

FRA UNGDOM TIL FISKER FRA FISKER TIL FARTØYEIER

Rekrutterings- og etableringsordninger
for ungdom til fiskeflåten



Innstilling fra arbeidsgruppe oppnevnt av
Fiskeri- og kystdepartementet den 15. mai 2006

FRA UNGDOM TIL FISKER

FRA FISKER TIL FARTØYEIER

Rekrutterings- og etableringsordninger for ungdom til fiskeflåten.

**Innstilling fra arbeidsgruppe oppnevnt av nedsatt av Fiskeri- og kystdepartementet den
15. mai 2006.**

INNHALDSFORTEGNELSE

1.	Bakgrunnen for oppnevning av arbeidsgruppen.....	4
2.	Mandat.....	4
3.	Arbeidsgruppens sammensetning.....	8
4.	Arbeidsgruppens innledende merknader.....	9
5.	Avklaring av begrepene ”rekruttering” og ”etablering”.....	10
6.	Norsk fiskerinæring.....	10
6.1	Internasjonal.....	11
6.2.	Distriktsnæring.....	11
6.3.	Konkurransetsatt næring.....	11
6.4.	Variert flåte.....	12
7.	Tidligere utført arbeid.....	12
8.	Skoleverket.....	13
8.1.	Fiske og fangst innenfor videregående opplæring.....	13
8.2.	Opplæringsfartøy for utdanning av fiskere og fiskeskippere	17
8.2.1.	Bruk av skolefartøy.....	17
8.2.2.	Bruk av ordinært fiskefartøy i opplæringen	18
8.3.	Skolekvoter.....	18
8.4.	Lærlingplasser i fiskeflåten.....	19
8.5.	Entreprenørskap for bedre rekruttering og etablering.....	19
8.6.	Nasjonalt opplæringsprogram for de ufaglærte.....	19
9.	Status i dagens rekrutteringsarbeid.....	20
9.1.	Koordinerende organ for rekruttering til fiskeflåten og opplæring i fiskeryrket.....	20
9.1.1.	Regionale opplæringskontor.....	20
9.1.2.	Fiskerinæringens kompetansestyre (FINKO).....	21
9.1.3.	Fiskeri- og sikkerhetsfaglig forum (FOSFOR).....	21
10.	Fremtidig behov for rekruttering/etablering.....	21
10.1.	Fiskere (dekksmannskap, maskinister, kokker, og fiske- Skippere/ navigatører.....	21
10.1.1.	Endrede sosiale samfunnmessige krav/tilbud.....	21
10.1.2.	Nyetablering som fartøyeier.....	23
10.1.2.1.	Tildeling av kvoterettigheter ved nyetablering innen adgangsbegrensede fiskeri.....	27
10.1.2.2.	Offentlig investeringsstøtte til nyetableringer innen Adgangsbegrensede fiskeri.....	28
10.1.3.	Rekruttering av mannskap.....	28
10.1.4.	Beholde mannskap.....	30
10.2.	Flåten.....	30
10.2.1	Økonomisk gode bedrifter.....	30
10.2.2.	Sikre og gode arbeidsplasser.....	31
10.2.3.	Avspaseringsordninger.....	31
11.	Likestilling, integrering i arbeidslivet, og tiltak overfor distrikt med samisk bosetning.....	31
12.	Vurderinger.....	32
12.1.	Rekruttering/fagopplæring.....	32
12.2.	Etablering/etableringsstøtte.....	32

13.	Forslag til tiltak.....	33
13.1.	Forutsetninger.....	33
13.1.1.	Distriktsnæring.....	34
13.1.2.	Variert flåte.....	34
13.1.3.	Næringens bidrag.....	34
13.1.4.	Myndighetenes bidrag.....	34
13.2.	Etablering som fartøyeier.....	35
13.2.1.	Etableringsstøtte.....	35
13.3.	Rekruttering av mannskap.....	37
13.3.1.	Skolesystemet.....	37
13.3.2.	Skolekvoter.....	39
13.3.3.	Lærlingskvoter.....	39
13.4.	Arbeidsbetingelser.....	39
13.5.	Beholde mannskap.....	39
13.6.	Likestilling, integrering i arbeidslivet, og tiltak overfor samer.....	40

1. Bakgrunnen for oppnevning av arbeidsgruppen

Gjennom flere 10-år har det fra tid til annen oppstått debatt omkring rekrutteringen av ungdom til fiskeflåten der det blir vist til undersøkelser som viser en faretruende forgubbing innen yrkesgruppen fiskere.

Vi er nå inne i en rekrutterings-/etableringsdebatt der utgangspunktet er lukking av stadig flere fiskeri også for deltagelse med fartøy innen kystfiskeflåten.

Ervervelse av kvotegrunnlag for å etablere seg med eget fartøy i adgangsregulerte fiskeri er i dag bare mulig gjennom overtagelse av kvotegrunnlag fra innehaver av kvoter som ønsker å avhende disse. Etterspørselen etter kvoter er betydelig større enn tilbudet, og kvotene har således fått en høy pris.

Dagens ungdom som ønsker å etablere seg med eget fartøy må derfor i tillegg til investeringskostnaden for fartøy også finansiere en betydelig investering i tilstrekkelig kvotegrunnlag.

Debatten har ytterligere tatt fart ved innføringen av ulike struktureringstiltak for å øke lønnsomheten innen fiskeflåten gjennom reduksjon av antall fartøyenheter. Mens enkelte hevder at strukturering er nødvendig for at gjenværende fartøy skal få tilstrekkelig lønnsomhet for å konkurrere om ungdommens yrkesvalg med gode lønns- og avbeidstidsforhold og en trygg og god arbeidsplass; hevder andre at nettopp struktureringspolitikken fratar ungdom mulighet til å komme inn i næringen, både som fiskere og som fartøyeiere.

Det er ønskelig og nødvendig både å legge til rette for å opprettholde god rekruttering til fiskeflåten i en fremtid da kampen om arbeidskraften sannsynligvis blir hard, og å legge til rette for at unge fiskere skal kunne etablere seg med egne fartøy og tilstrekkelig kvotegrunnlag.

Også fiskeforedlingsindustrien, og til en viss grad til havbruksnæringen, har hatt visse problem med kvantitativ og kvalitativ rekruttering av personell, selv om ikke rekrutteringen til disse delene av fiskerinæringen har vært like mye omtalt som rekrutteringssituasjonen til fiskeflåten. Fiskeforedlingsindustrien har opp gjennom årene i stor grad dekket etterspørselen av arbeidskraft i arbeidsintensive perioder med utenlandsk arbeidskraft.

Den utløsende faktoren for at Fiskeri- og Kystdepartementet nå har tatt initiativ til å få utredet forholdene rundt rekrutteringen til fiskerirelatert virksomhet er anmodningsvedtak nr. 364 for 2004-2005 fra Stortinget der man ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med en modell for rekrutteringskvoter for ungdom eller likeverdig ordning.

2. Mandat

Den 15 mai 2006 fastsatte Fiskeri- og kystdepartementet mandat for et utvalg som skal utrede en modell for rekrutteringskvoter eller andre ordninger som sikrer ungdom en vei inn i fiskerinæringen, samt vurdere hvordan det bør legges til rette for å få ungdom til å søke fag innen fiskeri- og havbruk.

Departementet ba Norges Fiskarlag lede arbeidsgruppen som skulle sammensettes slik:

2 representanter fra Norges Fiskarlag

1 representant fra Norges Kystfiskarlag

1 representant fra Sametinget

2 representanter fra Kommunenes sentralforbund, hvorav den ene representerer opplærings- og utdannings siden.

I observatør fra Fiskeridirektoratet.

Mandatets ordlyd:

”Arbeidsgruppen skal utrede en modell for rekrutteringskvoter eller andre ordninger som sikrer ungdom ei vei inn i fiskerinæringen. Det skal vurderes hvordan det bør legges til rette for å få ungdom til å søke fag innen fiskeri og havbruk.

Arbeidsgruppen skal foreta en vurdering av økonomiske og administrative konsekvenser av de rekrutteringsordninger som anbefales.

Forventet sluttprodukt er et dokument med omforente innspill/anbefalinger til Fiskeri- og kystdepartementet. Sluttproduktet av gruppens arbeid skal ha form med konkrete operative forslag til løsninger som skal danne grunnlag for en videre bestutningsprosess i Fiskeri- og kystdepartementet. Departementet ber om å ha dokumentet i hende innen 15. august 2006.”

Fiskeri- og kystdepartementet har ved brev av 16. mai 2006 til arbeidsgruppen gitt en del ytterligere føringer for arbeidet i tillegg til mandatet.

Brevet har slik ordlyd:

”Innledning

15. mai 2006 fastsatte Fiskeri- og kystdepartementet et mandat for et utvalg som skal utrede en modell for rekrutteringskvoter eller andre ordninger som sikrer ungdom en vei inn i fiskerinæringen. Det skal videre vurderes hvordan det bør legges til rette for å få ungdom til å søke fag innen fiskeri- og havbruk. Departementet ber om at arbeidsgruppen, i forbindelse med vurdering av en modell for rekrutteringskvoter eller andre ordninger som skal sikre ungdom en vei inn i næringa, tar hensyn til følgende:

Prinsipielle spørsmål knyttet til rekrutteringskvoter og andre ordninger for rekruttering.

Rammevilkår

Evalueringer av tidligere gjennomførte rekrutteringskvoteordninger viser at erfaringene har vært blandet. Blant utfordringene har vært at mange fartøy med rekrutteringskvote er blitt solgt relativt kort tid etter tildeling. Formålet er ikke å skaffe noen en lett-tjent gevinst. Det er således en utfordring å få i stand en rekrutteringskvoteordning som tar stilling til kjente utfordringer, og som samtidig treffer den riktige målgruppen og virker etter formålet.

Det er bare i svært liten grad at det inndras eller faller bort kvoter som føres tilbake til fellelskapet. Det foreligger således ikke noen ”kvotefond” som kan benyttes til dette formål. Når kvotegrunnlaget er gitt, innebærer dette at det er den etablerte næringa som betaler for rekruttering gjennom avståelse av kvote til rekrutteringskvoter, skolekvoter og så videre. Etter slik avståelse er det vesentlig at ordningen fungerer godt og oppleves som rettferdig. Det er også viktig å finne ordninger for rekruttering som ikke i for sterk grad svekker driftsgrunnlag og lønnsomhet for de etablerte fiskerne på sikt.

Det anses lite realistisk at det vil kunne bli gjennomført ordninger som innebærer statlig finansiering av rekrutteringskvoter ved at staten skal kjøpe fartøy som har deltakeradgang ut av fisket.

Det er ønskelig at arbeidsgruppen i størst mulig grad underveis vurderer forholdet til eksisterende ordninger i og utenfor fisket med tanke på å kunne kombinere og trekke fordeler ut av samordning av flere ordninger. Blant annet kan det være relevant å vurdere forholdet til utdanningsordninger, skolekvoter osv. I tillegg nevnes forholdet til struktur- og kondemneringsordninger, som har hatt til hensikt å redusere kapasiteten i fiskeflåten – er det hensiktsmessig å kondemnere fartøy samtidig som det rekrutteres inn unge fiskere med egne fartøy, eller omvendt?

Kriterier for tildeling

Erfaring fra tidligere viser at det er stor interesse og kamp om rekrutteringskvoter. Det er ikke gitt at en rekrutteringskvoteordning vil kunne gi kvoter til alle som ønsker det. Det er viktig å legge opp til

tildelingskriterier og rutiner som oppleves som rimelige og rettferdige også av de som skulle oppleve å ikke bli tildelt kvote.

I henhold til deltakerloven kan ervervstillatelse bare gis til den som har drevet ervervsmessig fiske eller fangst på eller med norsk fartøy i minst tre av de siste fem årene og fortsatt er knyttet til fiske- og fangststyrket. For fartøy under 50 fot gjelder imidlertid ikke dette kravet.

Næringskomiteen har anmodet om en vurdering av hensiktsmessigheten av øvre aldersgrense på 25 år. En slik øvre aldersgrense vil blant annet medføre at en rekke fiskere som ikke kvalifiserte til gruppe I-adgang ved etablering av adgangsregulerte fiskerier de senere år, ikke vil kunne søke om rekrutteringskvote. Det bes om at det vurderes i hvilken grad næringa anser at en rekrutteringskvoteordning bør være en ordning kun for å få ungdom inn i fisket, eller om det også bør benyttes for å fange opp fiskere som av forskjellige årsaker ikke kvalifiserte seg til gruppe I i disse årene.

Kravet til en aldersgrense bør også ses i sammenheng med hvilke utdanningsordninger og hvilken erfaring som skal ligge til grunn for å kunne delta i en rekrutteringsordning. For andre ordninger enn rekrutteringskvoter kan det være naturlig med andre krav.

Regjeringens politikk om likestilling og integrering i yrkeslivet vil komme til å være førende også på dette området. Dette innebærer at arbeidsgruppen bes vurdere særlige muligheter for å rekruttere kvinner og folk med fremmedkulturell bakgrunn. For eksempel bør det vurderes om kvalifiserte søknader fra kvinner bør foretrekkes inn til den generelle samfunns målsettingen om 40 % deltakelse fra begge kjønn. Videre bør samenes stilling vurderes.

Kriterier for drift og fiske

Det er sentralt å organisere rekrutteringsordninger på en måte som forhindrer omgåelse av formålet ved å trekke ut den økonomiske verdien ved salg eller andre regelverkstilpasninger. Det kan for eksempel tenkes bestemmelser om at rekrutteringskvote ikke kan tildeles ny eier ved salg eller tvangssalg av fartøy. Dette vil imidlertid kunne slå ut negativt i forhold til bankers finansieringsvillighet. Restriksjoner som innføres kan ikke virke så begrensende at det ikke er mulig å aktivere og drive rekrutteringskvoten.

Næringskomiteen har anmodet om en vurdering av hensiktsmessigheten av tidsavgrensning, og tidsavgrensningens eventuelle lengde. Fiskeri- og kystdepartementet anser at en rekrutteringskvoteordning for ungdom i seg selv må danne et tilstrekkelig grunnlag til at de som benytter ordningen får en realistisk mulighet til å etablere seg fast som fisker. En rekrutteringskvoteordning må ikke "lure" folk inn i fiskeryrket under premisser som gjør at de etter 10, 15 eller 20 år står uten mulighet til å fortsette. Et sentralt spørsmål er derfor, dersom det oppstilles særlige vilkår for rekrutteringskvoter, hvordan ser næringa for seg at det skal finne sted en overgang til "vanlig" drift.

Ungdom som skal etablere seg med rekrutteringskvote vil ofte være i en fase av livet der de også etablerer seg med en partner og stifter familie. Samfunnet tilbyr i dag sosiale ordninger, som for eksempel foreldrepermisjon. Det må legges opp til at fiskere som velger å nytte slike alminnelige ordninger ikke faller ut av en rekrutteringskvoteordning som følge av dette.

I en ordning der formålet er å rekruttere unge fiskere inn i yrket er det nærliggende å vurdere om det skal stilles krav til personlig utøvelse fisket. Formålet om opplæring av nye generasjoner fiskere motvirkes dersom den for eksempel tillates fisket under driftskvoteordning eller dersom fisket foretas av hovedsmann. De senere år er flere aktivitetskrav fjernet fra deltakerforskriftene, og det er spørsmål om det bør være et aktivitetskrav knyttet til oppbevarelse av adgang til å fiske rekrutteringskvote.

Samtidig er det viktig å ikke oppstille krav som oppleves som urimelige av den som skal ha sitt inntektsgrunnlag i en rekrutteringskvote. Kriteriene må balansere formålet med ordningen mot reelle hensyn til fiskeren ved sykdom, eventuelle familieførøkelser og andre forhold som kan inntreffe.

Dersom det knyttes virkninger opp mot sykdom eller lignende er det viktig å merke seg at det ikke ligger innenfor fiskerimyndighetenes kompetanse å vurdere hvor vidt det foreligger sykdom som gjør at fisker ikke kan utøve sitt yrke. Fiskerimyndighetene må i så fall kunne legge andre kompetente instansers vurdering til grunn.

I tillegg er det et spørsmål om hva skjer med rekrutteringskvoten dersom den som er blitt tildelt kvoten faller fra ved yrkesuførhet eller dødsfall.

Tildeling

Tildeling kan tenkes håndtert ved en felles tildelingsrunde eller regional fordeling. Fordelen ved en sentral tildeling ligger i standardisering og at det blir lettere å sammenligne tilfeller. En sentral tildeling legger til rette for likebehandling på landsbasis. Fordelen med regional tildeling er blant annet i kunnskap om de lokale forhold og behov. Ved sentral fordeling er det viktig at lokal kunnskap ikke blir oversett. Ved regional fordeling er særlig viktig at kriteriene for tildeling er klare og gir grunnlag for likebehandling i forskjellige deler av landet.

Konsekvensutredning

Det er ønskelig at arbeidsgruppen peker på hvilke konsekvenser arbeidsgruppens forslag får i forhold til gjeldende regelverk. Et utgangspunkt bør være at fiske og fangst innenfor en rekrutteringskvotemodell kan finne sted innenfor rammene av det eksisterende lovverk. Av likebehandlings- og saksbehandlingsmessige hensyn er det ønskelig med så klare kriterier for tildeling og drift som mulig.

Modell for rekrutteringskvoter innenfor nasjonalt reguleringsopplegg.

Arbeidsgruppen bes blant annet vurdere følgende problemstillinger:

Rammevilkår

- 1. Innenfor hvilke fiskerier er det aktuelt å foreslå en rekrutteringskvotemodell for ungdom?
Herunder:
- Bør det innføres rekrutteringskvoteordninger innenfor fisket etter både pelagiske arter og bunnfisk?
- Bør det anbefales rekrutteringskvoteordning innenfor hval- og selfangst?
- Bør det oppstilles begrensninger for hva slags fartøy- og redskapstyper som kan være aktuelle for rekrutteringsformål?*
- 2. Hvilket kvotegrunnlag skal rekrutteringskvotene hentes fra?
Herunder:
- Bør kvantum tas fra kvotegrunnlaget før fordeling på flåtegrupper?
- Bør kvantum tas i større grad fra noen flåtegrupper enn andre? Er det naturlig å skille på andre grunnlag, for eksempel basert på redskapstyper?
- Hvor stor del av inntektsgrunnlaget er det rimelig å forvente dekkes inn gjennom det fiske som er tillatt utenfor rekrutteringskvotegrunnlaget?*
- 3. Hvor stor bør en rekrutteringskvote være og hvor mange slike rekrutteringskvoter er det rimelig å tildele i løpet av et år?*
- 4. Ønsker næringa gjennomført en permanent årlig ordning, eller bør dette være en engangstildeling? Bør det eventuelt gjennomføres prøveordninger?*

Kriterier for tildeling

- 5. Hvilke kriterier skal legges til grunn for tildeling?
Herunder:
- Er det hensiktsmessig med en øvre aldersbegrensning?
- Bør det stilles krav til utdanning, for å stimulere til en kunnskapsbasert næring?
- Bør det stilles krav om erfaring som fisker og/eller annen faglig tilknytning til yrket?
- Bør det legges ytterligere kriterier til grunn for å finne de "best egnede" søkere?
- Kan det tildeles rekrutteringskvote til noen som fra før er eier eller deleier av fartøy som har deltakeradgang i gruppe I i lukkede fiskerier? Hvis nei, hvordan unngå at rekrutteringskvoter, ad omveier, føres til etablerte fiskere/rederier?*

Bør det finne sted kvotering ut fra regional fordeling, kjønnsmessig fordeling eller andre kriterier?

Kriterier for drift og fiske, samt eventuelt bortfall

- 6 *Er det hensiktsmessig med en tidsbegrensning for tildeling av kvote?
Herunder, hvis det anses hensiktsmessig med tidsbegrensning:
- Hvordan skal overgang til "vanlig" drift finne sted?
- Vil bankene finansiere fartøy som skal fiske på en tidsavgrenset rettighet?*
- 7 *Bør tildeling av rekrutteringskvote medføre at adgangen til å delta faller bort og faller tilbake til fellesskapet dersom fartøyet selges (evt. tvangsselges)?
Herunder:
Dersom det ikke oppstilles krav om ikke å selge fartøyet:
Hvordan unngå at formålet med rekruttering motvirkes?
Dersom det oppstilles krav om ikke å selge fartøyet:
- Blir det vanskelig å finansiere et tilstrekkelig stort fartøy dersom det oppstilles en slik begrensning?*
- 8 *Bør det oppstilles krav om at rekrutteringskvote bare kan fiskes av søker?
Herunder:
- Dersom det ikke anses hensiktsmessig med krav om å drive selv, hvordan skal man unngå at formålet unngås ved at den som får rekrutteringskvote driver ved høvedsmenn, eventuelle driftsordninger eller lignende?
- Hvis det stilles slike krav, hva da med sykdom etc. og vedkommende trenger inntekten?*
- 9 *Når skal rekrutteringskvoten bortfalle?
Herunder:
- Hva skjer hvis en person som blir tildelt rekrutteringskvote ikke fisker den? Hvor lang tid bør gå før kvoten eventuelt faller tilbake til fellesskapet?
- Hva skjer med rekrutteringskvoten dersom den som har den faller fra ved sykdom eller dødsfall?*

Tildeling

- 10 *- Bør tildeling finne sted fordeles regionalt, tilknytning til fiske, kvinner, samer og innvandrere oppfordres til å søke?
- Bør det foretas en skjønnsmessig avgjørelse for tildeling, eller kan en for eksempel se for seg loddtrekning blant alle søkere som er kvalifisert i henhold til visse minstekrav?
- Hvem bør beslutte tildeling? (Direktorat sentralt eller i region, kommuner eller fylkeskommuner, andre?)*

Konsekvensutredning

- Det bes om en vurdering av de økonomiske konsekvensene av en rekrutteringskvoteordning i henhold til presentert forslag.
Herunder:
- Vurdering av økonomisk grunnlag for drift i henhold til ordningen,
- Vurdering av konsekvenser for økonomisk grunnlag for etablerte fiskere ved gjennomføring av ordninger i henhold til arbeidsgruppens forslag
- Konsekvenser av økt etterspørsel etter bestemte fartøykategorier for rekrutteringsformål,
- andre konsekvenser*
- 11 *Det bes om mulig om en vurdering av administrative konsekvenser av arbeidsgruppens forslag, blant annet i forhold til gjeldende deltakerreguleringer og de årlige reguleringene.*

3. Arbeidsgruppens sammensetning.

Etter at deltagende organisasjoner/institusjoner hadde oppnevnt sine medlemmer fikk arbeidsgruppen slik sammensetning:
Jan Skjærvø (leder), generalsekretær Norges Fiskarlag, oppnevnt av Norges Fiskarlag.
Knut Werner Hansen, fisker/landsstyremedlem Norges Fiskarlag, oppnevnt av Norges Fiskarlag.

Håvard Eirik Jacobsen, daglig leder/næringsdrivende, oppnevnt av Norges Kystfiskarlag.

Hans Fredrik Ravna, førstekonsulent, Sametinget, oppnevnt av Sametinget.

Gunnar Pedersen, fagopplæringsjef Nordland Fylkeskommune, oppnevnt av Kommunenes sentralforbund.

Eirin Roaldsen Nyhus, fiskerirådgiver, Møre og Romsdal Fylke, oppnevnt av Kommunenes sentralforbund.

Elisabeth Borthen, førstekonsulent, Fiskeridirektoratet (observatørstatus).

Ivar Sagen, adm.sekr., Finnmark Fiskarlag, engasjert som sekretær for utvalget.

4. Arbeidsgruppens innledende merknader.

I sitt første møte diskuterte arbeidsgruppen mandat for arbeidet og sammensetningen av arbeidsgruppen.

Det var enighet om at mandatet måtte tolkes dit hen at arbeidet skulle konsentrere seg om rekruttering til flåteleddet innen fiskerinæringen. Også sammensetningen av arbeidsgruppen gir en klar antydning om dette.

Arbeidsgruppen var også enig om at det ville være en styrke for arbeidet, og for oppfølgingen av arbeidsgruppens forslag, at Norsk Sjømannsforbund var representert i utvalget. Norsk Sjømannsforbund representerer en betydelig del av mannskapet i havfiskeflåten.

Arbeidsgruppen mente videre at tidsrammen for arbeidet var for snever, spesielt når man tok i betraktning at hele arbeidsperioden var lagt til feriemånedene juni/juli og august. Man antok at arbeidstiden måtte forlenges med 2 uker, og at innstilling skulle kunne legges frem innen 1. september 2006.

Disse synspunkt ble meddelt Fiskeri- og kystdepartementet i brev av 29. juni 2006.

Det må også tillegges at selv om Fiskeri- og kystdepartementet vedtok mandat for arbeidsgruppen arbeid den 15. mai 2006, ble ikke første møte avholdt før den 28. juni 06 p.g.a. at utvalgets medlemmer ikke var oppnevnt før.

Fiskeri- og kystdepartementet innvilget arbeidsgruppens ønske om utsatt frist for overlevering av innstilling til 1. september 2006.

Departementet delte imidlertid ikke arbeidsgruppens argument for å utvide gruppen med representant fra Norsk Sjømannsforbund, men ba arbeidsgruppen selv vurdere å avholde et slikt møte med Norsk Sjømannsforbund i løpet av arbeidet.

Et møte av orienterende karakter ble avholdt pr. telefon den 25. august 06 mellom leder og sekretær i utvalget, og Johnny Hansen, saksbehandler i Norsk Sjømannsforbund.

Det ble gitt uttrykk for følgende forhold fra Norsk Sjømannsforbunds side:

- Grunnleggende nødvendig at fiskeflåten er konkurransedyktig i forhold til andre næringer når det gjelder lønn, fritid og arbeidsforhold.
- Nødvendig å ta hensyn til de som allerede er etablert innen fiskeflåten, når det vurderes etableringsstøtte til ungdom. Skal det deles ut etableringskvoter må disse tas fra de som allerede er etablert.
- Fiskeflåten må ha stabile rammebetingelser.
- Det er viktig med positiv profilering av fiskerinæringen og fiskeflåten som arbeidsplass for å sikre god rekruttering.

5. Avklaring av begrepene ”rekruttering”, ”etablering” og ”nyetablering”.

Etter at de fleste fiskeriene er blitt adgangsbegrenset (lukket), er diskusjonen omkring rekruttering til fiskeflåten dreid noe over fra rekruttering av fiskere til etablering (rekruttering) som fartøyeiere.

Denne endring av fokus har skapt en del uklarheter i debatten; som kanskje også har medført noen politiske vedtak fundamentert på misforstått grunnlag.

For å unngå misforståelser på dette punkt i arbeidsgruppens fremlegg vil begrepet etablering bli benyttet for kjøp av eget fartøy, og begrepet rekruttering bli benyttet for inntreden i fiskeryrket som mannskap.

Det skilles også mellom etablering og nyetablering, der nyetablering beskriver anskaffelse av fiskefartøy for første gang; i denne sammenheng vanligvis av ungdom.

6. Norsk fiskerinæring.

Som det kystland Norge er har alltid ressursene i havet vært en forutsetning for at mennesket kunne livberge seg langs kysten. Tidlig ble fisk en betydelig internasjonal handelsvare for Norge. Ikke bare kystbefolkningen fikk avgjørende nytte av det som kunne hentes fra havet, men etter hvert hele nasjonen Norge.

Å få så stor verdiskapning som mulig ut av ressursene i havet er et mål.

I størstedelen av vår historie som fiskerinasjon har videreforedling av råstoffet i form av konservering, salting og tørking av fisk, vært nødvendig for å få fiskeproduktene frem til forbrukerne.

Etter hvert som transportmulighetene har blitt bedre har forsendelse av ferske råvarer til stadig mer fjerntliggende marked blitt mulig.

Frysing av mer eller mindre bearbejdede produkt kom i gang for fullt etter siste verdenskrig. Frysing av ubearbejdet råstoff for senere opptining og bearbejding viste seg mulig dersom råstoffet ble nedfrost umiddelbart etter fangst. Slik råstoffbehandling var tenkt som et viktig element i etterkrigstidens industrialisering av fiskeindustrien der jevn produksjon, jevn utnyttelse av maskiner og utstyr, og ikke minst jevn sysselsetting av arbeidskraften innen fiskeindustrien var viktig. Disse ideene har aldri blitt noen stor suksess innen norsk fiskerinæring blant annet p.g.a. høye lønnskostnader. Derimot har innfrysing av råstoff for senere opptining og bearbejding muliggjort utnyttelse av billig arbeidskraft rundt omkring i verden til videreforedling.

Også innen den pelagiske delen av næringen (del av næringen som fanger, bearbejder og selger pelagiske fiskeslag; fisk som lever oppe i vannmassene, som for eksempel sild og makrell) har graden av videreforedling og ytterligere verdiskaping variert opp gjennom tidene; fra konservering ved salting, tørking og røyking, til utvikling av hermetikkindustri, oppmaling av råstoff for produksjon av fiskemel og fiskeolje, og til innfrysing av ferskt råstoff for eksport til markeder for videreforedling eller direkte konsum.

For å opprettholde sysselsetning og bosetning langs kysten satses det nå på kvalitet og ferskhetsgrad på fiskeråstoffet og videreforedling av ferske spesialprodukt levert i markedet innenfor et kort tidsrom.

Skal en lykkes med en lønnsom videreforedling må en rekke utfordringer i forhold til fangst, råstoffbehandling, levendelagring, produksjon av spesialprodukt, salg, og ikke minst rasjonell logistikk gjennom hele kjeden, angripes med kunnskapsrike og dyktige yrkesutøvere.

Fiskerinæringen har utviklet seg til en høyteknologisk industri der prosessene, produktutvikling og markedsarbeid er både omfattende og kompliserte. En ytterligere konsekvens av utviklingen er nødvendigheten av omfattende og effektiv organisering med dertil hørende lovverk; både nasjonalt og internasjonalt.

6.1. Internasjonal næring.

Havfiske, både på de kystnære bankene og i Norskehavet/Barentshavet er ikke av ren norsk opprinnelse. Andre nasjoners fiskere var først ute med flere ulike fiskeri ute i havet. Eksempelvis svenskene med linedrift på bankene utenfor Vest-Norge, engelskmenn, portugisere o.a. med tråldrift i Barentshavet.

Med ulike fiskerigrenseutvidelser, sist med etablering av 200 miles norsk økonomisk sone, har Norge fått et betydelig havområde å utøve kontroll og forvaltningsansvar over. Med vårt store havområde og vår lange kystlinje er grensekontrollen og forvaltningsoppgavene omfattende. Den utvikling og tilstedeværelse vi har hatt av internasjonal fangstvirksomhet etter siste verdenskrig har ikke gjort oppgavene mindre.

Med bakgrunn i andre nasjoners historiske rettigheter innenfor dagens norske økonomiske sone og i Svalbardsonen, samt at vi har felles fiskeressurser med nabostater både i nord og sør har det vært påkrevet og naturlig å gi andre nasjoners fiskeflåter avgrensede rettigheter i norsk sone. På samme bakgrunn har norsk fiskeflåte rettigheter i enkelte andre lands soner. Størstedelen av fiskeressursene som blir fanget av den norske fiskeflåten eksporteres, det aller meste som mer eller mindre foredlede produkt.

På den andre siden blir en betydelig del av maskiner og annen utrustning som anvendes, importert fra utlandet.

Norsk fiskerinæring blir sterkt påvirket av internasjonal handelspolitikk, variasjoner i internasjonale konjunkturer og valutautvikling, og av tilbud og etterspørsel av fisk og en rekke andre næringsmidler som i større eller mindre grad konkurrerer med norsk fisk.

Den internasjonale handel basert på havets ressurser favner etter hvert om betydelig mer enn fisk og andre av havets levende ressurser. Utstyr til fangst og foredling utgjør i dag en betydelig del av den totale produksjon og handel tilknyttet fiskerinæringen.

6.2. Distriktsnæring.

Norsk fiskerinæring er en naturlig og vesentlig distriktsnæring. Fangst og produksjon var tidligere basert på bosetning så nært fiskefeltene som mulig.

Gradvis har denne situasjonen endret seg i retning av mer konsentrert bosetning der det blir lagt større vekt på gode havneforhold og øvrig rasjonell infrastruktur, samt gode kommunikasjoner for befolkning og gods.

De seneste 10-år har også sosiale, helsemessige, utdanningsmessige og kulturelle tilbud blitt tillagt stor vekt når bedriftsmessige og bosetningsmessige etableringer blir foretatt.

Teknologisk utvikling og den generelle samfunnsutviklingen stiller stadig mindre krav til bosetning nært fiskeressursene.

Norsk fiskerinæring skal være en lønnsom næring og ha stor betydning for utviklingen på kysten i fremtiden.

6.3. Konkurransesatt næring.

Både fiskerinæringens internasjonale og distriktsmessige sider utgjør ofte store konkurranseutfordringer. Tilgangen og prisnivået på fisk og konkurrerende produkt fra den øvrige verden innvirker sterkt på norsk fiskeeksport, både volumsmessig og prismessig.

Forholdet mellom norsk kronekurs og valutakursene hos våre konkurrenter og ute i våre fiskemarkeder påvirker salg og fortjeneste.

Endringer av folks kjøpekraft i markedene påvirker salget.

Drivstofforbruk og redskapsforbruk er betydelige utgiftsposter innen fiskeflåten; og begge utgiftspostene er følsomme for oljeprisen og påvirker lønnsomheten.

Norsk fiskerinærings viktigste konkurransefortrinn i dag er vår råderett over store og fiskerike havområder, samt at vår nærhet til fiskeressursene setter oss i en positiv særstilling for leveranser av ferske fiskeprodukt til nær sakt alle markeder.

Utfordringen ligger i å kunne opprettholde jevne og sikre leveranser til markedet over hele året. Her har kystflåten, og fisket med skånsomme redskap for fiskens overlevelse ved levende mellomlagring, en stor fremtidig mulighet. Tradisjonell utnyttelse av sesongfiskeriene er imidlertid viktig for fiskeflåtens lønnsomhet.

Fiskerinæringa er basert på en nasjonal ressurs. Det er derfor en naturlig sammenheng mellom fiskeripolitikken og distriktpolitikken som føres i Norge. Det er imidlertid noe uklart i hvilken grad fiskeflåtens ansvar for bosetting og sysselsetting vil kunne påvirke lønnsomheten i fangstleddet. Flåten er avhengig av god lønnsomhet for å møte konkurransen om framtidens arbeidskraft. Konkurransen er spesielt stor fra andre maritime næringer som har eksepsjonell god lønnsomhet og i tillegg oppbeærer offentlige subsidier blant annet gjennom "nettolønnsordning".

6.4. Variert flåte.

Som en følge av varierende forutsetninger for fiskeri i hele eller deler av året, og fra distrikt til distrikt, har vi fått et stort spekter av driftsformer, driftskombinasjoner, fartøytyper og fartøystørrelser langs kysten.

Ulike fartøygrupper er innrettet mot utnyttelse av spesielle fiskeressurser på spesielle felt. I bestrebelsene på å utnytte det enkelte fartøys fangstpotensial optimalt blir imidlertid en del fartøy i perioder benyttet utenfor fangstfelt de primært er innrettet mot. Dette gjelder både "sjarker" i havfiske, og havgående fartøy på fjordpollene.

Norge, med sitt enorme havområde med ulike utnyttbare marine ressurser, har imidlertid behov for en differensiert flåtestruktur, fra sjark til havgående fartøy.

Rekrutteringen til havfiskeflåten og rekrutteringen til kystflåten, spesielt de minste fartøyene innen kystflåten, er noe forskjellig. Havfiskeflåten har en rekke stillinger som krever spesialutdanning, i stor utstrekning sertifikatgivende utdanning. Kravet til sertifikatgivende utdanning og opplæring i spesielle stillinger om bord øker med fartøystørrelsen. På den annen side er ofte nødvendigheten av opplæring, uformell eller formell, enda større for en som skal drive et mindre kystfartøy og ha utøvende ansvar for mer eller mindre alle driftsfunksjoner.

Det er ikke uvanlig at ungdom først rekrutteres til større kystfartøy eller havfiskefartøy, for så å gå over på mindre kystfiskefartøy enten som eier eller som mannskap.

7. Tidligere utført arbeid omkring fagopplæring og rekruttering/etablering.

Etter 1970 er det utført en rekke utredninger omkring rekruttering, fagplaner for fiskerifaglige opplæringstilbud, behov for opplæringsfartøy, lærlingordninger, desentraliserte fagopplæringstilbud o.s.v.

Den siste offentlige utredning om rekruttering til fiskeryrket ble utført av en arbeidsgruppe under Fiskeridepartementet i 1994/95. Arbeidsgruppen la frem sin rapport i mai 1995, en svært grundig rapport som i stor grad har sin gyldighet enda i dag, over 10 år senere.

Måltrettet arbeid for å bedre rekrutteringen til fiskerinæringen ble først igangsatt på midten av 70-tallet. Befolkningen hadde jevnt over fått så god økonomi at skolegang for barna ut over obligatorisk grunnskole stort sett var økonomisk overkommelig. 7-årig folkeskole var erstattet med 9-årig obligatorisk grunn- og ungdomsskole, og videregående utdanningstilbud ble gradvis etablert rundt i de fleste kommuner. Etter hvert ble også tilbud om videregående utdanning til alle etablert.

Det var tydelig at utviklingen gikk i retning av at ungdommen måtte påvirkes om yrkesvalg allerede før valg av studieretning etter ungdomsskolen.

Ulike utredninger og analyser av alderssammensetning blant fiskerne har konkludert med en viss økning av gjennomsnittsalderen.

Både disse analyser og den kjensgjerning at den tradisjonelle erfaringsbaserte opplæring gjennom praktisk deltagelse (far til sønn- opplæring) ville bli erstattet av formalisert fagopplæring, gjorde det nødvendig å starte en ny type rekrutteringsarbeid.

Fiskerinæringen, gjennom interesseorganisasjonene Norges Fiskarlag(NF) og Fiskerinæringens Landsforening (FNL) og Fiskeoppdretternes Forening, fikk i 1991 etablert Fiskerinæringens felles kompetansestyre; senere Fiskerinæringens kompetansestyre (FINKO), som i stor grad ble finansiert over statsbudsjettet. FINKO utviklet felles rekrutteringsstrategier for hele fiskerinæringen og utførte et måltrettet arbeid via produksjon av informasjonsmateriell, kursvirksomhet, deltagelse på messer og ulike arrangement der man fikk kontakt med både representanter for næringen og potensielle rekrutter. FINKO ble imidlertid avviklet i 2003 etter at regjeringen i 2002 bestemte at det ikke skulle være en offentlig oppgave å bidra til økt rekruttering til fiskerinæringen gjennom FINKO, og strøk bevilgningen i statsbudsjettet.

8. Skoleverket.

Fiskeflåten blir i stadig større grad utstyrt med avansert teknologi, både maskinteknisk og elektroteknisk med datastyring.

Dette sammen med større krav til sertifisering for å kunne handtere fartøy og maskineri, stiller økende krav til formell utdanning for ulike stillinger på både små og store fartøy innen fiskeflåten.

8.1. Fiske og fangst innenfor videregående opplæring

Fiske og fangst ble godkjent som lærefag i 1993, da i tilknytning til Reform 94. En forutsetning fra bransjen, både på arbeidsgiver- og arbeidstakersiden, var at de ønsket å få en mer planmessig opplæring som skulle øke kompetansenivået blant fagets utøvere. Ved at faget skulle følge hovedmodellen innenfor videregående opplæring, to år i skole og to år i bedrift, utfordret dette fylkeskommunene med hensyn til å etablere gode samarbeidsformer med fiskerinæringen, blant annet med hensyn til planlegging av skoletilbud.

Næringen har i stor grad vært representert av de fiskerirettete opplæringskontorene.

Opplæringen i skole bygger på Grunnkurs *Naturbruk* (nå videregående trinn 1, (Vg1)).

Opplæringen det andre året tilbys i VKI *Fiske og fangst* (Fra skoleåret 2007 – 2008 videregående trinn 2, (Vg2)).

Vg 1 *Naturbruk* tilbys i dag i alle fylker. 77 videregående skoler har tilbudet, men ikke alle retter seg mot den blå sektor. Det antas at over 50 % av kursene retter seg mot grønn sektor.

Oversikt over videregående skoler med tilbudet Vg1 Naturbruk.

Akershus	Nordland
Hvam videregående skole	Andøy videregående skole
Kjelle videregående skole	Kleiva videregående skole
Stabekk videregående skole	Knut Hamsun videregående skole/Knut Hamsun Joarkkaskåvllå
Aust-Agder	Knut Hamsun videregående skole/Knut Hamsun Joarkkaskåvllå Avdeling Steigen
KVS-Bygland	Knut Hamsun videregående skole/Knut Hamsun Joarkkaskåvllå Drag (LOSA)
Tvedestrand videregående skole	Lødingen videregående skole
Buskerud	Meløy videregående skole – Avdeling Inndyr
Kongsberg videregående skole Avdeling Tinius Olsen	Nordland fiskerifagskole
Lier videregående skole	Nordland fiskerifagskole – Værøy utkantskoleprosjekt (LOSA)
Rosthaug videregående skole	Saltdal videregående skole – Beiarn utkantskoleprosjekt(LOSA)
Ål videregående skole	Sortland videregående skole – Filial Bø
Finnmark	Vefsn landbruksskole
Honningsvåg fiskerifagskole og videregående skole	Vefsn landbruksskole – Avdeling Hattfjelldal
Honningsvåg fiskerifagskole og videregående skole – Berlevåg (LOSA)	Oppland
Honningsvåg fiskerifagskole og videregående skole – Gamvik (LOSA)	Gausdal videregående skole
Honningsvåg fiskerifagskole og videregående skole – Hasvik (LOSA)	Nord-Gudbrandsdal videregående skule avdeling Klones
Honningsvåg fiskerifagskole og videregående skole – Loppa (LOSA)	Valle videregående skole
Sami joatkkaskuvla ja boazodoalloskuvla/Samisk videregående og reindriftsskole	Oslo
Samisk videregående skole, Karasjok/Sámi joatkkaskuvla Kárásjogas	Natur videregående skole
Tana videregående skole/Deanu joatkkaskuvla	Sogn videregående skole
Hedmark	Rogaland
Jønsberg landbruksskole	Rygjabø videregående skole
Midt-Østerdal videregående skole – Nordstumo	Øksnevad videregående skole
Solør videregående skole	Sogn og Fjordane
Storsteigen videregående skole	Mo og Jølster videregående skule
Hordaland	Måløy videregående skule
Fiskerifagskolen i Austevoll	Sør-Trøndelag
Fusa videregående skule	Fosen videregående skole
Hjeltnes gartnarskule	Frøya videregående skole
Stend jordbruksskule	Rissa videregående skole
Voss jordbruksskule	Selbu videregående skole
Møre og Romsdal	Skjetlein videregående skole
Fræna videregående skole	Øya videregående skole
Gjermundnes videregående skule	Telemark
Herøy videregående skule	Fyresdal Videregående Steinerskole
Kristiansund videregående skole	Søve videregående skole
Ålesund maritime og tekniske fagskole	Troms
Nord-Trøndelag	Kvaløya videregående skole

Grong videregående skole	Rå videregående skole
Levanger videregående skole	Senja videregående skole
Mære landbruksskole	Skjervøy videregående skole
Val videregående skole	Vest-Agder
Ytre Namdal videregående skole	KVS-Lyngdal
	Søgne videregående skole
	Vestfold
	Gjennestad Gartnerskole
	Østfold
	Halden videregående skole Tosterødberget
	Kalnes videregående skole
	Tomb videregående skole og landbruksstudier

Pr. dato tilbys VKI *Fiske og fangst* ved 12 videregående skoler.

Oversikt over skoler med VKI Fiske og fangst

Finnmark	Rogaland
Honningsvåg fiskerifagskole og videregående skole	Rygjebø vidaregåande skole
Hordaland	Sogn og Fjordane
Fiskerifagskulen i Austevoll	Måløy vidaregåande skule
Møre og Romsdal	Sør-Trøndelag
Fræna vidaregåande skole	Frøya vidaregåande skole
Herøy vidaregåande skule	Troms
Nord-Trøndelag	Senja vidaregåande skole
Ytre Namdal vidaregåande skole	Skjervøy vidaregåande skole
Nordland	
Meløy vidaregåande skole – Avdeling Inndyr	
Nordland fiskerifagskole	

Med få unntak tilbys kursene, både på Vg1-nivå og på VK1(Vg2)-nivå, i distriktene og ikke i større bykommuner.

I skoleåret 2005 var det

- 104 elever som gjennomførte VKI *Fiske og fangst*
- 10 søkere sto på venteliste
- 64 søkte lærlingplass til faget
- 46 oppnådde lærlingplass i faget Fiske og fangst.

Flest lærlinger var det i Hordaland, Møre og Romsdal og Nordland.

Betydelig nedgang i skoleplasser

Arbeidsgruppen som hadde til oppgave å utarbeide en helhetlig og samordnet strategi med hensyn på å bedre rekrutteringen til fiskeryrket orienterte i sin innstilling av juni 1995 at:

”Antall skoleplasser ved de fiskerifaglige linjene er de siste årene kraftig redusert. Dette som følge av lav søkning til linjene. I skoleåret 1989/90 var det 1.200 skoleplasser. I 1991 var det

871 skoleplasser og for skoleåret 1992/93 er antallet ytterligere redusert til 754 skoleplasser. Til skole 1992/93 var det 488 primærskolere, en dekning på 65%. Som følge av denne utvikling har antall skoler med fiskerifaglig studietilbud blitt redusert fra 34 i 1989 til 26 i 1992. I første rekke er det de mest desentraliserte tilbudene som legges ned.”

Heldigvis gjenspeiler ikke nedgangen i antall skoleplasser innen faget samme tendenser med hensyn til rekruttering til yrket. Statistikken registrer god tilgang, men inntredelsen til faget er ikke som forutsatt med først grunnleggende opplæring i videregående skole.

Dette er et fenomen for flere kurstilbud som tilbys på få steder. Ungdommen i dag er ikke like villig til å flytte på seg i ung alder som tidligere. Heller ikke foreldrene/foresatte er like lystig på at deres ungdom skal flytte på hybel for å gå på skole. Derfor velger mange i stedet et kurstilbud som tilbys i hjemregionen i påvente av å bli ett til to år eldre – for kanskje så å flytte.

Som følge av at antall skoletilbud er betydelig redusert de senere år er trolig situasjonen slik også innen fiske og fangst. Økte avstander mellom skoletilbudene har resultert i at ungdom har valgt andre skoletilbud. Dagens tilbudsstruktur med få utdanningstilbud, spesielt på VKI nivå, gjør at mange foretar andre kursvalg. Mange elever opplever i sin tur alternative kurs som lite interessant og slutter i løpet av skoleåret.

Næringens forventning om grunnleggende ferdigheter hos rekruttene før en begynner om bord i fartøyet blir ikke oppfylt dersom fagopplæringen er amputert. Dette bidrar til at den forventede kompetanseøkning innen fiskeflåten uteblir. Fiskeflåtens tradisjonelt høye opplæringskostnader ved ansettelse av ufaglærte blir ikke redusert dersom fagopplæring gjennom skoleverket uteblir eller ikke har tilfredsstillende kvalitet.

Næringen går glipp av nytenking og utvikling som resultat av god fagopplæring.

Noe av årsaken til svak rekruttering til kurstilbudet fiske og fangst er at skolene ligger lite sentralt til. Ungdommen velger ofte sentrale kurstilbud i mer sentrale strøk som samtidig gir breiere sosiale og kulturelle tilbud.

Arbeid innen fiske og fangst krever et spekter av kunnskap og ferdigheter. Dette faktum, samt at det vil være en fordel for rekrutteringen til Vg2 *Fiske og fangst*, tilsier at det etableres et bredere kursgrunnlag for opptak til dette kurs. Det bør eksempelvis vurderes å la Vg1 *Teknologi og industriell produksjon* og Vg1 *Elektro* bli grunnleggende kurs for videre opplæring gjennom Vg2 *Fiske og fangst*.

Disse kurs tilbys ved svært mange videregående skoler, og har i motsetning til Vg1 *Naturbruk* en langt bedre geografisk spredning, noe som vil medvirke til at langt flere ungdom kan starte sin utdanning i sin hjemregion og ut fra dette søke seg inn mot faget *Fiske og fangst*. Det er allerede åpnet for at inngangen til kurset VK1 (Vg2)*Fiske og fangst* kan skje fra Vg1 *Restaurant og matfag*.

Alternativer til hovedmodellen to + to

Strukturen som ble vedtatt i Reform 94 for ungdommen som ønsket å inngå lærekontrakt var at de måtte følge løpet som var fastsatt for faget - i hovedsak to år i skole med avsluttende to års læretid (hovedmodellen) Alternativet var å inngå lærekontrakt som voksen etter fylte 21 år.

Lovverket er mjuket opp senere slik at i dag kan det inngås lærekontrakt for ungdom uten skoleutdanning i faget.

Regelendringen kom med tanke på de som er skoletrøtt, har aversjon mot skoleverket eller av andre grunner.

Erfaringen viser imidlertid at det er vanskelig å inngå lærekontrakt etter ungdomsskolen. Lærlingen blir noe for ung, og bedriftene ser helst at de som tilsettes har noe opplæring og er faglig interessert og motivert for arbeidslivet.

En ungdom kan også begynne i lære etter Vg1 kurs. Men for disse som for de uten skolebakgrunn i faget så må teorien tilegnes. Lærebedriften tillegges her et ansvar for at lærlingen får den nødvendige teori, men kan inngå samarbeid med fylkeskommunen om kurs i løpet av læretiden. Nettbasert opplæringstilbud som nevnt i foregående avsnitt vil imøtekomme teoribehovet.

8.2. Opplæringsfartøy for utdanning av fiskere og fiskeskippere.

Det har aldri vært tvil om at opplæringen i fiske og fangst i stor grad må skje ved praktisk utøvelse av ”håndverket” på fartøy. Denne form for opplæring har vi hatt i alle tider.

I overgangen fra ”far til sønn-opplæring” via svennopplæring til formalisert opplæring gjennom offentlige yrkesskoler, ville også fiskerne ha sine yrkesskoler.

Det er imidlertid et spørsmål om ikke både fiskerne, deres interesseorganisasjoner og fiskerielevene har vært mer opptatt av å få opplæring i nautiske og fartøytekniske emner for å kunne løse ut nødvendige sertifikat for å føre fiskefartøy, enn av emner relatert til redskapsteknikk, fangstteknikk og råstoffbehandling.

Fiskeflåten har en godt forankret tradisjon med ”bedriftsintern” opplæring av mannskap, et system som har fungert godt opp gjennom historien. Når samfunnsutviklingen etter hvert har lagt ansvaret for opplæringen på skoleverket, har næringen hatt visse problemer å innrette seg etter dette. Næringens holdning er i stor grad forståelig, da skoleverket, som påpekt ovenfor ikke har klart å ivareta sine forpliktelser godt nok.

Imidlertid er det en kjensgjerning at fiskeflåten blir stadig mer mekanisert, automatisert og rasjonalisert. Bemanningen er skåret ned til et minimum, og størstedelen av flåten har verken plass eller økonomi til opplæringsstillinger om bord.

Arbeidsgruppen som hadde til oppgave å utarbeide en helhetlig og samordnet strategi med hensyn på å bedre rekrutteringen til fiskeriyrket (1995) tilrådte i sin innstilling at de videregående skolene *skulle ha egne fartøy*. Et aktuelt spørsmål er om denne tilråding bør modereres til ”*ha tilgang til opplæringsfartøy*”.

Fiske- og fangstaktiviteten er av naturgitte årsaker vanskelig å planlegge tidsmessig. Dette gjelder både ved bruk av ordinære fiskefartøy og ved bruk av skolefartøy.

Skolene med kurs innen *naturbruk* og *fiske og fangst* står derfor ovenfor store utfordringer m.h.t. rasjonell gjennomføring av praksisundervisningen på fartøy. Det vil ikke være en enkel oppgave for skolene å handtere nødvendig fleksibilitet i anvendelsen av lærerne, klasserom, skolefartøy o.s.v. for å få god effekt på praksisundervisningen.

8.2.1. Bruk av skolefartøy.

Ikke alle videregående skoler som tilbyr kurset *Fiske og fangst* har egne fartøy. De skolefartøy som fins er i varierende grad rigget for å gi opplæring i spekteret av fiskeredskap og driftsformer.

Mye tyder på at spesielle skolefartøy er nødvendig innen fremtidens yrkesopplæringen. Det vil ikke være optimal ressursbruk å anskaffe fartøy til alle opplæringsinstitusjoner med kurs på videregående nivå rettet mot fiske og fangst. Mange skoler har bare ett kurs rettet mot utdanning for fiskeflåten, og et eget fartøy vil bare bli benyttet en liten del av året til skolens egen opplæring.

Optimal utnyttelse av spesielle skolefartøy stiller imidlertid store krav til planlegging; ikke bare av fartøybruken, men også av den øvrige undervisning og bruk av lærere og klasserom. Forutsatt tilrettelegging for god utnyttelse vil antall moderne skolefartøy høyst sannsynlig kunne begrenses til 5, nytt til de 5 opprinnelige fiskerifagskolene, eller ”arvtagere etter disse”; Fiskerifagskolen i Austevoll, Ålesund maritime og tekniske fagskole, Frøya videregående skole, Nordland Fiskerifagskole og Honningsvåg fiskerifagskole og videregående skole. Disse fartøyene bør kunne benyttes også på andre skoler med kurs rettet mot fiske og fangst i, både i fylket der basen for opplæringsfartøyet er og i nabofylkene.

8.2.2. Bruk av ordinære fiskerifartøy i opplæringen.

I tillegg til bruk av spesielle skolefartøy vil det også være behov for kommersielle fiskerifartøy i fagopplæringen, både for utplassering av elever over korte tidsrom i skoleåret, blant annet i fordypningsprosjekt, og selvfølgelig i den 2-årige lærlingperioden.

Bruk av ordinære fiskerifartøy som opplæringsfartøy bør også kunne inngå i opplæringen av fiskeskippere innenfor fiskeriteknisk høyskole. Her vil det være naturlig å benytte ordinære fiskerifartøy med topp moderne teknologi.

Rask teknologisk utvikling på fartøy- og redskapssiden resulterer i at skolefartøy etter kort tid gir opplæring på materiell/utstyr som ikke er helt moderne.

En av intensjonene i ”Kunnskapsløftet” i forbindelse med ny og revidert kursstruktur innen videregående opplæring er at skoleverket i større utstrekning skal samhandle med næringslivet. Dette for å sikre at elevene får opplæring på mest mulig nytt eller oppdatert utstyr.

I tillegg skal eleven i henhold til læreplanverket få opplæringen mer prosjektrettet utenfor skolen gjennom prosjekt til fordypning. Dette gjelder både på Vg1 og Vg2 nivå. For næringa vil det bety at den kan medvirke til at lærlinger som elever gis de beste forutsetninger for en god overgang fra skolen til fartøyet.

Utfordringen blir å få etablert gode samarbeidsrelasjoner mellom skoleverket og næringa for slikt prosjektarbeid uten at det skal gå på bekostning av nye læreplaner.

8.3. Skolekvoter

For at utdanningen i de videregående skolene skal gi opplæring i tråd med læreplanene for faget så er det viktig at elevene ikke bare får kunnskap og erfaring med å være om bord, men også får utøve fiske med bruk av de forskjellige fangstredskap. Dette gir elevene bedre forutsetninger for å utøve faget senere i et læreforhold, også for å komme hurtig inn i verdiskapingen.

Selv om deler av den praktiske opplæringen i bruk av fangstredskap kan gjennomføres uten å fange fisk må det være en forutsetning at ordningen med skolekvoter videreføres. Kvotes størrelse må gi rom for at elevene får kjennskap til og opplæring i bruken av de fangstredskap som brukes i næringa, og til kvalitetsmessig god fangstbehandling.

Det vil i en viss utstrekning være behov for å gi en del av opplæringen på ordinære fiskerifartøy. Rederiet må da kompenseres for å ha med elev(er) ut over det ordinære mannskap. I noen år er det benyttet del av skolekvote som kompensasjon. Det er ikke bare positive erfaringer med denne ordning. Det fins imidlertid også mulighet for å etablere en økonomisk kompensasjon.

Det må etterstrebtes at samarbeidet gjøres med fartøy som er godkjent som lærebedrifter og har lærlinger. Dette vil være en ekstra støtte for de som har opplæringsansvar. I tillegg kan dette medvirke til at flere fiskere ser det interessant og positivt og delta fullt ut innenfor videregående opplæring.

8.4. Lærlingplasser i fiskeflåten.

Ikke bare det forhold at vi har få kurstilbud, med til dels ”vanskelig” tilgjengelighet for unge elever som ikke vil bo hjemmefra (pkt.8.1.), men også et lavt antall læreplasser innen fiske og fangst, kan være årsak til at det er få elever som søker til faget. Også andre næringer opplever dårlig søking til yrkesutdanninger som har problem med lærlingplasser.

Det er vesentlig at fiskerinæringen, på lik linje med andre næringer, setter dagsorden for denne utfordring da kampen om ungdommen vil være økende i årene framover. Arbeidet med god og stabil rekruttering til fiskeryrket må gjennomføres i et forpliktende samarbeid mellom næringen og skoleverket.

Forutsetningene eller mulighetene for å ha lærling om bord kan være forskjellig fra fartøy til fartøy. Derfor må det framkomme opplysninger om ulike opplæringsmodeller, da med muligheter for å samarbeide med andre, samt om det instrument opplæringskontorene kan være, både for å bistå det enkelte fartøy, men også fartøyene i mellom.

Å tilsette lærling, kanskje mest på mindre fartøy, er ensbetydende med at denne blir å utgjøre en stilling utover det ordinære mannskap, og dermed ”spiser” av de andres lott, noe som må kompenseres på en eller annen måte.

8.5 Entreprenørskap for bedre rekruttering og etablering.

Regjeringen la i oktober 2003 fram en plan for en helhetlig innovasjonspolitik: *Fra idé til verdi*. Der lanserte Regjeringen sin visjon:

”Norge skal være et av verdens mest nyskapende land, der bedrifter og mennesker med pågangsmot og skaperevne har gode muligheter til å utvikle lønnsom virksomhet.”

Entreprenørskap var ett av fem områder som ble omfattet av innovasjonsplanen, et området som vies økende oppmerksomhet innenfor hele grunnopplæringa.

Et betydelig antall elever tilegner seg hvert år kunnskaper i entreprenørskap gjennom etablering og utvikling av elevbedrifter i ungdomsskoler og ungdomsbedrifter i videregående skoler. Foruten at elevene får innblikk i en rekke fag, og at det gir positiv betydning for enkelte fags rekruttering, så gis ungdommen kunnskaper i det å etablere og drive en virksomhet.

8.6. Nasjonalt opplæringsprogram for de ufaglærte.

Som en konsekvens av at det er mange ufaglærte i næringa, samtidig som krav til økt formalisert kompetanse etterspørres, og at dette også sees i sammenheng med rekruttering og statusheving av fiskeryrket, kan det være interessant for fiskerinæringen og fiskeflåten å finne anvendbare metoder for opplæring av etablerte fiskere.

Nettbasert opplæring kan være velegnet for en yrkesgruppe med så lite regulert arbeidstid og arbeidssted som tilfellet er for fiskerne.

Det er under arbeid modeller for gjennomføring av opplæringsprogram bl.a. ved bruk av internett. Et slikt arbeid pågår mellom skolesektoren og fiskerinæringen i Nordland.

9. Status i dagens rekrutteringsarbeid.

Også under dette punkt må det påpekes at grunnlaget for alt arbeid med rekruttering og fagopplæring er at fiskeflåten er attraktiv som arbeidsplass for ungdommen.

Selv om flåten som arbeidsplass og fiske som yrke har mange positive sider, er likevel ikke rammebetingelsene i dag gode nok i mange driftsgrupper til å kunne tilby konkurransedyktig lønn, arbeidsforhold og fritid.

Effektiviseringen har over mange år vært stor. Størrelsen på mannskapet på det enkelte fartøy er redusert til et minimum. Antall fartøy er også redusert.

Selv om effektiviseringen fortsetter har de fleste driftsgrupper kommet ned i en størrelse på besetningen som ikke lar seg redusere ytterligere.

Høy gjennomsnittsalder på fiskerne i store deler av flåten vil betinge relativt stort behov for rekruttering de nærmeste årene.

Næringen selv har den siste tiden fokusert på konkurransen om mannskap med en voksende norsk flåte tilknyttet petroleumsvirksomheten, og på ulike diskriminerende rammebetingelser i denne konkurransen.

Store deler av fiskeflåten har i dag ikke tilstrekkelig kvotegrunnlag for å kunne konkurrere med øvrige maritime næringer innenfor kombinasjonen, lønn, arbeidstid, og HMS. I tillegg underlegges flåten restriktive regler for å kunne øke det enkelte fartøys kvotegrunnlag og således få økte inntekter, samtidig som man har betydelig høyere lønnskostnader enn for eksempel den petroleumstilknyttede flåten som oppbærer offentlige lønns subsidier gjennom deres eksisterende "nettolønnsordning".

Når det gjelder service-apparatet rundt næringen for å legge til rette for god yrkesopplæring og rekruttering, er heller ikke dette helt optimalt.

Uten den reduksjon i mannskapsbehov vi har hatt p.g.a. effektivisering og nedgangen i antall fartøy i adgangsbegrensede fiskeri som vi har hatt de siste årene, har vi med stor sannsynlighet allerede hatt et betydelige rekrutteringsproblem innen fiskeflåten.

Et resultat av det reduserte mannskapsbehov har naturlig nok vært en viss økning av kystfiskernes gjennomsnittsalder, og således et økende rekrutteringsbehov i nær fremtid.

9.1. Koordinerende organ for rekruttering til fiskeflåten og opplæring i fiskeryrket.

For å få god effekt ut av tilbudet om fagutdanning og rekrutteringsservice er det behov for en viss koordinering av virksomheter som er etablert regionalt og lokalt langs kysten.

9.1.1. Regionale opplæringskontor.

Opplæringskontorene er etablert for å arbeide med tilretteleggelse av lærlingplasser i bedrifter innen ulike næringer.

Vi har i dag 16 regionale opplæringskontor for fiskeriopplæring langs kysten. Noen er rettet ensidig mot fiskerinæringen mens andre har ansvar for lærlinger også innen andre fag.

Opplæringskontorene har en svært viktig funksjon for fiskerinæringen. Spesielt på flåtesiden består næringen av mange små enheter som hver for seg ikke ville hatt mulighet til å håndtere kontakten med skoleverket og bedriftens del av den totale administrasjon av en læreplass om bord.

En forutsetning for at kontorene fortsatt skal fungere godt er at de løpende evalueres og utvikles opp mot skolens og næringens krav.

Opplæringskontorene finansieres av offentlige lærlingetilskudd, men for de fleste kontor har det vært nødvendig å finne også andre inntekter; for eksempel ved å påta seg ulike rekrutterings-/opplæringsprosjekt.

9.1.2. Fiskerinæringens kompetansestyre (FINKO).

Allerede i løpet av det forholdsvis korte tidsrom etter nedleggelsen av FINKO ble fraværet av institusjonen merkbar.

Stort sett all overordnet aktivitet rettet mot rekruttering til- og utdanning for næringen har stoppet opp.

Opplæringskontorene lever sine egne liv innenfor de enkelte regioner, med minimal mulighet til samordning av sine arbeid.

Utvikling av informasjonsmateriell og læremateriell er langt på vei stoppet opp.

9.1.3. Fiskeri- og sikkerhetsfaglig forum (FOSFOR)

Den videregående utdanning er underlagt fylkene. I utgangspunktet er det derfor ikke noen landsomfattende koordinering av en rekke element i utøvelsen av de enkelte skoles virksomhet. Dette kan eksempelvis gjelde praksisundervisningen og bruk av opplæringsfartøy; både skolefartøy og ordinære fiskefartøy.

Opp gjennom årene har en viss koordinering funnet sted gjennom fellesmøter i regi av ulike offentlige institusjoner som Rådet for videregående opplæring, Sjøfartsdirektoratet o.a.

De siste årene har skolene med fiskerifaglig utdanningstilbud organisert seg gjennom etablering av Fiskeri- og sikkerhetsfaglig forum (FOSFOR).

Mulighetene for et godt faglig samarbeid mellom næringen og utdanningsinstitusjonene ligger derfor til rette.

10. Fremtidig behov for rekruttering/etablering.

Som beskrevet under pkt. 5 er det vesentlig forskjell på rekruttering til- og etablering i fiskeflåten. Mens rekruttering er inntreden i fiskeryrket er etablering anskaffelse av eget fiskefartøy, vanligvis som en form for avansement etter å ha deltatt som mannskap på et fiskefartøy.

10.1 Fiskere (dekksmannskap, maskinister, kokker og fiskeskippere/navigatører).

Det kan være noe ulike rekrutteringsmønster for fiskere til ulike funksjoner om bord. Felles for rekrutteringen er imidlertid at rekrutter forventer og til dels krever god lønn, ordnet arbeidstid/fritid, bo- og arbeidsmiljø o.a. som kan konkurrere med alternative jobbmuligheter.

10.1.1. Endrede sosiale-/samfunnsmessige krav/tilbud.

Frem til langt ut på 60-tallet var maritimt yrkesvalg naturlig for en stor del av guttene som gikk ut av den obligatoriske grunnskolen. Verken familieøkonomi eller tradisjon ga rom for videre skolegang, og arbeidsmulighetene var begrenset for ungdom på 15 år med 7-8 års skolegang.

I tillegg til fiskeflåten var handelsflåten en naturlig første arbeidsplass for mange. Fiskeflåten ble også arbeidsplass for mange som kom tilbake etter kortere eller lengere tid i handelsflåten. På slutten av 60-tallet og begynnelsen av 70-tallet skjedde samfunnsendringer som innebar starten på en ny rekrutterings-situasjon.

9-årig obligatorisk skolegang ble gradvis innført over hele landet. Fritidsaktiviteter ble i stor grad formelt organisert gjennom ungdomsklubber, idrettslag og foreninger. Ungdom; spesielt

guttene; ble i stor grad ledet bort fra fiskerirelaterte fritidsaktiviteter på kaiene, i eignerbuene og på fartøyene.

Strengt krav til alder for å arbeide i fiskeindustrien, og etter hvert forbud for både ungdom og uvedkommende ellers til å oppholde seg på fiskeindustrianlegg ble gradvis innført utover 80- og 90-tallet.

Alt dette har bidratt til å fjerne tidligere kilder til sosialisering av ungdom inn i fiskerinæringa, og således bidratt til at valg av fiskeryrket ikke er like naturlig som tidligere for mange ungdommer.

I tillegg til dagens 10-årige obligatoriske utdanning er videregående allmennutdanning eller yrkesutdanning blitt et lovpålagt tilbud til alle, og i praksis tilnærmet obligatorisk.

Ungdommen må i stor grad rekrutteres til ulike yrker gjennom valg av utdanningsretning etter gjennomført ungdomsskole.

Konkurransen om ungdommens yrkesvalg er hard.

Fiskeryrket har tradisjonelt hatt mange positive forlokkende kvaliteter. Mulighetene til god fortjeneste på kort tid, relativt stor frihet m.h.t arbeidstid, nær kontakt med naturen o.a. har vært utslagsgivende for mange ungdommers valg av fiskeryrket.

Med samfunnsutviklingen generelt har også fiskeflåten som arbeidsplass og fiskeryrket endret seg i retning fra jakt og livsstil over mot industri og yrke med fastlagte skjema for arbeidstid og fritid, og med forutsigbare inntekter stadig mer jevnt fordelt over året.

Fiskeryrkets overgang fra å være fritt og spennende til å være mer regulert og forutsigbart har nødvendigvis ikke bare vært av det onde i og med at den øvrige samfunnsutvikling i stadig større grad stiller krav til forutsigbarhet.

Spesielt ungdom i etableringsfasen har ofte store økonomiske forpliktelser som betinger god og jevn inntekt. De krever også forutsigbar arbeidstid og fritid for å kunne planlegge reiser og andre fritidssysler for seg selv og eventuell familie.

At fiskeryrket av nevnte grunner er blitt noe mer lik andre yrker, i alle fall andre maritime yrker, skaper en mer lik konkurranse om arbeidskraften.

Det er særlig den stadig mer omfattende adgangsreguleringen av kystflåten som har vært den utløsende faktor for diskusjonen om fremtidens rekruttering til fiskeryrket, og om ungdommens mulighet til å etablere seg med eget fartøy.

Fiskermanntallet for årene 1990 – 2005 viser at andelen hovedyrkefiskere under 30 år av totalt antall hovedyrkesfiskere har sunket noe fra 33% i 1990 til 18% i 2005.

Om denne nedgangen er dramatisk eller ubetydelig, forventet eller overraskende, kan det være flere meninger om.

Betydelige reduksjon av fiskefartøy og fiskere etter 1990 har medført redusert behov for nyrekruttering i samme tidsrom. Dette har i sin tur resultert i økt gjennomsnittsalder på fiskerne.

Det er således ikke overraskende at andelen hovedyrkefiskere under 30 år har sunket betydelig i et tidsrom der antall fiskefartøy og antall fiskere er tilnærmet halvert.

At andelen helt unge fiskere, under 20 år bare utgjør 1,7 % av hovedyrkefiskerne i dag, mens andelen var nærmere 6 % i 1990, skyldes i stor grad lengre skolegang og strengere alderskrav for ansettelse på fiskefartøy.

Også når det gjelder eierforholdet innen fiskeflåten har adgangsbegrensningene, spesielt innen kystflåten etter 1990, sannsynligvis gitt seg utslag i noe endret aldersfordeling, uten at dette er nærmere undersøkt.

Andelen fartøyeiere under 30 år som har adgangsrettighet (gr. 1) innen torskefisket nord for 62°n.br. er i dag ca. 5 %.

Hvorvidt andelen næringsdrivende under 30 år er betydelig høyere i mange andre bransjer er usikkert, men lite trolig.

Men selv om andelen fartøyeiere under 30 år skulle ha sunket noe i løpet av tidsrommet etter 1990 så er heller ikke det overraskende. Tilpasningen av flåten til ressursgrunnlaget har redusert antall fartøy betydelig, og rommet for nyetableringer har vært begrenset.

Fiskerinæringen har alltid måtte forholde seg til varierende ressursgrunnlag, kvotegrunnlag og fisketilgjengelighet. Slike skiftninger må man fortsatt leve med. Erfaringene med de siste 15 års harde reguleringer av ressursuttaket gir liten grunn til å tro at kvotegrunnlaget på våre viktigste fiskeslag skal bli liggende varig på et særlig mye høyere nivå enn dagens.

Dersom arbeidet med å tilpasse kapasiteten i flåten til ressursgrunnlaget fortsetter vil antall fartøy bli redusert, og det enkelte gjenværende fartøys kvotegrunnlag bli styrket.

Når andelen hovedyrkefiskere over 50 år var såpass høy som 37 % i 2005, etter en økning fra 27 % i 1990, vil sannsynligvis behovet for nyrekruttering bli betydelig i årene som kommer.

Mens kystflåten stort sett kan konsentrere seg om **fremtidig** behov for rekruttering og konkurranse om ungdommens yrkesvalg, har deler av havfiskeflåten allerede problem med å bemanne sine fartøy. Dette gjelder først og fremst sertifikatpliktig personell, og da spesielt maskinister; men etter hvert er også kampen om øvrig mannskap blitt merkbar.

Den største konkurrenten til fiskeflåten om mannskap synes å bli den petroleumstilknyttede flåten, øvrig petroleumsrelatert virksomhet, og andre maritime næringer.

I tillegg til at disse næringsgruppene har god lønnsomhet, og i utgangspunktet kan tilby både høy lønn og lukrative fritidsordninger, så blir flere av dem tilgodesett med betydelig offentlig lønns subsidiering gjennom den såkalte "nettolønnsordningen".

10.1.2 Nyetablering som fartøyeier.

Å starte sin fiskerkarriere med eget fartøy har av naturlige årsaker aldri vært vanlig.

Tidligere fikk de fleste potensielle fiskere en betydelig uformell fagopplæring gjennom deltagelse i fiskerimiljøet allerede fra barnsben av. De mest entusiastiske fikk tilgang på en liten båt, med eller uten motor, som de kunne drive et "småfiske" med i nærområdet ved siden av skolegang og i ferier.

Denne type virksomhet har de siste årene delvis vært formalisert gjennom det såkalte "ungdomsfiske" med egen- eller lånt båt. Det formaliserte ungdomsfisket har imidlertid trukket til seg en stor del ungdom utover de mest entusiastiske blivende fiskere. Ordningen er i større grad en mulighet for ungdom til å tjene penger i skoleferiene enn en rekrutteringsvei inn i fiskeflåten.

Også i dag blir det ansett som nødvendig med betydelig praksis gjennom ordinær yrkesaktivitet som fisker for å kunne etablere seg med eget fartøy.

Det har imidlertid ofte vist seg at yrkeserfaring som fisker ikke har vært tilstrekkelig for å drive eget fartøy. Et fiskefartøy er en komplisert bedrift som det stilles store krav til kunnskap og driftsforståelse for å drive.

I dagens samfunn er i stor grad den uformelle opplæringen av potensielle fiskere i fiskerimiljøet fraværende.

Heller ikke den praktiske delen av yrkesopplæringen av fiskere/fiskeskippere i videregående skole er foreløpig av en slik kvalitet at den fyller plassen til den tidligere uformelle miljøopplæring og praktiske yrkesopplæring. Dette bl.a. fordi opplæringen ofte skjer med umoderne fartøy og dårlig tilrettelagt utstyr for redskapshåndtering.

Fiskerimyndighetene har adgangsbegrenset ulike fiskeri fordi det ikke er tilstrekkelig kvotegrunnlag for å få en lønnsom næring med fri etablering.

Selv den flåtemassen som ble lukket inne på stengingstidspunktet, var for stor til at alle skulle ha kvotegrunnlag for lønnsom drift etter reelle avskrivninger for fornying, og konkurransedyktig avlønning av mannskap.

For å få styrket kvotegrunnlaget til den del av flåtemassen som var mest avhengig av høy kvoteutnyttelse og høyere kvoter ble det satt årlige aktivitetskrav der fartøy som ikke hadde fiskeriaktivitet som resulterte i minst 10-15% utnyttelse av kvotegrunnlaget falt ut av det adgangsbegrensede fiskeri. Aktivitetskravene, som var gjeldene frem til 2003, og det forhold at mange rederi kjøpte opp flere fartøy med adgangshettighet for å styrke driftsgrunnlaget, resulterte i at antall rederi med kvoterettigheter ble stadig færre.

Det har oppstått et kvotemarked der prisnivået har hatt en oppadgående tendens. Denne utvikling har høynet den økonomiske terskelen for å etablere seg med eget fartøy innen adgangsbegrensede fiskeri.

Fylkesbindingene av kvoterettigheter skal hindre konsentrasjon av kvoter i enkelte fylker og tapping av andre. Bindingene har imidlertid ikke hindret at nedgangen i antall fartøy med kvoterettigheter, p.g.a. kvoteinndragning ved mangelfull aktivitet, ved oppnådd aldersgrense, og ved kondemnering, har vært større i enkelte fylker enn andre. Balansen mellom tilbud og etterspørsel, og dermed kvotepris, varierer således mellom fylkene.

En konsekvens av dette kan være at en potensiell etablerer i et fylke med få rettigheter ikke får tilgang på fartøy med kvotegrunnlag.

Når en potensiell nyetablerer er godt kvalifisert for anskaffelse av fartøy og kvotegrunnlag, har han som regel hatt muligheten til å skaffet seg en viss egenkapital, og et ry og en tiltro som fisker og fiskeskipper som bidrar betydelig til å lette arbeidet med finansiering av et fartøyprosjekt.

Aktivitetskravet for fortsatt deltagelse i den adgangsbegrensede gruppe 1 resulterte etter hvert i en gruppe 1-flåte med relativt jevn og høy fangstkapasitet. Imidlertid ble ikke kvotegrunnlaget til fartøy som falt ut av ordningen p.g.a. aktivitetskravet, overført til gjenværende fartøy i lengdegruppen, men ble i noen grad delt ut som rekrutteringskvoter. I samme grad som inndratte kvoter ble retildelt som rekrutteringskvoter uteble effekten med å styrke gjenværende fartøys kvotegrunnlag.

Etter at kystflåtens fiske etter torsk ble adgangsbegrenset i 1990 har vi hatt flere omganger med tildeling av "rekrutteringskvoter". De ulike omgangene har hatt ulike formål og ulike målgrupper.

I 1990, 91 og 92 ble det tildelt "rekrutteringskvoter" for å rette opp skjevheter i forbindelse med lukkingen av kystflåtens fiske etter torsk i 1990. Tildelingene gikk til allerede etablerte fiskere som ikke hadde kvalifisert seg for gruppe 1.

Kvotegrunnlaget for tildelingene ble skaffet til veie ved avsetninger av kystflåtens totalkvote til formålet disse årene.

I årene 1994 – 1997 ble det tildelt "rekrutteringskvoter"; dels for å styrke driftsgrunnlaget til allerede etablerte fiskere ved å flytte disse opp fra gruppe 2 til gruppe 1, og dels for å stimulere til at ungdom skulle etablere seg med eget fartøy i det adgangsbegrensede torskefisket (gruppe 1).

Kvotegrunnlaget for "rekrutteringskvotene" disse årene ble skaffet til veie gjennom inndratte kvoter etter etablering av aktivitetskrav i 1994 for fortsatt deltagelse i gruppe 1.

Etter 1997 har det ikke blitt utdelt ”rekrutteringskvoter”.

Inntrukne kvoter (deltageradganger) ble delt ut som ”rekrutteringskvoter” for nyetableringer innenfor de fylker der deltageradgangene var inndratt. Dette skulle sikre at vedtakene ble truffet med grunnlag i best mulig lokalkunnskap, samtidig som den distriktsmessige balansen i form av fylkesbinding av kvotegrunnlag ble opprettholdt.

Kvotene ble tildelt til varig disposisjon.

Fiskerimyndighetene opprettet et register over tildelte ”rekrutteringskvoter” i 1990-årene, et register som nå er en del av konsesjons- og deltagerregisteret.

På grunnlag av registeret har Fiskeridirektoratet utarbeidet en oversikt over andelene av ”rekrutteringskvotene” som ble solgt, som ble inndratt p.g.a. manglende aktivitet, og som fortsatt var på rekruttens hånd 4 år etter tildelingen.

Tabellen er som følger.

År	1994	1995	1996	1997	1994-1997
Solgt	22 %	26 %	33 %	40 %	26 %
Inndratt p.g.a. manglende Aktivitet	22 %	24 %	7 %	5 %	19 %
Fortsatt i drift på ”rekruttens” hånd	56 %	50 %	60 %	55 %	55 %

Mens tilbøyeligheten til å selge ”rekrutteringskvotene” blir gradvis større for senere tildelingsår blir inndragning gradvis mindre for senere tildelingsår.

Registeret viser også at ca. 10 % av ”rekrutteringskvotene” ble solgt i løpet av første eller andre år etter tildelingen.

Selv om det er en kjensgjerning at terskelen for nyetablering som fartøyeier, spesielt for ungdom, er høy, er det ikke helt umulig å etablere seg med fartøy innen adgangsbegrensede fiskeri. Etableringen betinger god anseelse for å få tilgang på lånekapital eller ekstern investeringskapital.

Dersom det ansees nødvendig med offentlig økonomisk hjelp få at ungdom skal kunne etablere seg er det to måter å yte slik hjelp på; tildeling av adgangsrettighet og kvotegrunnlag (etableringskvote), eller finansieringsstøtte for å skaffe seg fartøy med kvote i rettighetsmarkedet (kvotemarkedet).

Det må antas at interessen for etableringskvoter eller finansiell støtte til nyetablering vil være stor hos ungdommen langs hele kysten, og innen alle adgangsbegrensede fiskeri.

I utgangspunktet skulle man kunne tenke seg at nyetablering skulle være påkrevd innen alle fiskeri, driftsformer og fartøystørrelser.

Ringnotgruppen er for eksempel den driftsformen som har best lønnsomhet, men færrest nyetableringer som reder. Det er imidlertid lite sannsynlig at politiske parti, enkeltpolitikere og næringsorganisasjoner, som har stilt krav om etableringshjelp for ungdom, har sett for seg hjelp til etablering innen ringnotflåten.

Fremtidig årlig behov for nyetableringer/førstegangsetableringer med egen fiskefartøy er svært vanskelig å kartlegge.

Basert på at de aller fleste nyetableringene i realiteten skjer i fartøygruppene under 15 meter, at det fins totalt ca. 2250 adgangsrettigheter innenfor lengdegruppen u/15 meter (hjemmelslengde) i alle adgangsregulerte fiskeri, og at den gjennomsnittlig aktive periode som fartøyeier er rundt 35 år, vil det være behov for ca. 65 nyetableringer pr. år.

Vi antar imidlertid at antall fartøy i gruppene under 15 meter vil bli ytterligere redusert de nærmeste årene, og at en del av nyetableringene skjer over generasjonsgrenser innad i familiene. Det reelle behovet for ”rene” nyetableringer er således betydelig mindre.

Den absolutt største gruppen rettigheter innenfor adgangsbegrensede fiskeri finner vi innenfor torskefiskeriene nord for 62° n.br. med hjemmelslengde (kvotelengde) mellom 10 og 15 meter.

Det er imidlertid kanskje her kvotegrunnlaget gir minst rom for nytildelinger av adgangsrettigheter med kvotegrunnlag.

Kvotegrunnlaget er noe forskjellig for de 2 lengdegruppene under 15 meter, med det beste kvotegrunnlaget under 10 meter.

Innstillingen fra Strukturutvalget som ble lagt frem for offentligheten den 19. august 2006 skaper noe usikkerhet omkring kvotegrunnlaget da det foreslås å endre lengdegrensen for de 2 gruppene under 15 meter fra dagens 10 meter til 11 meter.

Den nedenfor oppsatte lønnsomhetsbetraktning ved investering i et 10 år gammelt fartøy på 10,67 meter med kvotegrunnlag i torskefisk nord for 62° n.br i lengdegruppen underbygger antagelsen overfor .

Fangstinntekt (kvotegrunnlag + noen uregulerte fiskeslag)		Kr. 750.000,-
Driftskostnader (inkl. arbeidsgodtgj. mannskap Kr.350.000,-)	Kr. 793.200,-	
Driftsresultat	- Kr. 43.200,-	
Finanskost. (Fartøy, redskap og kvote Kr.1.700.000,-)		
Renter	Kr. 93.500,-	
Avdrag	” 170.000,-	Kr. 263.500,-
	Kr.1.056.700,-	Kr. 750.000,-
Resultat før skatt	- Kr. 306.700,-	

Dersom gruppegrensen flyttes fra 10 til 11 meter vil både lengdegruppen over og under 11 meter ha et kvotegrunnlag som vanskelig gir rom for nytildeling av adgangsrettigheter.

Anskaffelse av fartøy og kvoterettigheter uten betydelig egenkapital kan derfor bli vanskelig.

Etableringen vil i alle fall ha liten lønnsomhet de første årene, og størrelsen på egenkapitalen vil være avgjørende for å komme gjennom startfasen.

I perioder da det har vært enkelt å etablere seg har det ofte vist seg at vi har fått en dårlig ”utsiling” av ungdom som behersker alle tre rollene som fisker, som fiskeskipper og som reder, noe som resulterte i uforholdsmessig mange tvangssalg etter dårlige driftsresultat.

Historien til de etableringer vi har hatt på 1990-tallet med utdeling av rekrutteringskvoter innenfor lukkede fiskeri viser heller ikke et entydig positivt bilde.

10.1.2.1. Tildeling av kvoterettigheter ved nyetablering innen adgangsbegrensede fiskeri.

Dersom næringen og fiskerimyndighetene finner det nødvendig med etableringshjelp til ungdom som ønsker å starte med eget fartøy i adgangsbegrensede fiskeri, vil tildeling av adgangsrrettighet med kvotegrunnlag være et virkemiddel.

De norske kvotene av ulike fiskeslag er i utgangspunktet allerede fordelt slik at nytildeling vil gå på bekostning av de som allerede er etablerte i næringen.

Trolig vil etterspørselen etter etableringskvoter være større enn antall kvoter som eventuelt blir stilt til disposisjon, slik at det må finne sted en utvelgelse av etablerere etter bestemte kriterier.

Behovet for nyetablering vil eksistere fortløpende i årene som kommer. Altså vil adgangsrrettighetene innen lengdegruppen stadig øke, og de disponible fartøykvotene vil bli tilsvarende redusert.

Årlige utdelinger av rekrutteringskvoter vil i betydelig grad undergrave arbeidet som pågår med å tilpasse fangstkapasiteten til fremtidig kvotegrunnlag.

I en situasjon der kvotegrunnlaget er begrenset for alle viktige fiskeslag, og det arbeides for å redusere fangstkapasiteten for å gi den helårsdrevne fiskeflåten et akseptabelt driftsgrunnlag, er det ikke uproblematisk å utvide fangstkapasiteten ved å gi nye fartøy adgangsrrettigheter gjennom tildeling av etableringskvoter.

Dagens ordning med strukturtilpasning av flåten til kvotegrunnlaget gjennom tilskudd til kondemnering delfinansiert av fiskeflåten selv er etablert gjennom en avtale med fiskerimyndighetene om at frigjort kvotegrunnlag skal tilkomme fartøygruppen der fartøy blir kondemnert og kvotegrunnlag frigjort. Samme avtale ligger til grunn for frigjort kvotegrunnlag innen strukturkvote-/enhetskvoteordningen (som for tiden er fryst).

At disse kvotegevinstene skal disponeres til nytildelinger av adgangsrrettigheter med kvotegrunnlag vil vanskelig bli godtatt av flåten med deltakerrettigheter, som i betydelig grad har betalt for fremtidig kvoteøkning til gjenværende fartøy.

For å redusere en slik undergraving av strukturtilpasningen kan det tildeles etableringskvoter med begrenset varighet, for eksempel 5 år, før adgangsrrettigheten blir inndratt og eventuelt erstattes med en rettighet fra markedet.

Det vil imidlertid være betydelig usikkerhet knyttet til ungdommens mulighet for å skaffe en erstatningsrettighet i markedet etter 5 års drift på en rekrutteringskvote.

Nyetablereren må i så fall klare å opparbeide seg tilstrekkelig kapital i løpet av perioden med etableringskvote for å kunne gå inn i det ordinære rettighetsmarked. Videre er det usikkert hvorvidt det vil finnes ledige adgangsrrettigheter på tidspunktet da etableringskvoten blir inndratt.

For å skape sikkerhet for etablering og finansiering må det vurderes om etablereren skal få hjelp til anskaffelse av varig kvotegrunnlag.

Å hindre omsettelighet av fartøy med adgangsrrettighet(er) som er tildelt for nyetablering, vil være vanskelig dersom fartøyet er finansiert bl.a. på bakgrunn av tillagte kvoterettigheter. Man må anta at lånegiver vil være svært restriktiv med å yte lån med et så usikkert pant som et fartøy med betingede kvoterettigheter vil være.

Sannsynligvis vil behovet for nyetableringer være begrenset til et fåtall hvert år. Antall søknader om etableringskvote vil trolig være langt større enn det kvantum som eventuelt stilles til rådighet. Prioriteringene vil bli svært vanskelig og mange vil oppleve utfallene som urettferdige.

10.1.2.2. Offentlig investeringsstøtte til nyetableringer innen adgangsbegrensede fiskeri.

Et alternativ til utdeling av varige- eller tidsbegrensede rekrutteringskvoter til ungdom kan være ytelse av offentlig investeringsstøtte for å hjelpe ungdom til etablering med eget fartøy anskaffet i det ordinære marked for adgangsrettigheter.

En investeringsstøtteordning vil for en nyetablerer kunne være tilstrekkelig for å overstige den økonomiske terskelen til eierskap av eget fartøy med tilstrekkelig kvotegrunnlag anskaffet i det ordinære marked.

En slik ordning vil ikke påvirke den øvrige flåten negativt, og heller ikke skape problem for finansinstitusjonene i forbindelse med pantsikkerhet, ved at kvoten ikke inndras av fiskerimyndighetene ved permanent stopp i driften.

En ulempe med investeringsstøtte kontra tildeling av etableringskvoter er at en slik ordning vil kunne virke diskriminerende mellom ungdom som bor i fylker med et godt "kvotemarked" og ungdom som bor i fylker der det ikke fins fartøy og kvotegrunnlag for salg.

Den offentlige investeringsstøtten kan ha ulike former, lån med subsidiert rente, lån med rente og avdragsfrihet over en tidsperiode, investeringstilskudd, eller kombinasjoner av nevnte ordninger.

Målet med offentlige næringsstøtteordninger er å oppnå langsiktig positiv næringseffekt og samfunns effekt.

Det vurderes ofte om krav skal stilles om tilbakebetaling av mottatt støtte dersom slik positiv effekt hindres av støttemottaker ved at næringsvirksomheten opphører. Når virksomheten det ytes støtte til er lett omsettelig bør det kunne stilles krav til hel eller delvis tilbakebetaling ved driftsopphør innenfor et visst tidsrom etter at støtten er mottatt.

Også en ordning med etableringsstøtte i form av finansieringsstøtte vil utløse flere søknader enn forventet tilgjengelige fartøy og kvoter i markedet.

10.1.3. Rekruttering som mannskap.

Opp gjennom årene er det utført mye utredningsarbeid omkring rekruttering til fiskeriutdanning og til fiskeryrket. Dette er omtalt i pkt. 7.

I alt arbeid, både det som er utført i regi av næringen, av fiskerimyndighetene og av undervisningsmyndighetene, er fokus rettet mot:

- behovet for høyt kvalifisert personell til fiskeflåten.
- utdanningssystemet og nødvendige forbedringer her.
- markedsføring av fiskeryrket og utdanningstilbudene.
- nødvendige tiltak for å få fiskeflåten til å ta imot lærlinger og å legge til rette for at formell fiskerifaglig opplæring skal tilgodesees lønnsmessig.

Det er imidlertid bemerkelsesverdig at tidligere utførte arbeid i liten grad har drøftet tiltak som fiskeflåten selv bør ta tak i for å øke ungdommens interesse for å gå inn i yrket.

Ungdom har alltid vært opptatt av inntekt når fiske har blitt vurdert som yrkesvalg. De siste årene har imidlertid inntekt i stadig større grad blitt sett i forhold til arbeidstid/fritid. Fiskeryrket sammenlignes med både yrker i land, og ikke minst med andre maritime yrker. En betydelig utbygging av den norske petroleumstilknyttede flåte, en flåte som i tillegg til god inntjening også mottar offentlige lønns subsidier i form av nettolønnsordning, er blitt en betydelig utfordring til fiskeflåten i kampen om arbeidskraften. Etter hvert som fiskeflåten i stadig større grad er blitt underlagt kvoterestriksjoner, er det blitt merkbart at politiske rammebetingelser for fiskeflåtens virksomhet er av fundamental betydning i kampen om arbeidskraften. I tillegg til å få gode rammebetingelser må rederiene, ikke minst innen kystflåten, bli mer profesjonell på personalbehandling. Dagens og morgendagens fiskere og deres familier stiller for eksempel krav til en viss forutsigbarhet når det gjelder både utbetaling av lønn og planlegging av arbeidstid/fritid.

Når det gjelder tilgangen på mannskap til fiskeflåten, må man betrakte både den kvalitative og den kvantitative siden av rekrutteringssituasjonen. Selv i perioder med dårlig rekruttering til fiskeryrket har fartøy hittil ytterst sjelden blitt liggende i land p.g.a. mannskapsmangel. Derimot har enkelte fartøy i perioder måttet ta til takke med mannskap med lav kompetanse og/eller med andre negative kvaliteter i forhold til å fungere i et så spesielt og krevende yrke som fiskeryrket er.

Vi ser i dag tendens til at knapphet på mannskap løses ved å ta inn utenlandsk arbeidskraft. Selv om det utvilsomt fins svært mange dyktige utenlandske fiskere, kan det imidlertid bidra til å sette den norske fiskeflåten tilbake sikkerhetsmessig og fiskerifaglig, dersom svak rekruttering til fiskeryrket gjennom fagutdanning kompenseres med rekruttering av ufaglært utenlandsk arbeidskraft.

Fiskeryrket er allerede i utgangspunktet spesielt i rekrutteringssammenheng. Relativt mange ungdommer velger seg bort fra fiskeryrket fordi de ikke takler verken de fysiske eller psykiske påkjenningene ved yrket. Særlig sjøsyke er en stor utfordring for mange som søker fiskeryrket. Videre er kvinneandelen i yrket svært lav, noe som trolig er en kombinasjon av tradisjon og at mange jenter forventer at de fysiske og psykiske utfordringene er være for store.

Fiskerinæringen, og spesielt fiskeflåten, må tilpasse sin virksomhet til svært skiftende og uforutsigbare naturforhold. Skiftende værforhold, strømforhold, fisketilgjengelighet o.l. gjør det vanskelig å detaljplanlegge arbeidstid og fritid. Det er også vanskelig å forutsi inntekten både på månedsbasis og på årsbasis. Det er imidlertid mulig å minske usikkerheten gjennom ulike tiltak. Det kan avtales utbetaling av fast månedlig minimumslønn, det kan til en viss grad avtales friperioder ved bruk av tilleggsmannskap og avspaseringsordning.

En stadig større del av fiskeflåten oppretter slike ordninger. Størstedelen av arbeidsplassene i fiskeflåten har imidlertid fortsatt dårlig regulert arbeidstid/fritid, en side ved yrket som stadig flere ungdommer oppfatter som negativ, spesielt når man har et etablert kjæreste-, samboer-, eller ekteskapsforhold, eller har fritidsinteresser i land som betinger planlegging av fritiden. Også lønnsutbetalingene er i stor grad lite tilpasset personøkonomien i et moderne samfunn med faste månedlige utgifter og direkte trekk på lønnskonto. Selv om fiskeryrket har en rekke positive sider relatert til naturopplevelser, variasjon i arbeidet, o.a., er det stadig mer viktig at regulert arbeidstid/fritid, høy sikkerhetsstandard og

høy standard på bomiljø og arbeidsmiljø etterstrebes for å konkurrere om ungdommens yrkesvalg.

Selv med forannevnte tiltak på plass er arbeidet på et fiskefartøy svært krevende både for fiskeren og hans familie, og betinger lønnsmessig kompensasjon.

Lønnsomheten og lønnsevnen til fremtidens fiskeflåte har avgjørende betydning i konkurransen om arbeidskraften med for eksempel den petroleumstilknyttede flåten.

Det er svært viktig å markedsføre fiskeryrket overfor dagens og fremtidens ungdom; men å ensidig markedsføre naturopplevelser, variert arbeid, og relativ stor frihet i yrket er ikke tilstrekkelig i en tid da det legges vesentlig vekt på lønn, fritid, sikkerhet og miljø på arbeidsplassen.

Med utgangspunkt i dagens antall hovedyrkefiskere (11500-12000) og en gjennomsnittlig lengde på yrkeskarrieren på 35-40 år vil det i årene som kommer være behov for å rekruttere ca.300-350 nye fiskere årlig. I tillegg kommer det forhold at mange vil vurdere å slutte i næringen til fordel for konkurrerende næringer.

Når vi i tillegg skal konkurrere om de aller beste har vi en lang vei å gå.

10.1.4 Beholde mannskap.

I utgangspunktet er det stort sett de samme forhold som bør ligge til rette for god rekruttering som for å opprettholde stabilitet innen mannskapet. Innen fiskeryrket, som innen andre næringer, er det ulik interesse for å forbli på sin "post" eller å stige i gradene.

Større spesialisering, økende krav til utdanning og sertifikater, samt krav til mer ordnet arbeidstid gjennom avspaseringsordninger, også på de minste fartøyenhetene innen kystfiskeflåten, øker muligheten for avansement innen et fartøymannskap, noe som vil bidra positivt til å beholde et stabilt mannskap.

10.2 Flåten.

Et fiskefartøy, stort eller lite, er en bedrift. Som for enhver annen bedrift stilles det krav til tilstrekkelig lønnsomhet for utvikling, fornying, og konkurransemessig lønnssevne dersom fartøyet skal konkurrere om mannskap.

10.2.1. Økonomisk gode bedrifter.

Det mest fundamentale for et fiskefartøys lønnsomhet er kvotegrunnlaget. Det bedriftsøkonomisk optimale kvotegrunnlag er det som sysselsetter fartøyet på helårsbasis. Fiskerinæringen er avhengig av skiftningene i naturen; fiskebestandenes størrelse, vær- og strømforhold.

Det vil være dårlig økonomi å investere i et kvotegrunnlag man ikke klarer å fange.

Fangstinntektene kan også økes gjennom god og rasjonell råstoffbehandling, og gjennom fangst på tidspunkt da fisken er av best kvalitet.

Dernest er det viktig å minimere driftsutgiftene ved å ta opp kvotegrunnlaget kostnadseffektivt.

Et godt mannskap og godt fangstutstyr er vesentlige bidrag til å redusere en rekke utgifter, som reparasjon og vedlikehold av fartøy, dekkutstyr og fangstredskap, redusert drivstofforbruk o.s.v.

Det skal et kompetent mannskap og en kompetent driftsledelse til for å finne det mest økonomisk gunstige avveiningen mellom for eksempel å fange på det tidspunkt som gir best

råstoffpris, ivareta fangsten optimalt, og å minimere kostnadene gjennom kostnadseffektiv fangst.

God lønnsomhet vinner konkurransen om godt mannskap, og godt mannskap øker lønnsomheten ytterligere. Altså en god sirkel.

10.2.2. Sikre og gode arbeidsplasser.

God lønnsomhet er en forutsetning for en stabil og god arbeidsplass, også på et fiskefartøy. Tradisjonelt har en god arbeidsplass i fiskeflåten i stor grad vært knyttet ganske ensidig opp mot fangstresultat og fortjeneste.

En skipper som fanget mye fisk og presterte høy lønn (lott) til mannskapet kunne behandle sitt mannskap dårlig, men fortsatt bli sett opp til, og mannskapet ble om bord så lenge de fisket godt. Bostandarden kunne være dårlig, men mannskapet ble om bord bare de tjente penger.

I dag stilles det høyere krav, og kravene vil bli ytterligere skjerpet av ungdommen som skal inn i yrket i årene som kommer. Fortjenesten står fortsatt høyt på kravlista, men det stilles også høye krav til arbeidstids-/fritidsordninger, fartøyets sjøegenskaper, fartøyets utrustning og innredning, sanitærforhold, bobekvemmeligheter, fysisk og psykisk arbeidsmiljø, o.s.v.

Personalbehandling vil bli en viktig del av rederiets og skipperens arbeidsoppgaver.

10.2.3. Avspaseringsordninger.

Det vil vanskelig la seg gjøre å drive et fiskefartøy på et for fartøyet driftsøkonomisk optimalt kvotegrunnlag uten avspaseringsordning/skiftordning.

I deler av de maritime næringer er avspaseringsordningene bedre enn 1:1 (1 tidsperiode på fartøyet og 1 tidsperiode fri).

Kvaliteten på avspaseringsordningene vil alltid ha sammenheng med lønnsnivået både innen lottsystemet på fiskefartøy og innen hyresystemet på andre fartøy.

Små fiskefartøy, som er både mer væravhengige og avhengig av fiskens tilgjengelighet i nærområdet enn større fartøy, vil ha så mange naturlige driftsstopp at et avspaseringsystem ikke behøver å være like omfattende som på et større fiskefartøy.

11. Likestilling, integrering i arbeidslivet, og tiltak overfor kystdistrikt med samisk bosetning.

Fiskerinæringen har tradisjonelt vært mannsdominert og det er lite realistisk i overskuelig fremtid å nå en kvinneandel på 40%.

Det er vanskelig å se andre virkemidler for merkbart økt kvinneandel blant fiskerne og fartøyeierne enn å favorisere kvinner som søker arbeid om bord eller som ønsker eventuell støtte til etablering innen fiskeflåten, i de tilfeller der de ellers stiller likt med mannlige søkere.

Ellers vil tiltak som generelt fremmer rekruttering og etablering også gjelde for kvinner.

Rekrutteringstiltakene overfor personer med fremmedkulturell bakgrunn er utfordrende. Her er det imidlertid viktig at generelle grunnleggende tiltak for å integrere disse i det norske samfunn i utgangspunktet må settes inn.

Ut over dette vil rekruttering fra denne gruppen til fiskeflåten være avhengig av de samme tiltak som settes inn overfor alle bosatt i Norge.

I markedsføringen av fiskerinæringen og fiskeflåten som arbeidsplass kan det gjøres grep som både bidrar til å øke kvinneandelen og å rekruttere fremmedkulturelle.

Ved begrensingen av deltagelsen i kystflåtens fiske etter torsk i 1990 falt en del fiskere ut da de p.g.a. sel-plagen på 80-tallet ikke hadde fisket tilstrekkelig for å kvalifisere seg for deltagelse i gruppe 1. Sel-plagen var særlig konsentrert til fjordområdene i Finnmark, der en stor del av befolkningen er samer.

I årene som fulgte ble dette delvis rettet opp ved ytterligere tildeling av rettigheter.

Samene selv, gjennom Sametinget, har ikke gitt uttrykk for ønske om særrettigheter for samene som etnisk gruppe, men har ønsket spesiell ordninger med rekrutteringskvoter for fiskere i samiske områder, som i stor grad er sammenfallende med områdene som var plaget av sel-invasjonen på 80-tallet.

12. Vurderinger- økonomiske- og administrative konsekvenser av tiltakene.

Tiltak for å legge til rette for økt rekruttering til fiskeryrket, og for å stimulere til at ungdom kan tilegne seg fartøy og kvoterettigheter, behøver ikke å være uoverkommelig belastende verken for næringen eller for myndighetene. Hvordan belastningen blir fordelt mellom næringen og myndighetene vil avhenge av tiltakenes form, og må for enkelte tiltaks vedkommende utredes nærmere.

Arbeidsgruppen har ikke hatt tid til disposisjon for å gå inn i økonomiske beregninger av kostnadene ved foreslåtte tiltak.

12.1. Rekruttering/fagopplæring.

For å bedre rekrutteringen til fiskerutdanningen og til fiskeryrket må det anskaffelse tidsmessige, pedagogiske, og faglig anvendbare skolefartøy. Disse vil ha en avskaffelseskostnad og løpende driftskostnader som undervisningsmyndighetene må bære.

Bedre koordinering av opplysnings- og markedsføringsarbeidet av utdanningsmulighetene og yrkesmulighetene innen fiskerinæringen, samt koordinering av lærlingordningene krever reetablering av FINKO eller lignende institusjon. Kostnadene med en slik institusjon ble tidligere i stor grad dekket over statsbudsjettet.

En fungerende lærlingordning for fiskeryrket krever en viss økonomisk kompensasjon til de fartøy som må ha lærlinger om bord i tillegg til ordinært mannskap.

Det er naturlig at de fartøyene som tar lærlinger om bord ikke skal bære denne kostnaden alene, men at hele fiskeflåten tar kostnadene i fellesskap.

12.2. Etablering/etableringsstøtte.

Et flertall av arbeidsgrunnen foreslår en finansieringsordning for ungdom med støtte til ungdom som ønsker å etablere seg i det ordinære marked med eget fartøy og kvoterettigheter i adgangsbegrensede fiskeri.

En finansieringsordning for økonomisk støtte vil måtte finansieres av myndighetene.

Ordningen bør administreres av Innovasjon Norge, fylkeskommunene, med eventuell bistand fra primærkommunene der søkerne hører hjemme.

Et mindre tall går inn for tildeling av tidsbegrensede etableringskvoter, men med garanti for fortsatt kvotegrunnlag etter den tidsbegrensede perioden.

Kostnaden ved en ordning med tildeling av etableringskvoter vil kunne belastes ulike aktører, inkludert det offentlige, alt etter om kvotene hentes fra den totale norske kvote før fordeling, eller fra enkelte gruppekvoter.

Det vil sannsynligvis være mest aktuelt å hente etableringskvotene fra den totale norske kvoten; men også i dette tilfellet vil det være de etablerte fiskeri som må ta størstedelen av den økonomiske belastningen.

Mindretallet tilrår videre at det etableres en ordning med mulighet for opprykk fra gruppe 2 til gruppe 1 gjennom bruk av inndratt kvotegrunnlag gjennom kondemneringsordningen.

Dette kvotegrunnlag er finansiert 50/50 av fiskeflåten og myndighetene, men må hentes fra flåten med rettigheter innen gruppe 1.

13. Forslag til tiltak.

Arbeidsgruppen vil i henhold til sitt mandat gi uttrykk for at det bør iverksettes et rekrutterings- og etableringsarbeid rettet mot fiskeflåten.

Parallelt bør det igangsettes et opplæringsprogram for de fiskere uten formell fagutdanning, samt initiere tiltak som bedrer kvaliteten og kvantiteten i de videregående skoler med fiskerifaglig utdanning. Videre ser arbeidsgruppen det viktig at de ulike samarbeidsorganene får en nærmere forankring i opplærings- og rekrutteringsspørsmål gjennom et koordineringsorgan.

Som nevnt tidligere har det vært mange utvalg og arbeidsgrupper i sving med å finne gode tiltak for å sikre rekrutteringen til norsk fiskerinæring, og til fangstleddet i næringen. Det er spesielt nevnt at arbeidsgruppen som ble oppnevnt av Fiskeridepartementet i 1994, og som la frem sine forslag i 1995, gjorde et grundig arbeid, og flere av forslagene blir gjentatt av denne arbeidsgruppen.

Begrepet rekruttering er noe uklart innen flåteleddet av fiskerinæringen. Innenfor flåtegruppene bestående av små fartøy, ofte en 1 mannsbesetning er fisker, skipper og reder en og samme person, og i diskusjonen om rekruttering blandes ofte begrepene. (avklaring under pkt. 5).

Arbeidsgruppen skiller i denne innstilling klart mellom rekruttering av fiskere som mannskap og etablering som reder (fartøyeier).

Dette har blitt nødvendig da adgangsbegrensningen av deltagelsen i de fleste fiskeri har reist spørsmål om nyetableringer på eiersiden innen fiskeflåten er mulig, spesielt for ungdom med lite egenkapital, etter at adgangsrettigheter og kvotegrunnlag er sterkt begrenset og har fått en markedspris.

Diskusjonen omkring rekruttering/etablering har hittil tilsynelatende vært preget av noe begrepsforvirring.

13.1 Forutsetninger.

Arbeidsgruppen har funnet det nødvendig å legge til grunn visse forutsetninger for sine forslag til tiltak. Forutsetningene er i stor grad av politisk art, først og fremst av fiskeripolitisk og distriktspolitisk, men også i noen grad skolepolitisk.

Vesentlig i denne sammenheng er den politikk som føres for å gi fiskeflåten rammebetingelser for god lønnsomhet og dermed konkurransekraft i kampen om ungdommens valg av yrkesutdanning og valg av arbeidsplass.

13.1.1. Distriktsnæring.

Rekrutteringen til fiskeflåten har tradisjonelt skjedd ute i distriktene og i nær tilknytning til utøvelsen av yrket.

Selv om dette gradvis endrer seg i retning av at rekruttering i større grad skjer gjennom skoleverket og valg av utdanning, mener arbeidsgruppen at fiskerinæringens tilknytning til distriktene har betydning for en kvalitativ og kvantitativ god rekruttering til fiskeflåten. Arbeidsgruppens forslag til tiltak bygger på at fiskerinæringen fortsatt vil spille en avgjørende rolle i kystdistriktene.

13.1.2. Variert flåte.

Som beskrevet i pkt. 6.4. består den norske fiskeflåten av fartøy av ulik størrelse og med ulike driftsformer. Flåteutviklingen har i stor grad skjedd på bakgrunn av naturgitte forutsetninger, men etter hvert også på bakgrunn av spesialiserte driftsmiljø og utviklet kultur.

Arbeidsgruppen mener at en fiskeflåte med variert fartøystørrelse og med varierte driftsformer har positiv betydning for rekrutteringen til hele flåten, og forutsetter en fiskeripolitikk som stimulerer til en fortsatt variert flåtestruktur gjennom å gi alle grupper rammebetingelser for god lønnsomhet.

13.1.3 Næringens bidrag.

Arbeidsgruppen konstaterer at det i tidligere utredninger omkring fagopplæring og rekruttering i liten eller ingen grad er fokusert på næringens eget bidrag til en positiv utvikling på dette felt.

En forutsetning for fiskeflåtens bidrag på de fleste områder er at lønnsomheten tillater det. Arbeidsgruppen mener at rammebetingelsene må legges til rette for at hele fiskeflåten skal ha mulighet til å konkurrere med andre næringer; først og fremst de maritime næringer som er den største konkurrenten til fiskeflåten om arbeidskraften.

Forutsatt rammebetingelser for lønnsom drift, må fiskeflåten bidra med:

- konkurransedyktig lønnsforhold.
- konkurransedyktige arbeidstid-/fritidsordninger.
- gode og sikre fysiske bo- og arbeidsforhold.
- god og moderne personalbehandling.
- å stille lærlingeplasser til disposisjon.
- hjelp til utvikling av undervisningsmateriell og til etterutdanning av lærerne.
- samarbeid med skoleverket.
- nettbasert videreutdanning som spleiselag.
- fremming av godt entreprenørskap.

13.1.4. Myndighetenes bidrag.

Myndighetene har hovedansvaret for at fiskeflåten gis gode og konkurransedyktige rammebetingelser for å gjennomføre sine bidrag.

Dette gjelder:

- fiskerimyndighetenes ansvar for å sikre tilstrekkelig fangstgrunnlag (kvoter) på fartøynivå, for å finansiere deler av fiskeflåtens bidrag til å gjennomføre distriktpolitikken; for eksempel finansiering av føringstilskudd.
- finansmyndighetenes ansvar for at fiskeflåten gis økonomiske betingelser på samme nivå som er gjeldene for konkurrerende næringer.
- sosiale myndigheters ansvar for trygde- og sosiale ordninger for fiskere som er sammenlignbare med de som gjelder for andre yrkesgrupper.

Fiskerimyndighetene har ansvar eller delansvar for markedsføring av næringen i forbindelse med yrkesvalg, fagopplæring og rekruttering.

Undervisningsmyndighetene har ansvar for å legge til rette for en god og moderne yrkesopplæring av fiskere gjennom etablering og drift av videregående skoler og opplæringsfartøy.

13.2. Etablering som fartøyeier.

Arbeidsgruppen mener det er viktig, både for fangstleddet i fiskerinæringen og for hele næringen, at fiskerne selv er majoritetseiere av fiskeflåten.

Fiskeflåten er inne i en periode med stor usikkerhet i forhold til fremtidig strukturering og lønnsomhet, og således i forhold til kostnadene med å etablere seg med fartøy og adgangsrettigheter.

Prisnivået for å etablere seg med adgangsrettigheter vil avhenge av markedssituasjonen, d.v.s. forholdet mellom etterspørselen av kvoterettigheter og tilbudet.

En fortsatt fiskereid flåte betinger at fiskerne også i fremtiden har økonomisk mulighet til anskaffelse av fiskefartøy med kvotegrunnlag.

Etableringskostnadene er blitt høyere etter at ulike fiskeri er lukket for nye deltakeradganger, og at eksisterende adganger således har fått en markedsverdi.

Det er en kjensgjerning at investeringskostnaden vil bli kompensert av økt kvotegrunnlag og økt inntjening etter hvert som flåtens fangstkapasitet blir tilpasset det totale kvotegrunnlag. Inntjeningen vil imidlertid skje over lang tid, og en investering uten betydelig egenkapital vil kunne bli vanskelig å håndtere de første årene.

Arbeidsgruppen legger til grunn at prisene på deltakeradganger med ulike kvoterettigheter vil tilpasses tilbud og etterspørsel.

Arbeidsgruppen tilrår, med henvisning til punkt 8.5, at det utvikles opplæringsmodell rettet mot innovasjon og entreprenørskap for de som ønsker å etablere seg som fartøyeiere og som samtidig kan forankres til lærlingordningen.

13.2.1. Etableringsstøtte.

Arbeidsgruppen kunne ikke enes om forslag til etableringsstøtte. Det foreligger to forslag hvorav det ene støttes av et flertall på 4 mens det andre støttes av et mindretall på 2.

Følgende forslag til tiltak angående etableringsstøtte tilrådd av medlemmene Jan Skjærvø, Knut Werner Hansen, Eirin Roaldsen Nyhus og Gunnar Pedersen:

Disse medlemmene viser innledningsvis til diskusjonen under pkt. 10.1.2.1., og legger diskusjonen til grunn for forslaget til tiltak for å lette ungdommens mulighet til etablering med eget fartøy og kvoterettigheter.

Det anbefales at det legges til rette for etableringsstøtte i alle typer adgangsregulerte fiskeri.

Disse medlemmene ser for seg to mulige ordninger for slik etableringsstøtte; tildeling av nye adgangsrettigheter (kvotegrunnlag), eller finansieringsstøtte for å gå inn i det ordinære fartøy- og rettighetsmarked.

De aller fleste ungdommer som etablerer seg med eget fartøy for første gang vil velge fartøy under 15 meter.

Disse medlemmene mener videre at fartøyet må være av egnet størrelse for helårsdrift, og vil antyde en nedre fartøygrense på 8 meter for at støtte kan innvilges.

Begrepet "ungdom" er tøyelig, men disse medlemmene tilrår at støtte bare kan ytes til personer under 30 år.

Ut fra krav til sertifikater for å drive fiske (minimum sikkerhetskurs), og for å føre fartøy over 10,67 meter, anser disse medlemmene det som en selvfølge at nødvendige sertifikater må dokumenteres ved søknad om støtte.

Ut fra argumentasjonen i pkt. 10.1.2.1. og pkt. 10.1.2.2., og under forutsetning av at ordning med etableringsstøtte skal etableres, vil disse medlemmene anbefale en støtteordning i form av finansieringsstøtte for ungdom til å gå inn i det ordinære fartøy- og kvotemarked.

Det økonomiske grunnlag for finansieringsstøtten må legges inn i statsbudsjettet, og fiskerimyndighetene må fordele midlene regionalt på fylker etter behovet for nyetableringer.

Søknadene om støtte bør sluttbehandles av Innovasjon Norge som også administrerer tilskuddene og/eller lånene. Til grunn for behandlingen bør ligge uttalelse fra næringsavdelingen i kommunene hvor søker er bosatt, samt en vurdering fra fylkesmyndigheten av det distriktmessige etableringsbehov i kommunene.

Finansieringsstøtte kan gis i form av lån med lav rente, tidsbegrenset rente og/eller avdragsfritak, tilskudd, eller ulike kombinasjoner av disse ordninger.

Disse medlemmene anbefaler støtte i form av tilskudd.

Tilskuddet bør tilbakebetales i sin helhet dersom fartøy med kvoterettigheter avhendes innen 5 år. Kravet om tilbakebetaling reduseres deretter med 20 % pr. år fra 6. til 10. året etter mottatt tilskudd.

Mindretallet på 2 bestående av Håvard Eirik Jacobsen og Hans Fredrik Ravna tilrår slikt forslag:

Disse to medlemmene vil fremføre at etter lukkingen av de norske torskefiskeriene har alderssammensetningen av fartøyeiere med kvoterettigheter i gruppe 1 økt dramatisk. I 2003 var bare 4% av rettighetsinnehaverne i gruppe 1 under 30 år, mens 56% var over 50. (kilde: Fiskeridirektoratet, statistikkavdelingen 09.05.2003) Dette er usundt for fiskerinæringen som helhet, og denne trenden må snus.

Fiskere fra forskjellige kanter av landet falt utenfor når man lukket fiskeriene og innførte gruppe 1 og 2. Dette av forskjellige årsaker. Det er av stor viktighet at man i fiskerinasjonen Norge har systemer som kan fange opp slike skjevheter. Det er også et paradoks at fartøy på gruppe 2 betaler kondemneringsavgift uten å ha muligheter til å nyttegjøre seg av "gevinsten".

De fylkesvise knytningene av kvoterettigheter gjør at tilgangen på kvoter og konkurranseforhold på kvotemarkedet på kvotemarkedet er forskjellige rundt om i landet. Mange fylker med få rettigheter vil med dagens system ha svært få muligheter til å rekruttere fiskere inn i gruppe 1. I en slik situasjon vil ikke en ren investeringsstøtte være tilstrekkelig.

Det er viktig i rekrutteringssammenheng at nyetablerte fiskere har mest mulig like muligheter til å skaffe seg levelig kvotegrunnlag uansett hvor de bor langs kysten.

Med bakgrunn i dette tilrår dette mindretall at det opprettes en tosidig rekrutteringsordning for tildeling av rettigheter i gruppe 1 i torskefiskeriene.

1

For ungdom under 30 år skal det årlig utdeles 5-10 etableringskvoter i gruppen under 11 meter. Kvantumet tas fra den norske totalkvoten. Kriteriene for etableringskvotene følger Innovasjon Norges retningslinjer. Rekrutteringskvoten har varighet på 5 år. Etter denne perioden må det sikres etableringskvote-innehaveren rettigheter av lik størrelse som etableringskvoten.

Ordningen evalueres hvert 4. år.

Begrunnelsen for å foreslå en ordning med tildeling av etableringskvoter er bl.a. ulike kvotemarked fra fylke til fylke p.g.a. eksisterende fylkesbinding av adgangsrettighetene slik som beskrevet i pkt.10.1.2.

2

For å rette opp skjevheter, og gjøre det mulig for allerede etablerte fiskere i gruppe 2, som faller utenfor etableringskvoteordningen, anbefales det å opprette kvalifiseringsordning som muliggjør opprykk fra gruppe 2 til gruppe 1. Her benyttes tilgjengelig kvantum gjennom kondemneringsordningen.

13.3. Rekruttering av mannskap.

Arbeidsgruppen mener at grunnlaget for fremtidig god rekruttering av dyktige fiskere er en fiskeflåte med god lønnsomhet og en god fagutdanning. Ansvar for å nå målet ligger både på næringen og på myndighetene, og betinger innsats på områdene som dekkes av påfølgende underpunkt.

13.3.1. Skolesystemet.

Næringen og myndighetene, både fiskerimyndighetene og skolemyndighetene må sammen delta aktivt i utforming av en opplæringsstruktur som kan tilby fiskeflåten faglig dyktige rekrutter.

Det må legges spesiell vekt på tidsmessig fleksibilitet i undervisningsopplegget slik at praksisundervisningen på fartøy kan innrette seg etter naturlige uforutsatte endringer i fisketilgjengelighet og værforhold.

Det forventes at de fem opprinnelige fiskerfagskolene i Hordaland, Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag, Nordland og Finnmark har moderne skolefartøy med en tidsmessig standart.

Dagens skolefartøy må oppgraderes til en tidsmessig standard hva angår utstyr og redskap.

Fylkene som anskaffer skolefartøy må forplikte seg til samarbeid med tilgrensende fylker om bruk av fartøyet.

Fangstvirksomheten er i stadig utvikling, noe som stiller store krav til skolenes oppdatering, både teknisk og i forhold til etterutdanning av lærerne.

Det kan ikke forventes av skolefartøyene kontinuerlig skal være i fronten av den tekniske utvikling, bl.a. derfor må det også benyttes ordinære fiskefartøy i yrkesutdanningen.

Skolene må gis rom for å etterutdanne praksislærerne relativt ofte. Lærerne må være forpliktet til etterutdanning, både gjennom kurs og gjennom periodevise utplasseringer på ordinære fiskefartøy innen ulike driftsformer.

Det er nødvendig at elevene får opplæring på skolefartøy og ordinære fiskefartøy som samlet gir en god opplæring på de forskjellige fangstredskap. Samhandling med næringen vil sikre dette, samt forberede elevene bedre som senere utøvere av faget.

For på faglig bakgrunn og for å bedre rekrutteringsgrunnlaget til Vg2 *Fiske og fangst*, bør det etableres et bredere grunnlag for opptak av elever til kurset.

Arbeidsgruppen foreslår at Vg 1 *Teknologi og industriell produksjon* og Vg1 *Elektro*, godkjennes for opptak til Vg 2 *Fiske og Fangst* i tillegg til vg1 *Naturbruk* og Vg1 *Restaurant og matfag*.

En del av utdanningssystemet er 2 års læretid på fiskefartøy. En betydelig flaskehals innen utdanningen av fiskere har vært mangel på læreplasser.

Det er opprettet ”opplæringskontorer” langs kysten som kontaktledd mellom fiskeflåten og skolene. Disse kontorene har en svært viktig funksjon, og spesielt næringen selv gjennom interesseorganisasjonene må sammen med myndighetene bidra aktivt til at dette bindeleddet fungerer optimalt.

Etter at Fiskerinæringens kompetansestyre (FINKO) ble lagt ned er det ikke noe organ som har en koordinerende funksjon i forhold til all yrkesopplæring innen fiskerinæringen.

Det blir i mange sammenhenger pekt på viktigheten av samarbeid mellom de forskjellige parter knyttet til fagopplæring. Dette for på best mulig måte å nå et felles mål om en kvalitativ og kvantitativ god opplæring for og rekruttering til fiskerinæringa.

FINKO hadde en viktig rolle bl.a. i utarbeiding av læremateriell og informasjonsmaterieell om fiskerinæringen som informator og agitator for å få ungdom til å søke utdanning for- og arbeid innen fiskerinæringen, og en viktig koordinerende rolle overfor opplæringskontorene langs kysten, samt mellom opplæringskontorene og skolene og deres samarbeidsorgan FOSFOR. Arbeidsgruppen mener det er svært viktig at et nytt koordinerende organ etableres så snart som mulig for å fylle en tilnærmet lik rolle som FINKO hadde. Dette organ får også funksjon som koordinator mellom de ulike aktører i fiskerinæringen, fagskolene med fiskerifag, og opplæringskontorene.

Næringsmiddelindustrien på verdensbasis er i stadig utvikling mot strengere kontroll og økt matsikkerhet. Dette gjør seg i sterkere og sterkere grad gjeldene i fiskerinæringen, og vil kreve en stadig og økende kompetanseheving.

På denne bakgrunn tilrådes at arbeidet med å oppmuntre til å ansette fiskere med fagbrev innenfor fiskeriopplæringen fortsetter.

Et økende fokus på fagbrev vil føre til en generell kompetanseheving i næringen, som er viktig for både økende status og en god og riktig oppfølging av lærlinger.

I dag har stort sett de fleste ansatte på et fartøy krav til lik lønn. Skal et fagbrev innenfor fiske og fangst få den effekt som er nødvendig, er man avhengig av at dette også gjenspeiler seg i framtidens lønssystem. Det er på det rene at man i fiskerinæringen alltid har sett på erfaring, og den kompetansen som den enkelte yrkesutøver har tilegnet seg gjennom et langt liv i yrket, som vesentlig. Erfaring og kompetanse opparbeidet i fiskeryrket bør kunne veie tungt i kunnskapsinnhold og studietid som leder frem til fagbrev. Det bør etableres nettbaserte utdanningsløsninger, hvor årelang erfaring teller som kvalifisering for å gå opp til fagbrev.

13.3.2. Skolekvoter.

Praktisk opplæring på skolefartøy kan ikke gjennomføres uten kvotegrunnlag.

Skolekvotegrunnlaget må sannsynligvis økes i forhold til dagens kvotegrunnlag, og må være tilstrekkelig for relevant opplæring.

Skolekvoter skal imidlertid ikke bidra til å finansiere anskaffelse og drift av fartøy og utstyr. Arbeidsgruppen vil ikke anslå hvor stor skolekvotene bør være, men de må relateres til antall ulike kurs innen hvert fartøys virkeområde.

Arbeidsgruppen mener at deler av opplæringen kan skje uten kvotegrunnlag. Opplæring i å sette trål, snurrevad og not kan i en viss utstrekning foregå med åpen sekk, eller ved setting og snurping og haling av not i ”svart hav”.

Ordningen vi har hatt med at skolekvoter disponeres også av ordinære fiskefartøy som over kort perioder har med 1 eller 2 elever har hatt noe variabel effekt.

Arbeidsgruppen tilrår at skolekvoter kun tildeles skolefartøy og at bruk av ordinære fartøy i yrkesopplæringen finansieres gjennom at ekstrautgifter med å ha elever om bord dekkes av skolene.

Et ordinært fiskefartøy må kunne leies inn som skolefartøy og disponere skolekvoter, men må da tas ut av ordinært fiske i denne perioden.

Skoler som samarbeider med næringen må benytte fartøy som er godkjent som lærebedrifter.

13.3.3. Lærlingkvoter.

Arbeidsgruppen mener det er viktig at hele flåten er pålagt ansvar for at nødvendig antall lærlingplasser blir stilt til disposisjon, selv om ikke alle fartøy av ulike grunner er like egnet til å ha lærlinger ombord.

Det vil være ekstra kostnader ved å ha lærling om bord, både til veiledning under opplæringsarbeidet, til kost, til lugarplass, og til lott der lærlingen kommer i tillegg til ordinært mannskap.

Rederiet må kompenseres for ekstrakostnaden, enten i form av kvotegrunnlag eller i form av økonomisk tilskudd.

Uansett ordning må hele flåten bidra til å finansiere kostnadene ved lærlingordningen.

Ut fra de erfaringene man har med disposisjon av opplæringskvoter til ordinære fiskefartøy som har elever om bord, anbefales ikke kostnadskompensasjon i form av tilført kvotegrunnlag.

Arbeidsgruppen mener at kompensasjonen skal ytes der lærling kommer i tillegg til ordinært mannskap. Kompensasjonen må være et spleiselag mellom myndighetene og næringen. Hvordan dette skal finansieres må utredes nærmere.

13.4. Arbeidsbetingelser.

Arbeidsgruppen nøyer seg her med å vise til pkt. 12.1.3. og pkt. 12.1.4.

13.5. Beholde mannskap.

Arbeidsgruppens forslag til tiltak for å beholde fiskerne i fiskeflåten er i stor grad de samme som for å rekruttere fiskere.

Konkurransen om arbeidskraften til fiskeflåten utspiller seg ikke bare i forhold til rekruttering til fagutdanningen og videre til rekruttering til mannskapet i fiskeflåten. Flåten opplever stadig større press fra andre maritime næringer som ønsker å overta etablert personell fra fiskeflåten.

Det vises i den forbindelse til vurderingene under pkt. 6.3., pkt. 9, og pkt.10.1.3.

Arbeidsgruppen ber om at næringer som står i et direkte konkurranseforhold vedrørende rekruttering og stabilitet innen yrkesgruppen, stilles likt i forhold til offentlige virkemidler.

13.6. Likestilling, integrering i arbeidslivet, og tiltak overfor distrikt med samisk bosetning.

Arbeidsgruppen har vurdert Fiskeri- og kystdepartementets spørsmål om rettighetene til kvinner, fremmedkulturelle og samer i næringen.

Arbeidsgruppen finner det urealistisk å foreslå rekrutterings-/etableringsordning for kvinner i tråd med samfunns målsettingen om minst 40 % deltagelse fra begge kjønn.

Det bør imidlertid arbeides langsiktig med å øke kvinneandelen blant fiskerne. Dette kan gjøres både gjennom markedsføring av yrket og utdanningen for yrket, og ved å legge til rette for kvinner i fiskeflåten.

I stor grad er det sammenfallende behov for tiltak for å få flere med fremmedkulturell bakgrunn inn i fiskeflåten som for å øke rekrutteringen til fiskeryrket generelt.

Fiskeflåten er en arbeidsplass med høy ulykkesrisiko, der risikobegrensningen i stor grad er relatert til god kommunikasjon mellom aktørene. Det er således viktig at fremmedkulturelle behersker norsk før ansettelse i fiskeflåten.

Nødvendigheten av å beherske kommunikasjonsspråket om bord varierer med den fremmedkulturelles tidligere erfaringer og kunnskaper innen fiskeryrket.

Med hensyn til samenes stilling i forhold til rekruttering/etablering vil arbeidsgruppen vise til at spørsmålet om samene spesielle rettigheter skal gjelde retten til utnyttelse av marine ressursene fortsatt er uavklart. For å avklare dette er det nedsatt et eget utvalg.

Utvalgets arbeid foreligger ikke, og arbeidsgruppen ønsker således ikke å behandle samers eventuelle særrettigheter i forhold til etablering med fartøy og kvoterettigheter.

Det vises til at Sametinget ikke har gått inn for noen ordning i denne sammenheng på etnisk grunnlag, men relatert til områder med samisk befolkning.

Et tiltak for å øke interessen for fiskeryrket blant den samiske befolkning kan være å utarbeide informasjonsmateriell om fiskeryrket og fagutdanningen for fiskeryrket på samisk.