. Dette betyr at det er relativt mange aktører med høy betalingsvilje og mange aktører som er villige til å selge for en relativt lav sum. I tillegg kan aktører ha posisjonert seg for sammenslåing i forkant, gjennom kjøp av flere fartøy, men der den aktuelle sammenlåingen ikke finner sted før det legges til rette for det gjennom lovverket.

Sjarkflåten har ikke hatt tilgang til slike virkemidler. Gruppen har imidlertid hatt tilgang til samfiskeordningen som langt på vei har ført til konsolidering og trolig også en posisjonering til at også denne gruppen skal få tilgang til en sammenslåingsordning.

7.2 Rederistruktur

I sjarkflåten har man de siste årene gått fra en situasjon med ett fartøy per eier til at flere rederier som eier flere fartøy. Dette kan være for å utnytte sin egen og mannskapets arbeidskapasitet bedre, kombinert med at kjøp av fartøy med deltageradgang oppleves som en god investering.

I lukket gruppe i torskefisket nord for 62° N for fartøy med hjemmelslengde under 11 meter, viser Fiskeridirektoratets tall fra 2017 at i underkant av 200 deltageradganger var eid av redere som eide flere enn ett fartøy. Profesjonaliseringen kan illustreres ved at ca. 450 deltageradganger i gruppen er eid av aksjeselskap eller selskap med delt ansvar, i motsetning til de tidligere nesten enerådende partsrederier og enkeltmannsforetak.

Erfaring fra andre fartøygrupper er at sammenslåing av tillatelser vil kunne skje raskt innad i flerbåtsrederier når det åpnes for det. I gruppen torskestrål ser vi for eksempel at grad av sammenslåing er mye høyere enn i ringnotflåten. I ringnotgruppen har langt færre rederi benyttet seg av muligheten til sammenslåing. Det skyldes blant annet en mer fragmentert struktur, med få rederier som eier flere fartøy. Kostnadene ved

sammenslåing internt i et rederi kan derfor bli lavere enn når fisketillatelse kjøpes i et stigende marked, men også bedre lønnsomhet i flåten har hatt betydning her.

7.3 Opprydding av hjemmelslengde

Tabell 2 viser at det er 257 av 1 177 fartøy (22 %) med hjemmelslengde under 11 meter med faktisk lengde over 11 meter i lukket torsk i nord. I andre deler av sjarkflåten er denne andelen til dels mye høyere. Dersom det antas at disse fartøyene i all hovedsak er i hjemmelslengdegruppen 10–10,9 meter, så vil sannsynligvis om lag 30 % av kvotegrunnlaget til gruppen under 11 meter (summen av fartøyenes tilhørende kvotefaktorer) flyttes opp til de større lengdegruppene som følge av omleggingen.

En opprydding av hjemmelslengde vil gi en mer homogen gruppe under 11 meter faktisk lengde. Gruppen vil bli redusert i forhold til i dag, ettersom fartøy flyttes ut av gruppen. Gjenværende fartøy under 11 meter faktisk lengde vil fortsatt ha sine kvoter, og friheten til å utnytte disse endres i liten grad. Det vil innebære en forenkling at det ikke lengre er behov for dagens differensierte overreguleringssatser. En slik omlegging vil også bidra til å øke forutsigbarheten for at gjenværende kvantum faktisk vil holdes i de minste gruppene, og motvirke tendensen til stadig økt fangstkapasitet gjennom større fartøy ved forlengelse og utskifting.

Fartøy som flyttes til gruppen over får tilgang til en sammenslåingsordning, noe som vil bidra til økt økonomisk effektivitet, primært gjennom reduksjon i antall fartøy. Disse vil oppleve økte kvoteverdier, som kan realiseres ved salg. Det er allerede differensiert maksimalkvoter for de større fartøyene, det har derfor ikke vært stor konkurranse om å ta kvotene.

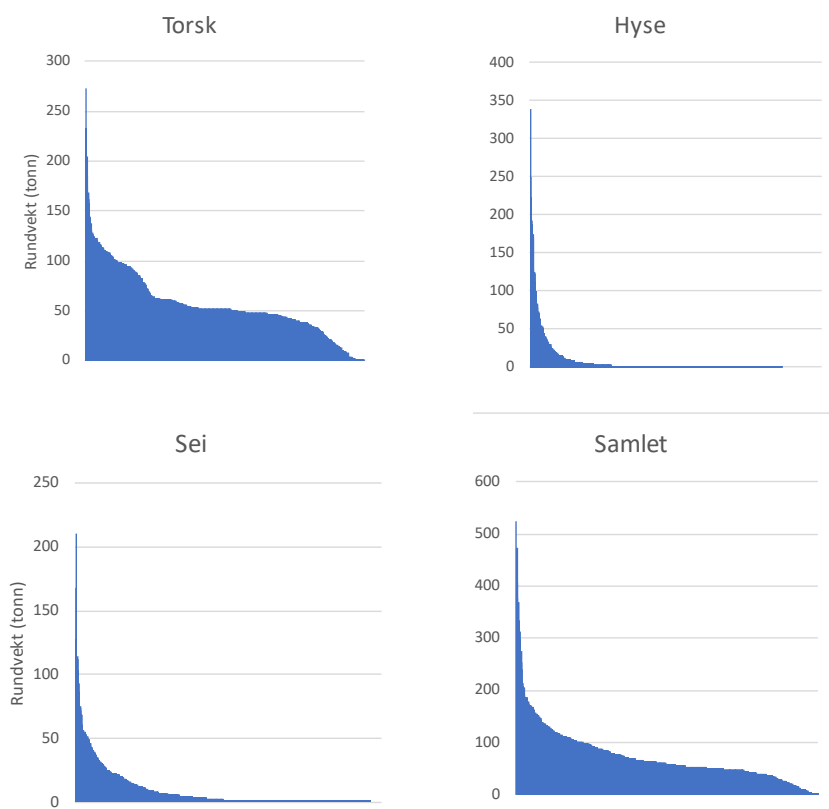
En slik omlegging vil måtte føre til at det innføres tette skott mellom fartøygruppene. En slik form for begrensning vil over tid bli utsatt for press. Det er imidlertid en forutsetning for ikke å igjen havne i en hjemmelslengdeinndeling. Forlengelser og utskifting av fartøyer vil således kunne gjøres innad i en fartøygruppe, eller ved å selge seg ut av gruppen og kjøpe seg inn i ønsket gruppe.

7.4 Aktivitet

Erfaringene fra andre fartøygrupper er at fartøy med lav aktivitet er blant de første som blir tatt ut av fisket gjennom en sammenslåingsordning. Denne fartøygruppen har mange fartøy med lav aktivitet, hvilket vil aktivere tidligere «passive» kvoter. Figur 27 belyser dette i form av histogram over aktiviteten til fartøyene i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62° N i 2016. Dataene inkluderer ikke alle fartøy med deltageradgang, men totalt er det inkludert 697 fartøy, noe som gjør at diagrammet anses som representativt for hele flåten. For at ikke et alt for ulikt kvotegrunnlag skal påvirke resultatene er det valgt ut

fartøy med hjemmelslengde mellom 9 og 11 meter²⁶, hvis garanterte fartøykvote på torsk var på mellom 38 og 42 tonn torsk i 2016.

Det er stor variasjon i fartøyenes aktivitet i alle fiskeriene. Minst er variasjonen i fisket etter torsk; her fisker de fleste fartøyene sine tildelte kvoter. Maksimalkvoten var om lag 50 tonn for disse fartøyene frem til 18. april, da fisket ut over garanterte kvoter ble stoppet. Vi ser at om lag en tredel av fartøyene som fisker mindre torsk enn dette i 2016. Samtidig er det relativt mange fartøy som fisker mer enn den individuelle fartøykvoten, mest sannsynlig som følge av ferskfiskordningen og samfiskeordningen. Det betyr at det også er et antall fartøy som ikke fisker noe av kvoten, og som derfor ikke kommer med i figuren. I hyse og seifisket er det vesentlig større forskjeller i fangstaktiviteten, og en relativt liten andel av fartøyene som utnytter fangstmulighetene. Gitt disse forutsetningene, er det rimelig å forvente at mange av fartøyene med liten kvoteutnyttelse vil ha økonomiske incentiver til å selge sine fartøy med deltakeradgang ved tilgang til en kvotesammenslåingsordning.



Figur 27 Fangst per fartøy 2016, fartøy med hjemmelslengde 9–11 meter. Totalt er det 697 fartøy med registrert fangst av en av artene.

²⁶ Fartøy med hjemmelslengde mellom 10 og 11 meter hadde i 2016 en fartøykvote på 42,0 tonn torsk, 13,6 tonn hyse og 9,2 tonn sei. Maksimalkvoten på torsk var imidlertid på 62 tonn (for et fartøy under 11 meter faktisk lengde) inntil 18. april. For fartøy med hjemmelslengde 9–10 var fartøykvoten på 38 tonn torsk, og en maksimalkvote på vinteren på 57 tonn torsk. Fartøyene hadde fritt fiske etter hyse og sei store deler av året.

7.5 Samfiskeordningen

Flere forhold tyder på at mange av de passive fartøyene som i dag benytter seg av samfiskeordningen vil være blant de fartøyene som er først til å bli tatt ut av fisket gjennom en sammenslåingsordning. Mange av samfiskefartøyene har sterke formell og uformelle relasjoner. Mange av dem har felles eierskap. Mange av dem er eid av nær slekt eller familie. Mange av eierne har over tid vært mannskap hos hverandre. Dersom det åpnes for en sammenslåingsordning, samtidig som samfiske mellom fartøy med samme eiere ikke tillates, samt at utstyr og egnethetskrav etterleves, kan en anta at mange av disse vil ønske å benytte en sammenslåingsordning. Hvor mange som vil være i posisjon til dette vil henge sammen med om gruppeinndeling ved hjemmelslengde erstattes ved gruppeinndeling etter faktisk lengde.

Det var i 2017 var 222 samfiskelag. I to tilfeller veksler fartøyene i samfiskelaget mellom å være aktive og passive, slik at det i realiteten er 220 unike samfiskelag. Av 220 passive fartøy i samfiskelag er det kun 51 fartøy som har levert torskefangst på egen kjøll, og av disse igjen er det bare 20 som har levert mer enn 3 tonn. Dette innebærer et svært lavt aktivitetsnivå, der fartøy lander bare halvannen gang så mye som det en fritidsfisker kan lande for salg i løpet av et kalenderår. Passive fartøy i samfiske er således bare unntaksvis nevneverdig aktive.

Blant de 220 aktive fartøyene i samfiskelagene var gjennomsnittsfartøyet om lag 12 meter, var bygget i 1983 (24 år) og hadde en motor på 270 hk. I snitt var det passive fartøyet tre meter kortere, 10 år eldre og hadde en motorkraft på kun 117 hk. I minst²⁷ 129 av samfiskelagene var både aktivt og passivt fartøy i samme eierkonstellasjon. Med andre ord er minst 258 av 440 samfiskefartøy (59 %) eid av to- eller fler- båtsrederier.

I modell 4 legges det til grunn at fartøy over 11 meter faktisk lengde (men under 11 meter hjemmelslengde) flyttes opp til den neste lengdegruppen. Fartøy under 11 meter får ikke sammenslåingsordning, med unntak av samfiskefartøy som kan samle to fartøys kvoter på ett. Videre er det i denne modellen lagt inn som forutsetning at samfiske med seg selv ikke lenger vil bli tillatt.

Dersom kvalifiseringskravet for sammenslåing med basis i samfiske som legges til grunn tar utgangspunkt i samfisket i 2017, så vil det være et potensial for at 220 fisketillatelser i lukket gruppe etter torsk under 11 meter hjemmelslengde kan slås sammen med et samfiskefartøy. Imidlertid var det 90 av de 440 samfiskefartøyene som hadde en faktisk lengde over 11 meter, og som derfor vil måtte flytte minst en gruppe opp i

²⁷ Trolig 129, siden samme organisasjonsnummer/f.nr. står som eieridentitet bak fartøyene. Det kan være at eierskapet til fartøyene er med utgangspunkt i ulike organisasjons-/fødselsnummer, men at begge kontrolleres av samme eier/eierkonstellasjon – for eksempel ved at aktivt fartøy er et AS, 100 % eid av personen, mens det passive fartøyet tilhører hans enkeltmannsforetak.

Finnmarksmodellen (10 fartøy er større enn 15 meter). Det innebærer at det i den gjenværende gruppen under 11 meter faktisk lengde er 138 aktive fartøy fra samfiskelag²⁸ i 2017, som har anledning til å slå sammen fisketillatelsene fra et passivt samfiskefartøy.

Når det gjelder samfiske i pelagiske fiskerier, viser gjennomgangen at dette er en annen type ordning enn samfiskeordningen for bunnfisk. Sist gang det var en gjennomgang av denne ordningen var i 2014, i en rapport fra arbeidsgruppen [Samfiske og samføring av pelagiske fangster](#). Dagens samfiskeordning for de pelagiske fiskerier omfatter fartøy under 15 meter faktisk lengde (i tillegg noen fartøy over 15 meter faktisk lengde i fisket etter NVG-sild). Flere av disse fartøyene omfattes av strukturkvoteordningen i dag, noe som tyder på at det er et behov for en slik ordning selv om fartøy har adgang til å strukturere.

7.6 Avkortning og krav til kondemnering

Gjeldende avkortingsregler i strukturkvoteordningene er enten en fast prosentsats avkortning eller avkortingsgrad differensiert av distriktsmessige hensyn. Erfaringer fra andre fartøygrupper er at nivå på avkortning og avkortning som et distriktpolitisk virkemiddel bremser bruken av en sammenslåingsordning. Avkortning av kvoten ved bruk av sammenslåingsordninger reduserer blant annet verdien av den tillatelsen en ønsker å ta ut. Dette betyr at det blir mindre avstand mellom verdien av å drive fisket videre for potensielle selgere, og kjøpernes betalingsvilje for fisketillatelsen. Dette vil igjen kunne redusere tilbudet av fiskefartøy med en fisketillatelse, og medføre lavere tempo i sammenslåingstakten, med en tidligere utflating på et høyere antall fartøy. Ved innføring av en sammenslåingsordning for sjarkflåten kan det derfor forventes at et høyt nivå på avkortningen vil dempe interessen for å benytte seg av en sammenslåingsordning.

I dagens strukturkvoteordninger er det fastsatt vilkår om at fartøy skal trekkes ut av fiske og kondemneres. På denne måten er en rekke eldre fartøy tatt ut av fiske, og kapasiteten er presumptivt gått ned.

Krav om kondemnering vil hindre at fartøy som ikke kan delta i lukket gruppe går til åpen gruppe, og til at kondemnabile fartøy gjennom utskifting hentes fra åpen gruppe til lukket gruppe for så å bli kondemnert.

Samtidig kan et kondemneringskrav øke transaksjonskostnadene for aktørene ettersom de i noen tilfeller vil måtte søke opp, kjøpe, og kanskje i noen tilfeller ruste opp fartøy som i en årrekke har vært passive før kondemnering kan gjennomføres.

²⁸ Av 220 aktive fartøy var 82 over 11 meter faktisk lengde, og i seks tilfeller var både aktivt og passivt fartøy over 11 meter.

7.7 Sammenslåing, effektivisering og overkapasitet

Som det er vist tidligere i notatet, kan høy grad av konsolidering bidra til kapasitetsvekst i ei fartøygruppe – til tross for at det tas ut mange fartøy. Det skyldes at antall fartøy og lengden på fartøyene er dårlige mål på fangstkapasitet. Dersom høyde, bredde og motorkraft inkluderes i kapasitetsmål (VCU), viser det seg at faktisk kapasitetsreduksjon i samtlige fartøygrupper som har hatt tilgang til en sammenslåingsordning, er langt mer beskjedent enn reduksjonen i antall fartøy skulle tilsi. I tillegg er redskapsmengde den viktigste dimensjonen av fangstkapasitet.

Årsaken til at sammenslåingsordning ikke klarer å redusere fangstkapasiteten tilsvarende antall fartøy som blir tatt ut, er at det uttatte fartøy har lavere fangstkapasitet, gjerne liten aktivitet, er gamle og har lite effektiv teknologi, og er eid av redere som er i ferd med å trekke seg ut av yrket som aktiv fisker. Disse tillatelsene blir kjøpt og lagt på fartøy med høy fangstkapasitet, stor aktivitet, ny og effektiv teknologi, gjerne eid av yngre redere som ønsker større driftsgrunnlag for å forsvare sine investeringer. Gjennom struktur eller lukking der enkelte innsatsfaktor begrenses (eksempelvis antall fartøy eller fartøylengde) substitueres det gjerne gjennom bruk av andre innsatsfaktorer (som motorkraft, redskapsmengde) slik at kapasiteten opprettholdes eller forsterkes.

Gjennomgangen i kapittel 3 og 4 indikerer at en del fartøy i sjarkgruppen godt posisjonert og kanskje også motivert for å selge seg ut, samtidig som det er også en gruppe som er godt posisjonert og motivert for å kjøpe seg opp. Dersom dette er tilfelle vil det innebære et strukturelt skifte mot økt profesjonalisering av sjarkflåten dersom det åpnes for sammenslåing av tillatelser.

8 Frist og innretning av høringsuttalelser

Høringsinnspill til dette drøftingsnotatet vil inngå som en del av departementets arbeid med å følge opp Kvoteutvalget drøftinger og forslag til et fremtidsrettet kvotesystem. Regjeringen vil legge frem en stortingsmelding med utgangspunkt i oppfølgingen av kvoteutvalget. Høringsfristen settes derfor til 14. mai 2018.

Høringen av drøftingsnotatet om sjarkflåtens rammebetingelser i et fremtidsrettet kvotesystem, er en tilleggshøring som bygger på høringen av NOU 2016:26. Det er derfor ikke grunn til å gjenta mer generelle innspill som framkom i høringen av denne.

De ulike høringsinstansene bes derimot om å komme med konkrete vurderinger og forslag som direkte angår tematikken for høringsnotatet. De ulike modellene er ment for å bidra til en strukturert vurdering rundt mulig alternativer. Høringsinstansene bes derfor svare på følgende måte:

- 1) Det bes om generelle merknader til høringsnotatet:
 - Er sjarkflåten i dag godt rustet for fremtiden?
 - Hvilken betydning har den for kystsamfunn?
 - Gir dagens rammebetingelser samlet sett grunnlag for:
 - Leveranser av god kvalitet?
 - Å tilby gode arbeidsforhold?
 - Å gi en rimelig avlønning?
 - Å gi kapitalavkastning som muliggjør fornying?
 - Hvilken rolle og effekt vil en eventuell sammenslåingsordning ha for disse momentene?
- 2) Det bes om en vurdering av hver av de fire modellene og hvilken effekt de ulike modellene vil ha over tid.
- 3) Det bes om eventuelle forslag til nye eller justerte modeller.
- 4) Det bes om at høringsinstanser som mener dagens rammebetingelser er tilstrekkelig gode og at det derfor ikke bør endres, begrunner dette.
- 5) Det bes om konkrete anbefalinger

Vedlegg

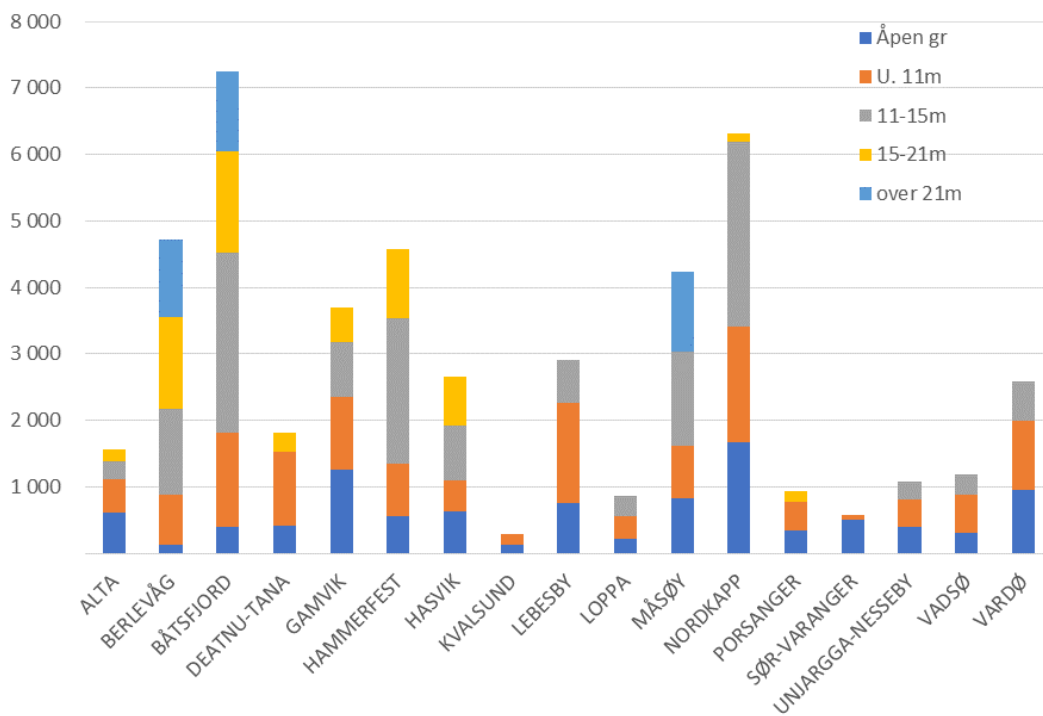
Tabell 16 Antall fartøy med hjemmelslengde under 11 (13) meter fordelt på driftskombinasjon, per 12. feb. 2018. (Kilde: Fiskeridirektoratet)

Driftskombinasjoner	Finnmark	Troms	Nordland	Trøndelag	Møre og Romsdal	Sogn og Fjordane	Hordaland	Rogaland	Agder	Øvrige fylker	Total
Torsk, nord	281	227	447	58	46	6	5	3	2	3	1 078
Torsk, nord + NVG-sild		1	4	6							11
Torsk, nord + Makrell	1		9	5	20	2	5	5	1		48
Torsk, nord + Torsk, sør					1	1			2		4
Torsk, nord + NVG-sild + Makrell			5	2		1	6				14
Torsk, nord + Makrell + Sild, sør							1				1
Torsk, nord + Makrell + Torsk, sør							1				1
Torsk, nord + NVG-sild + Makrell + Sild, sør					2		2				4
NVG-sild			2	1			1				4
NVG-sild + Makrell			2	2	1	2	13	7			27
NVG-sild + Torsk, sør						1					1
NVG-sild + Makrell + Sild, Sør						1	11	2			14
NVG-sild + Makrell + Torsk, Sør						1		1		1	3
Makrell		2	13	5	18	7	67	26	11	1	150
Makrell + Sild, sør					1	1	14	2		1	19
Makrell + Torsk, sør								2		1	3
Makrell + Sild, sør + Torsk, sør							2				2
Sild, sør						1	3				4
Torsk, sør						1	1	2	4	1	9
Totalt	282	230	482	79	89	25	132	50	20	8	1 397

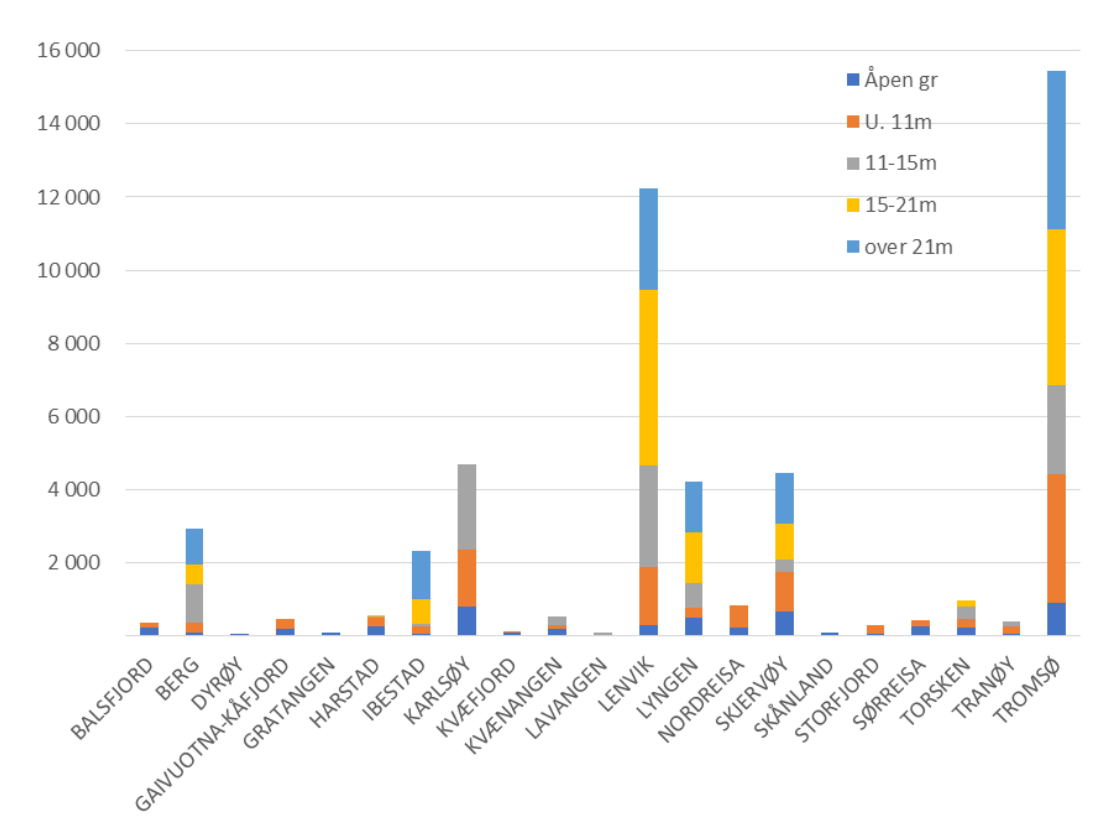
Tabell 17 Fylkesvis fordeling av tillatelser med hjemmelslengde under 11 (13) meter, per 31.12.2003 og 12.2.2018. (Kilde: Fiskeridirektoratet)

Fylke	Torsk, nord			Torsk, sør			Makrell			NVG-sild			Sild, sør		
	2003	2018	Endr.	2003	2018	Endr.	2003	2018	Endr.	2003	2018	Endr.	2003	2018	Endr.
Finnmark	350	287	-18 %				1	1	0 %						
Troms	338	231	-32 %					2	-	5	1	-80 %			
Nordland	580	471	-19 %				23	30	30 %	19	13	-32 %			
Trøndelag ¹⁾	102	71	-30 %				10	15	50 %	13	11	-15 %			
Møre og Romsdal	120	69	-43 %		1	-	54	43	-20 %	13	3	-77 %		3	-
Sogn og Fjordane	10	10	0 %	10	4	-60 %	25	15	-40 %	13	6	-54 %	8	3	-63 %
Hordaland	8	21	163 %	1	4	300 %	133	124	-7 %	35	35	0 %	32	33	3 %
Rogaland	2	9	350 %	4	5	25 %	60	45	-25 %	20	10	-50 %	12	4	-67 %
Agder	3	5	67 %	2	6	200 %	48	12	-75 %						
Øvrige fylker	1	3	200 %		4	-	7	4	-43 %	3	1	-67 %	3	1	-67 %
Uoppgitt	1		-100 %			-			-	1		-100 %			-
Totalt	1 515	1 177	-22 %	17	24	41 %	361	291	-19 %	122	80	-34 %	55	44	-20 %

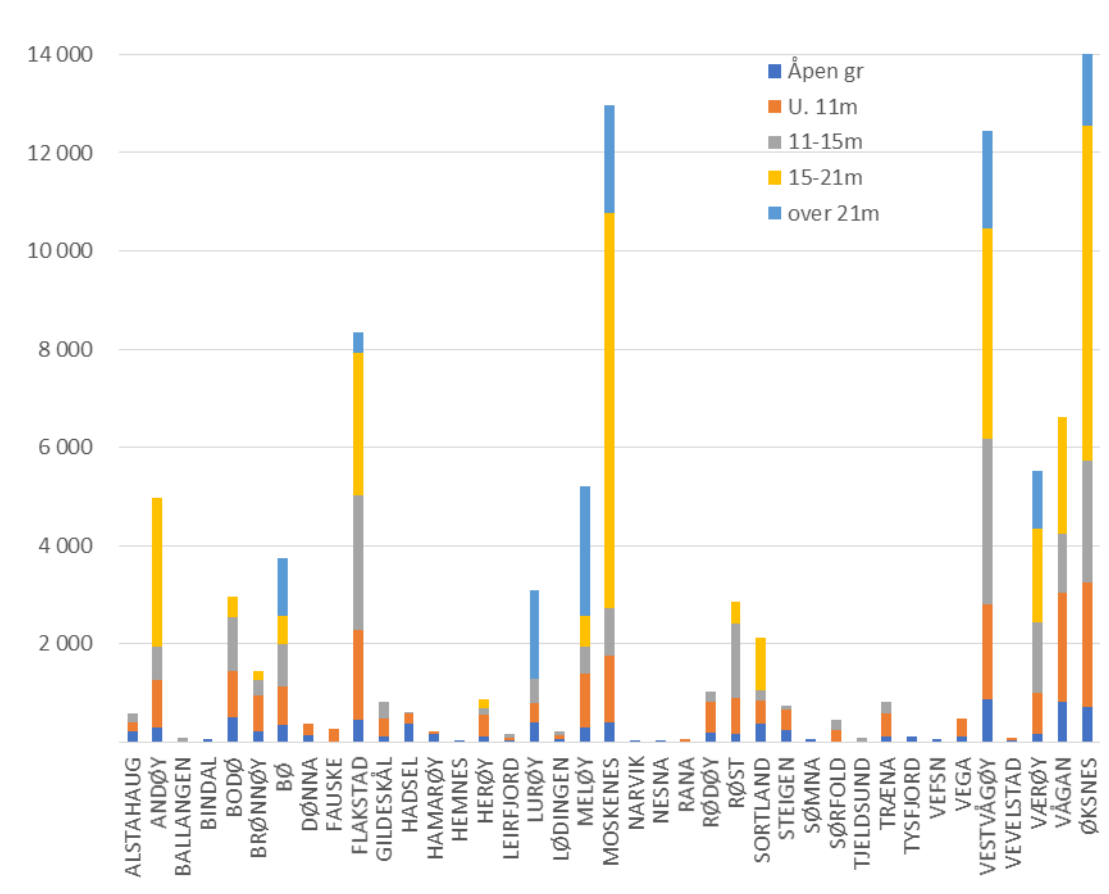
1) Fra og med 1. januar 2018 er Sør- og Nord-Trøndelag slått sammen til Trøndelag. Vi har valgt å slå sammen Sør- og Nord-Trøndelag også for 2003.



Figur 28 Finnmarksfartøyenes fangst av torsk (i tonn rund vekt) i 2017 etter hjemkommune, fordelt på hjemmelslengdegrupper i kystfiskeflåten. NB: Ikke landingskommune



Figur 29 Tromsfartøyenes fangst av torsk (i tonn rund vekt) i 2017, fordelt på hjemmelslengdegrupper i kystfiskeflåten



Figur 30 Nordlandsfartøyenes fangst av torsk (i tonn rund vekt) i 2017, fordelt på hjemmelsengdegrupper i kystfiskeflåten