

Kystkvotemodell for fiskefartøy 15-28 m

Utredning fra arbeidsgruppe oppnevnt av
Norges Kystfiskarlag



INNHOLDSFORTEGNELSE

FIGUROVERSIKT	4
TEKSTBOKSOVERSIKT	4
TABELLOVERSIKT	5
1.0 Innledning	7
2.0 Norges Kystfiskerilags analyser og forslag til reguleringsprinsipper	8
2.1 Bakgrunn	8
2.2 Utgangspunkt for utredningsarbeidet	10
2.2.1 Fordelingen mellom fartøygruppene	10
2.2.2 Konsekvenser av drifts og strukturordninger	11
2.2.3 En sammenligning med autolineflåten	14
2.2.4 Rettighetshaverne i kystfiskeflåten	15
2.2.5 Eksempel på sysselsettingstap som følge av driftsordninger	16
2.2.6 Kondemnering av lønnsomme kystfartøy	17
2.3 Behovet for en ny reguleringsmodell for kystflåten	18
2.3.1 Hvorfor utvidede samlekvoter?	18
2.3.2 Behovet for strukturering	19
2.3.3 Mulige veivalg	20
2.4 Utkast til utvidet samlekvotemodell (kystkvotemodell) for kystflåten	20
2.4.1 Omfordelingsbehov i henhold til utkast	22
3.0 ARBEIDSGRUPPENS SAMMENSETNING, MANDAT OG INNSTILLING	24
3.1 Arbeidsgruppens sammensetning	24
3.2 Mandat og målsetting	24
3.3 Utviklingstrender i flåtegruppen	26
3.4 Forvaltningsmodeller for kvoter	29
3.5 Utvalgets forslag til kystkvotemodell og endringsforslag i forhold til gjeldende kvoteforvaltning	32
3.6 Kystkvotemodellens konsekvenser for reguleringer av fisket 2004 med forslag til tekniske endringer	40
3.7 Konsekvenser av kvotemodellen i forhold til dagens reguleringsopplegg.	42
4.0 Fiskerireguleringenes konsekvenser for utviklingen av fartøygruppen 15-28 m	44
4.1 Problemstilling og datagrunnlag	44
4.2 Deltakelsen i flåtegruppen 15-28 meter i perioden 1999-2003	45
4.3 Fartøygruppens andel av norsk fangst i perioden 1999-2003	49
4.4 Fordeling av fangst	50
4.5 Økonomiske konsekvenser	56
4.6 Oppsummering og konklusjon av utviklingstrender i fartøygruppen 15-28m	63
• Flere all-round fartøyer	63
• Mindre totalfangst men stabil andel av nasjonal fangst	63
• Høyere verdiskapning per fangstkilo	63
• Intern omfordeling til fartøy med både hvitfisk og pelagiske rettigheter	63
• Større inntekter, - og gjeld	64
• Investeringer i øket kapasitet forbedrer årsresultatet	64
• Deltakeradganger øker utbyttet	64
• Det koster å øke verdiskapningen	65
• Større fangst i Sogn og Fjordane og Trøndelag, lavere priser i Finnmark	65

• Spesialiseringsevinner finnes	66
4.7 Strukturelle konsekvenser av kvoteforvaltningen	67
4.8 Alternative prinsipper for kvotefordeling	70
4.9 Kystkvoter forvaltet gjennom fangstlag	72
5.0 Kystkvotemodellen anvendt på reguleringen av fisket for 2004	78
6.0 Vedlegg	85
Beregning av kvotegrunnlaget 2004 for fartøygruppen 15-27,9m.....	85
6.1 Innledning og definisjoner	85
6.2 Forutsetninger for beregning av kvote for torsk, hyse og sei.....	88
6.3 Torsk.....	89
Nord for 62. breddegrad	89
Torsk Nordsjøen og Skagerrak.....	92
Beregning av torskekvote i en utvidet kvotemodell.....	92
6.4 Hyse.....	94
Nord for 62. breddegrad	94
Hyse Nordsjøen	96
Beregning av hysekvote i en utvidet kystkvotemodell.....	96
6.5 Sei.....	97
Nord for 62. breddegrad	97
Sei Nordsjøen og Skagerrak.....	100
Beregning av seikvote i en utvidet kvotemodell	101
6.6 Makrell	102
Beregning av makrellkvote i en utvidet kvotemodell	103
6.7 Norsk vårgytende sild (NVG- sild)	104
Beregning av kvote for NVG- sild i en utvidet kvotemodell	105
Sild Nordsjøen og Skagerrak (nordsjøild sør for 62.breddegrad).....	107
Beregninger av kvote for Sild Nordsjøen og Skagerrak (nordsjøild sør for 62.breddegrad).....	107
6.8 Fartøy med driftskombinasjoner, trålere og ringnotfartøy	108

FIGUROVERSIKT

Figur 1: Samlende landinger torsk fra konvensjonell flåte og trål i Norges Råfisklag 1999-2002 (inkludert utenlandske fartøy). Antall fisk i millioner. Inndeling etter vekt i kilo, sløyd og hodekappet fisk.....	11
Figur 2: Ordinært resultat før skatt. Havfiskeflåte. Snitt per fartøy 1999-2001.....	14
Figur 3: Alderssammensetning av rettighetshavere i Gruppe 1, konvensjonell.....	15
Figur 4: Alderssammensetning av rettighetshavere i kystnot	15
Figur 5 (og tabell): Totale utgifter i forhold til fangstinntekt. Inkludert kapitalutgifter. 1998-2001 .	17
Figur 6: Arbeidsgruppens forslag til forvaltningsmodell for kystkvoter	32
Figur 7: Fra Fakta ark A-26 om reguleringsrådet, Fiskeridepartementet.....	85
Figur 8: Overregulering i fisket etter torsk for fartøyene i gruppe 1, 1990-2003.....	90

TEKSTBOKSOVERSIKT

Tekstboks 1: Datagrunnlag for analyser av utviklingen 1999-2003	44
Tekstboks 2: 40 typer deltakeradganger i fiske.....	45

Tekstboks 3: Torskeekvivalenter (TEK).....	51
Tekstboks 4: Faktorer som inngår i den økonomiske analysemodellen.....	57
Tekstboks 5: Alternativ 1: ITQ ren markedsmodell.....	68
Tekstboks 6: Prinsipper for kvotefordeling.....	70
Tekstboks 7: Kvotefordeling i Tyskland.....	72
Tekstboks 8: Fangstlag UK Tekstboks 9: Fangstlag i Holland.....	73
Tekstboks 10: Fangstlag i EU	74
Tekstboks 11: Fangstlag i Japan.....	74
Tekstboks 12: Fordeler med fangstlag	75
Tekstboks 13: Alternativ 2: Kystkvotemodell organisert som regionale fangstlag	76
Tekstboks 14: Alternativ 3. Kystkvotemodell organisert som sektorielle fangstlag for fartøy 15-28 m	77

TABELLOVERSIKT

Tabell 1: TEK for fartøy 15-28 meter. Faktisk fangst 2003 og modellberegnet for 2004	43
Tabell 2: Fartøygruppens størrelse Aktive fartøy 15-28 m registrert i Hordaland - Finnmark med mer enn 1000 torskeekvivalenter fangst av hvitfisk og pelagisk fisk	46
Tabell 3: Antall fartøyer 15-28 m Hordaland-Finnmark med registrert fangst og delt.adg....	47
Tabell 4: Antall fartøy 15-28 m registrert i Hordaland - Finnmark med registrert fangst etter type fiske og hjemregion.	48
Tabell 5: Norsk fangst 1999-2003	49
Tabell 6: Norsk fangst i prosent av vedtatte totalkvoter	50
Tabell 7: Norsk fangst 1999-2003 i mill. torskeekvivalenter.....	52
Tabell 8: Fartøygruppen 15-28 m registrert i Hordaland - Finnmark. Andel av norsk fangstmengde målt i tonn	53
Tabell 9: Fartøygruppen 15-28 m registrert i Hordaland - Finnmark - andel av norsk fangstmengde målt i torskeekvivalenter (TEK).	53
Tabell 10: Fartøy 15-28 m Hordaland - Finnmark med registrert fangst. Fangst i torskeekvivalenter (mill TEK). Landsdelsfordelt.....	54
Tabell 11: Fartøy 15-28 m Hordaland - Finnmark med registrert fangst. Fangst i torskeekvivalenter (mill TEK). Fordelt etter fiskerettigheter.....	54
Tabell 12: Gjennomsnittsfangst fartøy 15-28 m. - endring i torskeekvivalenter (1000 TEK). Fordelt etter landsdel og fiskerettigheter.....	55
Tabell 13: Gjennomsnittlig årlige økonomiske nøkkeltall for fartøy 15-27,9 meter 1999-2002 organisert som aksjeselskap med driftsinntekter mellom 5 og 20 kr TEK.	56
Tabell 14: Forklaringsmodell for driftsresultatet for fartøyer 15-28 meter	58
Tabell 15: Fartøy 15-28 m. Forklaringsmodell for total fangst i 1000 TEK.....	59
Tabell 16: Fartøy 15-28 m. Forklaringsmodell pris per kilo TEK	60
Tabell 17: Fartøy 15-28 m. Forklaringsmodell driftskostnader per kilo TEK	62
Tabell 18: Konesjonsverdier ITQ.	69
Tabell 19: TEK kvotegrunnlag 2004 for fartøygruppe 15-28m.....	78
Tabell 20: Kvotefaktorer fartøy 15-28 meter etter registrerte fartøy 1.1.2003	79
Tabell 21: TEK for fartøy 15-28 meter. Faktisk fangst 2003 og modellberegnet for 2004	80
Tabell 22: Modellberegnete kystkvoter i torskeekvivalenter (TEK) 2004 for Finnmark Troms og Nordland for fartøy 15-28 meter registrert 1.1. 2003	81
Tabell 23: Modellberegnete kystkvoter i torskeekvivalenter (TEK) 2004 for Trøndelagsfylkene og Møre og Romsdal for fartøy 15-28 meter registrert 1.1. 2003.....	81

Tabell 24: Modellberegnete kystkvoter i torskeekvivalenter (TEK) i 2004 fra Sogn & Fjordane og til og med Skagerrak for fartøy 15-28 meter registrert 1.1. 2003	82
Tabell 25: Fartøygruppen 15-28 meter. Oppsummering av modellberegnete kystkvoter i torskeekvivalenter (TEK) 2004 fordelt på fylker/fangstlag samt faktisk fangst i hht. sluttseddelregisteret.	82
Tabell 26: Justert fangstgrunnlag 2004 for fartøyer 15-27,99 meter etter modellberegning av kvoter 2004, andre fiskearter utenom reke og skjønnsmessig fordeling av tilleggskvoter (1000 TEK)	83
Tabell 27: Konsesjons- og deltakeradganger per 1.1.2003 fordelt på fylke.	87
Tabell 28: Konvensjonelle fartøy under 28 meter per 1.1.2003 fordelt på lengde (Fiskeridirektoratet).	88
Tabell 29: Fordeling av gruppekvoter	90
Tabell 30: Maksimal- og fartøykvote for torsk, fartøylengde 15-27,9 meter, for 2002-2004..	91
Tabell 31: Maksimalkvoter for torsk Nordsjøen og Skagerrak, fartøy gruppe 1 og 2.	92
Tabell 32: Totalkvote og gruppekvoter for torsk i Nordsjøen 2003	93
Tabell 33: Totalkvote av torsk i Nordsjøen/Skagerrak for 2004, og beregnet andel for fartøy 15-27,9 meter.	94
Tabell 34: Fordeling av gruppekvoter	94
Tabell 35: Kvote for hyse, fartøylengde 0-27,9 meter, for 2004.	95
Tabell 36: Tilleggskvoter i hysefisket for år 2002 (J-194-2002).	95
Tabell 37: Totalkvote av hyse i Nordsjøen for 2004, og beregnet andel for fartøy 15-27,9 meter.	96
Tabell 38: Totalkvote og gruppekvote for sei nord for 62. breddegrad 2004 (Reguleringsrådet, sak 14/03).	97
Tabell 39: Fordeling av gruppekvoter	97
Tabell 40: Maksimalkvote for sei 2004, lengde 15-27,9 meter konvensjonelle fartøy.	98
Tabell 41: Sei nord notfartøy 13-27,5 meter per 1.1.2003 fordelt på lengde (Fiskeridirekt.).	99
Tabell 42: Maksimalkvoter for 2004 i notfisket etter sei nord for 62.breddegrad.	99
Tabell 43: Totalkvote og gruppekv. for sei i Nordsjøen og Skagerrak for 2004 (J-149-2004)...	100
Tabell 44: Sei sør notfartøy 13-27,5 meter per 1.1.2003 fordelt på lengde (Fiskeridirektoratet).	100
Tabell 45: Fordelingen av makrell mellom fartøygruppene i 2004 (J-121-2004).	102
Tabell 46: Gruppekvoter av makrell for kystfartøygruppen (J-121-2004)	102
Tabell 47: Antall deltakeradganger og lengdefordeling for Kystfartøygruppen makrell.	103
Tabell 48: Maksimalkvoter for fartøy i kystfartøygruppen (J-121-2004)	104
Tabell 49: Gruppekvoter NVG- sild 2004.	104
Tabell 50: Maksimalkvoter for NVG- sild 2004, kystfartøy gruppen (J-257-2003):	105
Tabell 51: Antall fartøy og maksimalkvoter for NVG- sild 2004.	106
Tabell 52: Totalkvote og gruppekvoter av sild sør for 62.breddegrad i 2003.	107
Tabell 53: Totalkvote og beregnede gruppekvoter av sild sør for 62.breddegrad i 2004.	107
Tabell 54: Antall fartøy (Not < 21.35m) og maksimalkvoter for sild sør	108
Tabell 55: Appendiks Torsk Nord konv.	110
Tabell 56: Appendiks Torsk Sør konv.	111
Tabell 57: Appendiks Hyse Nord konv.	112
Tabell 58: Appendiks Hyse Sør konv.	113
Tabell 59: Appendiks Sei Nord konv.	114
Tabell 60: Appendiks Sei Sør konv.	115
Tabell 61: Appendiks Sei Nord not	116
Tabell 62: Appendiks Sei Sør not	117
Tabell 63: Appendiks NVG - Sild	118
Tabell 64: Appendiks Sild Sør - Not, SUK og Trål	119
Tabell 65: Appendiks Makrell - Garn/Snøre	120
Tabell 66: Appendiks Makrell - Not og SUK	121

1.0 Innledning

Denne rapporten består av tre deler.

Først i kapittel 2 presenteres Norges Kystfiskerlags analyser av situasjonen for den mellomstore kystfiskeflåten mellom 15 og 28 meter og vurderinger av konsekvensene av de gjeldene struktur og driftsordninger samt en skisse til en utvidet samlekvotemodell for denne flåtegruppen som danner grunnlaget for utredningene i kapittel 3-5

Kapittel 3 inneholder arbeidsgruppens vurderinger og anbefalinger vedrørende innføring av en egen kystkvotemodell for flåtegruppen.

Kapittel 4 og 5 inneholder analyser av fartøygruppen 15-28 m utarbeidet av Torbjørn Trondsen og Terje Jørgensen ved Norges fiskerihøgskole. I kapittel 4 presenteres modeller for kystkvotereguleringer i andre land samt skisser til alternative modeller for norske kystkvotereguleringer. I kapittel 5 anvendes arbeidsgruppens forslag til kystkvotemodell på utarbeidelse av reguleringsopplegg for fisket med utgangspunkt i kvotegrunnlaget for 2004. Til slutt i kapittel 6.0 følger en analyse av kvotene i 2004 for fartøygruppen 15-28 meter.

1.1. ARBEIDSGRUPPENS FORSLAG:

1. Kystkvotemodellen etableres med torsk, hyse, sei, alle typer sild og makrell. Modellen utvides etter hvert etter erfaringer, behov og ønsker 33
2. Regulerings skillet nord og sør for 62N oppheves i kystkvotemodellen..... 33
3. Alle kvotene omregnes til torskeekvivalenter (TEK)..... 34
4. Det utarbeides en standard kvotefaktor for alle driftsformer fordelt etter fartøymeter etter modell fra torskefiskeriene 34
5. Alle fartøy gis en kvote TEK fordelt per lengdemeter..... 34
6. Som en forsøksordning bør det åpnes for at fiskerne kan danne fangstlag etter modell fra EU's produsentorganisasjoner og japanske fiskekooperativer. Lagene har frivillig medlemskap og gis stor frihet og ansvar til i felleskap å forvalte kvoter og utøvelsen av fisket. Slike regionale fangstlag bør prioriteres ved eventuell fordeling av regionale tilleggskvoter 35
7. Individuell omsetning av fiskerettigheter knyttet til fangstlag bør ikke tillates 35
8. Kvoterettigheter bør kunne byttes mellom fangstlagene..... 36
9. Fangstlagene bør administreres av fiskesalgslagene..... 36
10. Fangstlagene bør gis et kollektivt ansvar for at reguleringsbestemmelsene utvikles og overholdes 36
11. Fiskeridirektoratet må forbedre den statistiske informasjonen. Det må lages oversiktlige ressursregnskap for fartøygrupper og regioner over løpende fangst og ressursbudsjett/prognoser som følge av vedtatte fordelinger av rettigheter og kvoter og forventet fangst..... 40
12. Hvert fartøy må gis et entydig kvoteidentitetsnummer som både knyttes til fangstregisteret og registeret over eierrettigheter til årlige kvoter 41
13. Mindre frivillige fangstlag bør få et kvotegrunnlag i tråd med de rettighetene fartøyene bringer inn i fangstlaget og gis rettigheter til å forhandle med myndigheter om eventuelle regionale tilleggskvoter..... 42

2.0. Norges Kystfiskerlags analyser og forslag til reguleringsprinsipper

2.1 Bakgrunn

Regjeringen fremla våren 2003 Stortingsmelding nr 20 (2002-2003) om strukturtiltak for kystfiskeflåten for behandling i Stortinget. Begrepet kystflåte omfatter i denne sammenheng fiskefartøy opp til 28 meter. Meldingen tar kort oppsummert, utgangspunkt i følgende problembeskrivelse:

- Fangstkapasiteten i kystflåten anses å være for stor i forhold til ressursgrunnlaget
- Lav lønnsomhet
- Høy gjennomsnittsalder
- Dårlig evne til fornying i flåten
- Lav rekruttering
- Behov for bedre kvalitetssikring
- Behov for bedre råstoffutnyttelse

En sentral målsetting er definert som;

” ...å legge til rette for en mer lønnsom fiskerinæring, gi større muligheter for fornying av flåten og bidra til å skape attraktive arbeidsplasser som gjør at ungdommen ønsker å satse sin fremtid i dette yrket ”.

For å oppnå denne målsettingen er det i følge stortingsmeldingen nødvendig å redusere antall kystfiskefartøy. Ved å redusere antallet fartøy forutsetter regjeringen at de gjenværende fartøyene vil kunne tildeles store nok kvoter til at den enkelte fartøyeier kan finansiere en nødvendig fornying, og til å sikre et nødvendig driftsgrunnlag. En slik fartøyreduksjon anses også å være nødvendig ut fra at fangstkapasiteten i kystflåten vurderes som for høy i forhold til ressursgrunnlaget.

For å oppnå de ovennevnte målsettingene skisserte regjeringen følgende løsningsforslag vedtatt av Stortinget 16. juni 2003:

a) Innføring av en strukturkvoteordning;

Åpner for sammenslåing av kvoter fra flere fartøy mot at kvoteavgivende fartøy tas permanent ut av fisket og 20 % av strukturkvoten avkortes til fordel for hele fartøygruppen. Er vedtatt å gjelde for fartøy i adgangsbegrensede fiskerier i størrelsesgruppene 15 til 20,99 meter og 21 til 27,99 meter. Stortinget avgrenset i sin behandling størrelsen på strukturkvotene til 2 ganger fartøyets egen kvote, i tillegg til fartøyets egen kvote. Omfatter ikke kvoter av sel, hval og kongekrabbe.

Det er gjort unntak for lengdebegrensningene ved sammenslåing av fartøy som eies med mer enn 50 % av samme person/selskap.

b) Etablering av strukturfond til kondemnering av kystfiskefartøy;

Skal virke over 5 år og gi kondemneringstilskudd til kystfartøy under 15 meter som fisker i adgangsbegrensede fiskerier. Kystflåten inkludert fartøy i den åpne gruppe II, er fra 2003 pålagt en strukturavgift på 0,35 % av bruttofangsten til finansiering av fondet.

c) Innføring av driftsordninger;

Åpner for utveksling av kvoter av ett eller flere fiskeslag mellom fartøy innenfor samme lengdegruppe, gjeldende for ett år av gangen i inntil 3 av 5 år. Omfatter ikke kvoter av sel, hval og kongekrabbe. Gjennomført som en prøveordning i 2004. Proveordningen har etter vedtak i Stortinget omfattet hele landet f.o.m. april 2004.

d) Utrede innføring av ressursrente

Stortinget har signalisert at en utredning av ressursrente er nært forestående. Det er fremholdt at strukturtiltakene skal være *frivillige*. Norges Kystfiskarlag har påpekt at dette er en sannhet med modifikasjoner all den tid strukturavgiften er pålagt samtlige kystfartøy, også deltakere i åpne fiskerier (gruppe II) som ikke har tilgang på strukturtiltak. Dessuten vil overreguleringen gå ned ved at de minst aktive fartøyene struktureres først. Dette vil føre til lavere kvoter og dårligere driftsvilkår slik at flere fartøyeiere som i utgangspunktet ikke ønsket å strukturere, føler seg tvunget til å utnytte tilbudet om strukturering.

Norges Kystfiskarlag lanserte i debatten rundt *Stortingsmelding nr 20 Strukturtiltak i kystfiskeflåten* ideen om en utvidet samlekvotemodell for kystflåten, senere kalt Kystkvotemodellen, som et alternativ til de drifts og strukturordninger som meldingen presenterte. Begrepet "utvidet" ble i den forbindelse brukt for å beskrive en regulering etter samlekvoteprinsippet som omfattet flere fiskeslag og fartøygrupper enn dagens samlekvoteordning. Nærmere beskrivelse av forslaget fremgår av kapittel 2.4. Norges Kystfiskarlag fikk den gang ikke gjennomslag for sitt forslag i Stortinget, som den 19.12.02 ble avvist med 55 mot 49 stemmer.

Norges Kystfiskarlag nedsatte på denne bakgrunn sommeren 2003 en arbeidsgruppe som gjennom innsamling av nødvendig datamateriale, analyse og diskusjon i arbeidsgruppen fikk i oppdrag å utarbeide forslag til hvordan en slik modell kan utformes og gjennomføres i reguleringen av de norske kystfiskeriene. Arbeidet anses som en oppfølging av Norges Kystfiskarlags reguleringsmodell, kapittel 6.7.1, vedtatt av Landsmøtet i 2002, og som åpner for å utarbeide en utvidet samlekvotemodell. Kystkvotemodellen kan bli et dynamisk instrument for å styre fangstinnnsatsen i kystflåten, sikre opprettholdelse av et

naturlig driftsmønster, redusere investeringsbehovet, øke fartøyenes økonomiske driftsgrunnlag samt å hindre tappingen av grunnrente ut av næringen som omsettelige kvoter vil medføre. Et viktig element har hele tiden vært at en slik modell anses å ville demme opp for de negative konsekvenser som Norges Kystfiskarlag anser at drifts- og strukturordningene vedtatt av Stortinget 16. juni 2003, vil medføre.

Arbeidet er finansiert økonomisk gjennom tilskudd fra en rekke kystkommuner som har sett viktigheten av en bedre regulering for kystflåten, Landsdelsutvalget, Troms Fylkeskommune og Sametinget. Norges Kystfiskarlags nestleder Paul Jensen har ledet arbeidsgruppen, mens Norges Fiskerihøgskole ved 1. amanuensis Torbjørn Trondsen, har vært ansvarlig for datainnsamling og analyser.

Deler av det bakenforliggende forskningsarbeidet, herunder innsamling og bearbeiding av statistisk datamateriale, utvikling av en egen fartøydatabase med data fra fartøy- og rettighetsregister og fangsthistorien fra sluttseddelregisteret m.v. samt utvikling og testing av kystkvotemodellen, er videre finansiert av en bevilgning fra Norges Forskningsråd (Prosjekt 162322/I10 Reguleringsmodeller for verdiskapning i kystfisket).

2.2 Utgangspunkt for utredningsarbeidet

2.2.1 Fordelingen mellom fartøygruppene

En sentral forutsetning i Stortingsmeldingen er at fordelingsmønsteret ligger fast. Det fremheves som viktig å sikre en stabil og langsiktig ressursfordeling mellom fartøygruppene. Dette anses som en grunnleggende forutsetning for at strukturtiltakene i de ulike gruppene skal få den tilsiktede effekt. Det vises her til Stortingsmeldingens kapittel 2.1.

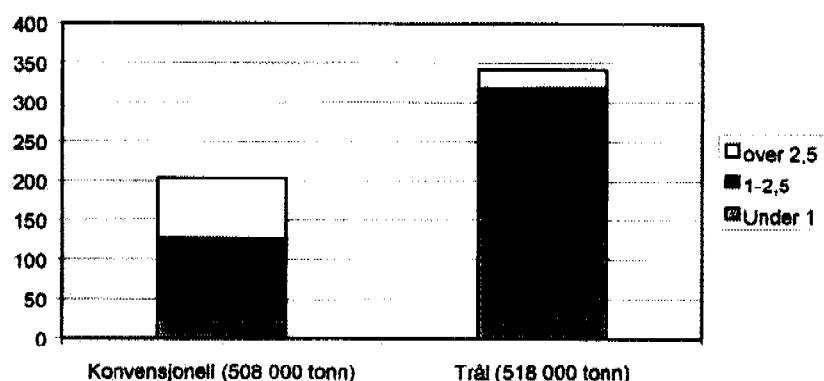
Norges Kystfiskarlag ser fordelingsmønsteret som et grunnleggende virkemiddel for å sikre en forsvarlig ressursutnyttelse for å gjenoppbygge og bevare fiskebestanden, og for å styrke næringsaktivitet, bosetting og sysselsetting i kyst-Norge. Gjennom en målrettet prioritering av fartøygrupper i forhold til fordeling, kan man i stor grad styre utviklingen i næringen og langs kysten i ønsket retning. Når regjeringen satte som forutsetning for debatten rundt Stortingsmelding nr 20 at fordelingsmønsteret skal stå fast etter dagens fordeling, medførte det etter Norges Kystfiskarlags syn at det ble lagt lokk på den grunnleggende verdidebatten som burde vært utgangspunktet for valg av fiskeripolitiske virkemidler.

Ved å definere fordelingsmønsteret som fastlåst, forsterkes de problemstillinger som direkte eller indirekte kan relateres til ressursfordelingen. I verste fall medfører det at det iverksettes omfattende og dypt inngripende tiltak for å løse problemstillinger som ville vært ikke-eksisterende eller betydelig redusert ved et annet fordelingsmønster. Eksempel på slike

problemstillinger kan være fangstkapasitet i forhold til fartøygruppens ressursgrunnlag, og lav lønnsomhet som følge av begrenset driftsgrunnlag.

Dagens fordelingsmønster er et resultat av interne drøftelser og vedtak innad i Norges Fiskarlag, fulgt opp og iverksatt av Fiskeridepartementet. Det er en myte at fordelingsmønsteret ligger fast. Det er fullt mulig å endre fordelingsmønsteret dersom man ønsker det, slik også Riksrevisjonen påpeker i sin undersøkelse av forvaltningen av fiskeressursene 13. sept. 2004. Fordelingsmønsteret har allerede vært endret en rekke ganger. Problemet er at de politiske myndigheter i liten grad har sett på fordelingen som et virkemiddel for å nå politiske målsettinger.

Det er en klar sammenheng mellom fordelingsmønster og graden av bærekraft i ressursforvaltningen:



Figur 1: Samlende landinger torsk fra konvensjonell flåte og trål i Norges Råfisklag 1999-2002 (inkludert utenlandske fartøy). Antall fisk i millioner. Inndeling etter vekt i kilo, sløyd og hodekappet fisk¹

I følge Havforskningsinstituttet vil en torsk være ca 1 kg ved 4-årsalderen og 3-4 kg når den er 7 år. Gytealderen ligger normalt rundt ca 6 år. Havforskningsinstituttet er derfor klar på at det lønner seg å spare fisk som er 1-2 kg til den blir større². Havforsker Kjell Nedreaas har beregnet det økonomiske tapet ved å fange torsk som 3-åring i stedet for å vente til den kommer inn til kysten i Lofoten som 9-åring, til 15 kr pr fisk.

2.2.2 Konsekvenser av drifts og strukturordninger

Norges Kystfiskarlag foretok i forkant av Stortingets behandling 16. juni 2003 en konsekvensvurdering av de tiltak som Stortingsmelding nr 20 (2002-2003) lanserte. Grovt

¹ Kilde: Norges Naturvernforbunds Hvitbok 2003

² Havforsknings-nytt nr 8, 2002

oppsummert kan de forventede langsiktige konsekvensene av strukturtiltakene etter Norges Kystfiskarlag vurdering, fremstilles som følger:

❑ **Redusert sysselsetting**

- sjøsiden: - Færre/større fartøy sysselsetter færre fiskere.
 - Strukturordningene vil i liten eller ingen grad gi økonomisk rom for avløserordninger som kan kompensere for denne utviklingen.

Forventet sysselsettingstap: 900-1200 årsverk i flåteleddet, jf. Stortingsmelding nr 20

- landsiden: - Antall landinger reduseres.
 - Mottaksstrukturen endres, antall fiskebruk reduseres →
 - Færre arbeidsplasser spesielt i marginale kystsamfunn og i utkantene.

Forventet sysselsettingstap: Uvisst. NKF's "tommelfingerregel" tilsier at 1 arbeidsplass på havet gir 2-3 på land. I en slik målestokk kan sysselsettingstapet på landsiden komme opp i 2.000-4.000 årsverk. Andelen fiskerirelaterte arbeidsplasser utenom produksjonsleddet har de siste årene vært i klar vekst, noe som tilsier at sysselsettingstapet kan øke tilsvarende.

❑ **Bedriftsøkonomiske konsekvenser**

- Økt gjeldsbyrde p.g.a. investeringer i fartøy og kvoter
- Terskelen for å komme inn i næringen høynes for ungdom o.a. kapitalsvake aktører
- Driftsutgiftene øker → inntjeningsbehovet øker
- Lønnsomheten reduseres
- Næringen tappes for egenkapital
- Politiske lønnsomhetsmålsettinger undergraves
- "Bankeid flåte" (ved evt. pant i fiskerettigheter)
- Økt avgiftsbelastning (strukturavgift)
- Leveringsproblemer for kystflåten som følge av endret mottaksstruktur
- Økte fraktutgifter
- Rekruttering og fornying vanskeliggjøres
- Foreslåtte tiltak vil ikke gi økonomisk rom til å oppfylle fastsatte politiske målsettinger

Ved fjerning av overregulering og innføring av faste kvoter³;

- Reell kvotegevinst ved sammenslåing blir minimal

³ Innført i torskefisket for fartøy over 15 m f.o.m 2004

- Fartøy med få rettigheter mister driftsgrunnlag → redusert sysselsetting

□ **Samfunnsøkonomiske konsekvenser**

- Større del av fangstverdien flyttes fra distriktene til finansinstitusjoner
- Arbeidskraftseksport fra marginale kystsamfunn
- Økt sentralisering og tap av lokalsamfunn
- Nedbygging av fiskerirelatert infrastruktur
- Økte fraktutgifter
- Redusert tjenestegrunnlag i distriktene → redusert sysselsetting
- Rettighetsforskyvning
- Omsettelige kvoter innføres som prinsipp i norsk fiskeriforvaltning
- Kapital og kapasitetsintensivering av fiskerinæringen
- Kystflåten som bærebjelke i norsk fiskerinæring forvitrer
- Press for å oppheve fastsatte bindinger mellom fartøygrupper → mindre kystfartøy kjøpes opp som kvotegrunnlag for større fangst og kapitalintensive fartøy

□ **Ressursmessige konsekvenser**

- Kapasitetsoppbygging i fangstleddet
- Økt ressurspress
- Feilbeskatning/ Økt fangst av små fisk
- Mindre bærekraftig fiskeri

□ **Kvalitetsmessige konsekvenser**

- Kystflåtens fortrinn som leverandør av ferske kvalitetsvarer, og i markedsføringssammenheng forringes
- Norges renommé som leverandør forringes
- Tapte eksportinntekter
- Mulig redusert sysselsetting i omsetningsleddene

2.2.2.1 Konklusjon - konsekvensanalyse Stortingsmelding nr 20

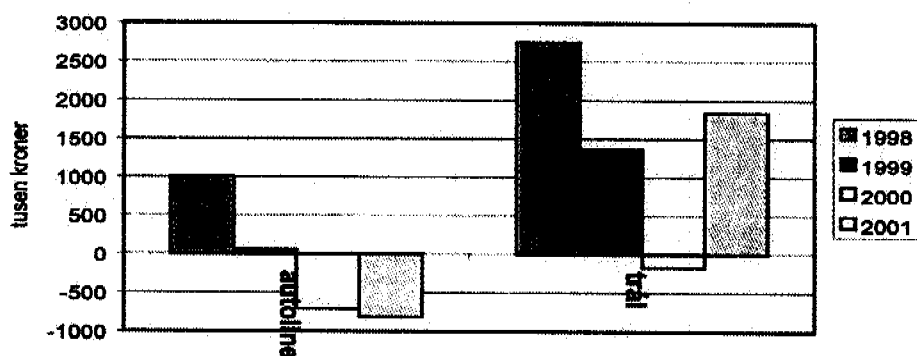
De vedtatte drifts og strukturordninger avledet av Stortingsmelding nr 20 innebærer i praksis at omsettelige kvoter er blitt innført som et legalt prinsipp i norsk fiskeriforvaltning. Denne dreiningen av fiskeriforvaltningen vil etter Norges Kystfiskarlags vurdering i løpet av forholdsvis kort tid, medføre at det oppstår en kraftig kapasitetsoppbygging i flåteleddet noe også erfaringene fra det pelagiske fisket i 2004 viser. Gjeldsbelastningen vil kunne øke dramatisk, og næringen som en konsekvens av dette tappes for egenkapital. Norges

Kystfiskarlag ser det som overveiende sannsynlig at flåtestrukturen vil gå i retning av færre men større fartøy med påfølgende reduksjon i sysselsettingen. Dette er i seg selv alvorlig i et sysselsettingsperspektiv. Samlet vil det imidlertid bidra til å undergrave sentrale politiske målsettinger om bærekraftig forvaltning og en lønnsom fiskerinæring.

Norges Kystfiskarlag ser det videre som sannsynlig at de bindinger som er fastsatt av Stortinget for å hindre kvoteoverføring mellom lengdegrupper og mellom fylker, samt for å hindre en fri oppsamling av kvoter på enkeltfartøy, vil bli satt under økende press parallelt med at egenkapital og lønnsomhet reduseres. Det er derfor stor sannsynlighet for at disse bindingene vil bli opphevet på sikt.

2. 2. 3 En sammenligning med autolineflåten

Strukturkvoteordningen er blitt sammenlignet med innføringen av enhetskvoter i autolineflåten. Figuren nedenfor hentet fra Norges Naturvernforbunds Hvitebok 2003 er basert på tall fra Budsjettnemnda for fiskerinæringen, og viser at lønnsomheten i denne flåtegruppen har sunket dramatisk etter innføringen av enhetskvoter:



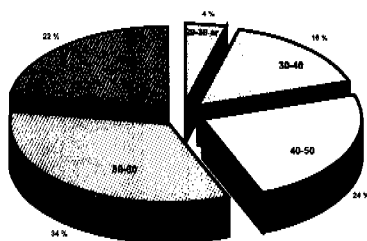
Figur 2: Ordinært resultat før skatt. Havfiskeflåte. Snitt per fartøy 1999-2001

Erfaringene viser at mannskapene i autolineflåten har måttet betale kostnadene av struktureringen via lønningsposen. Avisa Fiskaren fortalte 26. februar 2003 om en timebetaling helt ned til 30 kroner pr time, et lønnstrekk på 5 kroner pr torsk kilo til dekning av kvotekjøp, og om mannskapsflukt fra autolineflåten. Frigjort mannskap er i svært liten grad trukket inn i avløserordninger. Norges Kystfiskarlag frykter at lignende tendenser på sikt vil gjøre seg gjeldene også som følge av strukturkvoteordningen i kystfiskeflåten.

2.2.4 Rettighetshaverne i kystfiskeflåten

De neste figurene (Norges Kystfiskarlag) viser fordelingen av kvoterettigheter i Gruppe I og i kystnotgruppen ut fra rettighetshavernes alder:

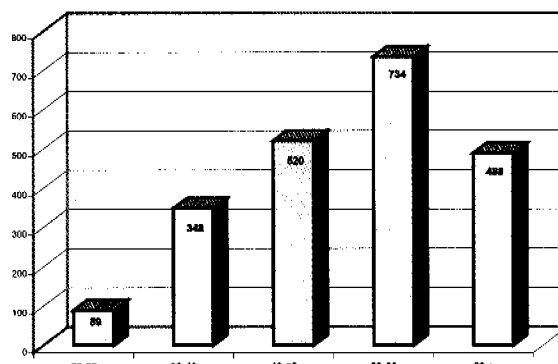
Alderssammensetning Grp.I konv



totalt : 2179 rettighetshavere

Kilde: Fiskeridirektoratet / Statistikkavdelingen 09.05.2003

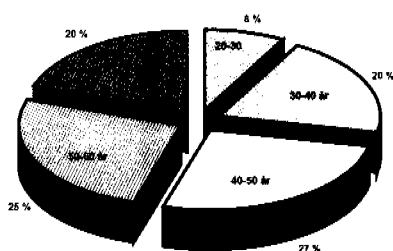
Alderssammensetning rettighetshavere Grp.I konvensjonell



totalt : 2179 rettighetshavere

Kilde: Fiskeridirektoratet / Statistikkavdelingen 09.05.2003

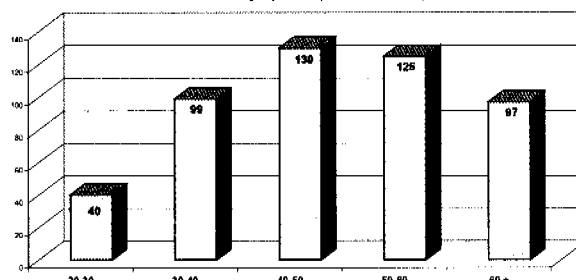
Figur 3: Alderssammensetning av rettighetshavere i Gruppe 1, konvensjonell



totalt: 491 rettighetshavere

Kilde: Fiskeridirektoratet / Statistikkavdelingen 09.05.2003

Alderssammensetning Kystnot (sild, makrell og lodde)



Totalt 491 rettighetshavere.

Kilde: Fiskeridirektoratet / Statistikkavdelingen 09.05.2003.

Figur 4: Alderssammensetning av rettighetshavere i kystnot

Forutsetninger for tallmaterialet Gruppe I og kystnot:

1. Kun rettigheter av ovennevnte type som fremstår som "gyldige" er tatt med. Rettigheter hvor det er registrert avgang / tilgang / eierskift / endring i eiersammensetning etc. på tilhørende fartøy på en dato etter vedtak for rettigheten inngår ikke.

2. *Kun fartøy med nevnte rettigheter hvor 1 person eier mer enn 50 prosent er med i oppstillingene. I forhold til den del rettigheter vil det være tilfellet at rettigheten er tildelt til mer enn 1 person som hver i seg kontrollerer 50 prosent eller mindre av eierandelene på fartøyet. Disse sistenevnte inngår ikke i oppstillingene.*
3. *En person kan eie og kontrollere mer enn 1 fartøy med Gruppe I rettighet og mer enn ett fartøy med kystnotrettighet. Disse personene er bare talt opp en gang. Det som presenteres i de 2 listene er antall personer som kontrollerer en eller flere rettigheter av de enkelte typer, og ikke antall fartøy eller rettigheter.*
4. En person kan eie et fartøy med både Gruppe I og en eller flere kystnotrettigheter. Denne eller disse personene er talt med i begge oppstillingene.

Dette tallmaterialet tilsier at det er overveiende sannsynlig at eldre rettighetshavere på tur ut av næringen vil utgjøre det største grunnlaget for kvotesalg. Dette er aktører som har fått sine rettigheter tildelt gratis av staten gjennom tidligere adgangsbegrensninger. Det vil også være denne gruppen som innehar den største andelen av egenkapital.

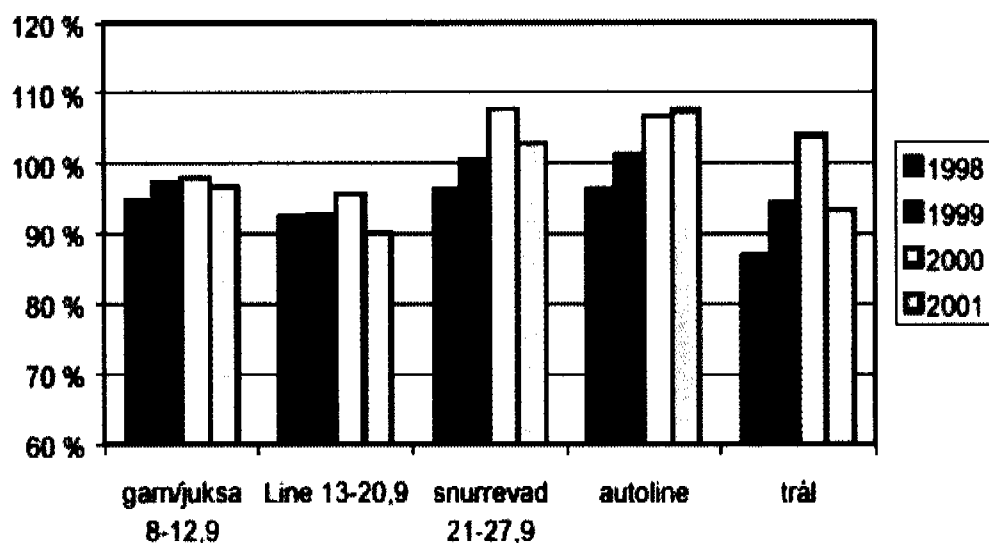
Professor ved Høgskolen i Bodø og førsteamanuensis ved Norges Fiskerihøgskole Torbjørn Trondsen, har beregnet at prisen for oppkjøp av fartøy i størrelsen 13-21 meter kan komme opp i rundt 6 millioner kroner. Trolig er dette et beskjedent anslag. Den tapte egenkapitalen i næringen vil imidlertid kunne utgjøre det dobbelte, dvs. anslagsvis 12 millioner kr pr fartøy som kjøpes ut, som en konsekvens av at selger trekker seg ut av næringen med salgsinntektene som pensjonsgrunnlag og at kjøper må oppta lån for å dekke kjøpskostnadene.

2.2.5 Eksempel på sysselsettingstap som følge av driftsordninger

Også driftsordningene har etter Norges Kystfiskarlags syn potensial til å medføre store mannskapsreduksjoner. Hvis to kystfartøy i samme lengdegruppe, hver med et mannskap på 4, inngår kvotesamarbeid mot at ett av fartøyene legges til kai, vil det samlede mannskapsbehovet etter inngått samarbeid mest sannsynlig fremdeles kun være 4 personer på det aktive fartøyet. Tilsvarende vil 8 personer risikere å miste arbeidet dersom tre fartøyer inngår samarbeid. Trolig vil minst to av mannskapet etter inngått samarbeid være eierne av de fartøyene som inngår i driftssamarbeidet. Ordningen vil dermed kunne legge til rette for et skipperfiske på bekostning av mannskapenes jobbsikkerhet. Erfaringene fra 2004 viser da også at det i liten grad benyttes tilleggsmannskap og eller skiftordninger ved kvotesammenslåing, og at det reelle resultatet er en mannskapsreduksjon.

2.2.6 Kondemnering av lønnsomme kystfartøy

Budsjettnemndas tall viser at mindre konvensjonelle kystfartøy har en langt større lønnsomhet enn større snurrevad, autoline og trålfartøy, jf. figur og tabell nedenfor hentet fra Norges Naturvernforbunds Hvitbok 2003:



Ordinært resultat før skatt. per fartøy					
	Garn/juksa 8-12,9	Line 13-20,9	Snurrevad 21-27,9	Autoline	Trål
1998	29894	184422	226045	1000301	2749660
1999	15416	144290	-3363	52642	1358250
2000	12871	70467	57808	-706407	-174893
2001	23855	183359	-112460	-812264	1840795

Figur 5 (og tabell): Totale utgifter i forhold til fangstinntekt. Inkludert kapitalutgifter. 1998-2001

Gjennom innføringen av en strukturavgift til kondemnering av kystfartøy under 15 meter er det dermed en reell fare at man i stedet for å styrke lønnsomheten i næringen, har bidratt til en nedbygging av den delen av flåten som både er mest lønnsom, og har det mest bærekraftige beskatningsmønsteret, jf. kap 2.2. Næringen tappes samtidig for egenkapital ved at eldre rettighetshavere trekker seg ut for strukturfondets regning.

Norges Kystfiskarlag har påpekt at en fornuftig forutsetning for en strukturavgift ville vært å målrette denne slik at den ble benyttet til å kjøpe ut *den minst lønnsomme delen av flåten*. Det vil si den delen som er mest kapitalintensiv og som samtidig har det minst ønskelige beskatningsmønsteret sett i forhold til målsettingen om en bærekraftig forvaltning.

2.3 Behovet for en ny reguleringsmodell for kystflåten

Norges Kystfiskarlag mener å ha solid støtte fra faglige miljøer for at det finnes flere innfallsvinkler til de utfordringer fiskerinæringen står overfor. Fiskeripressens dekning av den offentlige debatten rundt Stortingsmelding nr 20 viste at motstanden mot de løsninger som ble skissert i meldingen var massiv og entydig langs kysten. Erfaringene så langt viser at interessen for å benytte seg av de nye ordningene har vært lav. Det er med andre ord en reell fare for at Stortinget har vedtatt løsningsforslag som går på tvers av hva sentrale fagmiljøer og kystbefolkningen generelt vurderer som ønskelig og fornuftig. Dette er bakgrunnen for at Norges Kystfiskarlag selv har tatt initiativ til å utrede en alternativ reguleringsmodell for kystflåten, presentert som "Kystkvotemodellen".

2.3.1 Hvorfor utvidede samlekvoter?

Norges Kystfiskarlag mener å ha klarlagt at en utvidet samlekvotemodell for kystflåten (Kystkvotemodell) vil bidra til å løse de problemstillinger regjeringen har lagt til grunn i sin strukturmelding, og gjøre det mulig å oppfylle de målsettinger regjeringen har fremsatt. Med en Kystkvotemodell som virkemiddel, vil imidlertid dette kunne skje *uten* de alvorlige negative effekter som er synliggjort ovenfor.

Norges Kystfiskarlag har sett at en del strukturvirkninger i de såkalte "*spesielle kvoteordningene*" (drifts- og strukturordningene) og i dagens samlekvoteordning for konvensjonelle fartøy under 15 meter som omfatter fiskeslagene torsk, hyse og sei nord for 62N, er relativt like. Førstnevnte medfører imidlertid en rekke svært uheldige bivirkninger fordi disse ordningene forutsetter en privatisering av fiskeressursene, og innføring av omsettelige kvoter. Ved å etablere en utvidet samlekvoteordning (Kystkvotemodell) i den aktuelle flåtegruppen vil man kunne unngå disse uheldige bivirkningene, samtidig som man kan oppnå de samme gunstige strukturvirkningene.

Et flertall bestående av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og senterpartiet påpekte under Næringskomiteens behandling av Stortingsmelding nr 20 om Strukturtiltak i kystfiskeflåten (Inst.O.nr.34(2002-2003)):

".. strukturelle tiltak allerede er iverksatt ved at den såkalte Finnmarksmodellen er innført og ved at det er innført samlekvoter for en del av kystflåten. Dette flertallet finner disse tiltakene interessante og mener det er naturlig å evaluere disse tiltakene før en setter i verk nye strukturtiltak. Dette flertallet vil i den sammenheng påpeke at spørsmålet om en utvidet samlekvoteordning både når det gjelder fartøygrupper og fiskeslag snarest bør utredes".

2.3.2 Behovet for strukturering

Norges Kystfiskarlag innser at det er behov for strukturtilpasninger i fiskeflåten. Strukturtilpasninger må imidlertid ikke bare ivareta behovet for kapasitetstilpasning og kortsiktig lønnsomhet. For å sikre framtidig god økonomi i næringen og levedyktige kystsamfunn, er det langt viktigere at fiskeflåten tilpasses et bærekraftig beskatningsmønster. Samfunnsmessige og miljømessige hensyn må også ivaretas.

En av årsakene til at gruppen av de mest moderne fartøyene har fått lønnsomhetsproblemer er etter Norges Kystfiskarlags vurdering at de i dag tvinges til å delta i mange ulike fiskerier, eksempelvis snurrevad etter torsk og hyse, seinot, sildnot, makrell, lodde og reketrål. Kostnadene ved å investere i flere typer utstyr, som kun skal brukes i korte hektiske perioder, for deretter å foreta kostbare omrigginger til annen drift, er store.

Dersom disse problemene søkes løst gjennom vedtatte drifts- og strukturordninger vil det påføre fiskerne store ekstrakostnader i form av kvotekjøp. Det vil også medføre et betydelig byråkrati i og med at alle kvoteoverføringer må underlegges egen saksbehandling og godkjenning. Fordi det i stor grad vil være rettigheter fra lite aktive nedbetalte fartøyer som omsettes, vil den reelle kapasitetsreduksjonen bli svært liten og man vil få en aktivisering av såkalt "sovende kapasitet". Erfaringene fra tilsvarende strukturordninger i havfiskeflåten viser at oppsamling av flere rettigheter på færre fartøyer har medført en investeringsboom og stor kapasitetsoppbygging.

Dette mener Norges Kystfiskarlag man kan unngå ved å benytte kystkvotemodellen for denne fartøygruppen. Norges Kystfiskarlag finner det sannsynlig at mange av fartøyene, dersom de fikk anledning til å øke sine kvoter av pelagisk fisk tilsvarende verdien av sine kvoter av hvitfiske, ville foretrekke å kun delta i pelagiske fiskerier. Slik mener Norges Kystfiskarlag at kystkvotemodellen vil bidra til å effektivisere driften og redusere kostnadene for de aktuelle fartøyene, og samtidig gi et bedre kvotegrunnlag og dermed muligheter til fornyelser og nyrekruttering av mannskaper for de dyktigste kystfiskerne i torskefiskeriene. Gjennom en slik modell vil man videre unngå at det på sikt åpnes for kvoteoverføringer fra små fartøyer til større fartøyer.

Det eksisterer i dag et "virvar" av deltakeradganger og kombinasjoner av deltakeradganger, noe tekstboks 2, kap. 4.0, illustrerer. Norges Kystfiskarlag ser den uoversiktlige situasjonen fiskeriforvaltningen i dag befinner seg i som en direkte følge av den skrittvisse lukkingen av fiskeriene, og av at mange fiskere i denne prosessen har søkt å sikre seg flest mulig rettigheter. Ofte har dette skjedd som en følge av et direkte eller følt press fra

banker og finansinstitusjoner, eller for å posisjonere seg med tanke på å kunne selge rettigheter i et kommende system med omsettelige kvoter. Oppgaven med å skape samlende og rettfærdige reguleringer i kystflåten er ikke blitt enklere de siste årene etter tildeling av nye silderettigheter og Gruppe 1 rettigheter.

Å komme seg ut av denne situasjonen burde etter Norges Kystfiskarlags syn være en prioritert oppgave for fiskeriforvaltningen.

2.3.3 Mulige veivalg

Norges Kystfiskarlag har skissert 3 valgmuligheter for å komme oss ut av dagens uholdbare situasjon:

- Vi kan videreføre et reguleringsopplegg med lukking av flere og flere fiskerier, utestengning av de minst aktive (og skjult) rettighetsomsetning. I realiteten innebærer dette en langsom utsulting av hele kystflåtegruppa, og en tapping av grunnrenten ut av næringa.
- Vi kan utnytte drifts og strukturordningene fullt ut. Det vil bety en videreføring av privatiseringen av fiskerettighetene, omsettelige kvoter og at markedet avgjør hvordan strukturen i kystfiskeflåten skal være. Etter Norges Kystfiskarlags syn er denne løsningen et sosialt og distriktpolitisk sjansespill.
- Eller vi kan starte med blanke ark og invitere dagens kystfiskere til å delta med like rettigheter i et nytt reguleringsystem. I dette systemet må dyktigheten som fisker være viktigst.

Det er sistnevnte alternativ Norges Kystfiskarlag gjennom prosjektarbeidet søker å oppnå. Dersom vi lykkes tror vi kystflåten kan videreføre sin rolle som ryggraden i norsk fiskerinæring

2.4 Utkast til utvidet samlekvotemodell (kystkvotemodell) for kystflåten

Norges Kystfiskarlag har lagt følgende utkast til utvidet samlekvotemodell for kystflåten til grunn for prosjektarbeidet. Dette utkastet har dannet grunnlag for diskusjon og videre analyse i arbeidsgruppen:

Det var i flåtegruppen 15-28 meter per 1.1.2003 ca. 654 fartøyer med en eller flere deltakeradganger i pelagisk- og i torskefisket. Til sammen leverer disse fartøyene 18-20% av norske fangstverdier. Et slikt utgangspunkt tilsier at det burde være mulig å oppnå lønnsomhet i denne flåtegruppen.

Tar man i tillegg med rekefisket, som i sør er adgangsregulert og i nord er åpent for deler av denne gruppen, er dette tallet 671 fartøyer.

Av fartøyene i gruppen 15 – 28 meter har ca. 572 fartøyer rettigheter i torskefiskeriene hvorav 178 har rettigheter i seinot nord og 56 i seinot sør. 377 fartøyer har en eller flere pelagiske rettigheter og 98 fartøyer har rettigheter i rekefisket. Som et eksempel kan man se for seg at ca. 250 fartøyer ønsker å drive et reint pelagisk fiske etter sild, lodde og makrell, 100 fartøyer ønsker å drive pelagisk i kombinasjon med seinot og de resterende 300 fartøyene ønsker å drive kun i torskefiskeriene eventuelt i kombinasjon med reker.

En vil da kunne opprette 3 forskjellige typiske grupper som kan drive helårsdrift innenfor valgte gruppe. Dersom en fordeler denne flåtegruppens kvoteandeler etter et slikt system, og så tilbyr dette som en påmeldingsordning til de forskjellige fiskeriene, vil en få et godt bilde av hvor fiskerne selv ønsker å plassere seg. Det er viktig å unngå at påmeldingen blir påvirket av angst for å miste sine eksisterende rettigheter dersom kvotegrunnlaget i de forskjellige gruppene skulle endre seg mye fra et år til et annet, eller dersom erfaringene med systemet blir så dårlige at man velger å gå bort fra det. Det vil også være ønskelig at noen fleksible fartøyer er i stand til å flytte mellom de forskjellige gruppene fra et år til et annet. Dette kan være i tilfeller hvor en økning av torskebestanden fører til nedgang i bestandene av lodde, sild og reker. Eller motsatt, at en nedgang i torskebestanden fører til økning av lodde, sild og rekebestandene.

Til forskjell fra samlekvotemodellen i kystflåten under 15 meter hvor kvoter deles ut som individuelle kvoter, ser Norges Kystfiskarlag for seg at kystkvotemodellen vil virke slik at de samlede kvotene fordeles til 3 grupper. Hovedeffekten vil dermed være at det oppnås en strukturering av hele fartøygruppen ved at fartøyene selv velger hvilke innskrenkninger de kan godta.

Usikkerheten i et slikt system knytter seg til antallet påmeldinger til hver gruppe. Dersom mange i utgangspunktet ønsker å delta i en av de pelagiske gruppene, vil disse gruppens kvoteandeler bli for små til å sikre lønnsomhet. Dette kan eventuelt løses ved at det settes et tak på antall deltakere i hver gruppe, og ved at det settes kriterier for utvelgelse av deltakere, for eksempel RSW kjølte lasterom.

Etter at utvelgelsen til de forskjellige gruppene er ferdig, vil det være mulig å innføre samlekvoter etter samme modell som i den mindre kystflåten innad i hver gruppe. Sannsynligvis vil det spesielt i torskefiskegruppa være et ønske om det. Rekefiske vil kunne

drives i alle gruppene. Verdien av rekefisket omsatt i torskeekvivalenter bør imidlertid vurderes spesielt fra år til år i og med at dette fisket i hovedsak ikke er kvoteregulert.

2.4.1 Omfordelingsbehov i henhold til utkast

Noen grupper vil nok oppleve en reell nedgang i sine samlede kvoterettigheter. Spørsmålet blir da om det er mulig å kompensere dette tapet. For kombinasjonsfartøyene tror Norges Kystfiskarlag noe av tapet vil oppveies ved at kostnadene reduseres i og med at de slipper å måtte delta i mange forskjellige fiskerier.

Når vi ser hvilke enorme rettigheter Ringnotflåten ved hjelp av Statlige strukturtiltak og bevilgninger på flere 100 millioner har fått tilført, er kystfiskernes frustrasjoner over kvotefordelingen i dag, meget forståelig. Norges Kystfiskarlag mener Fiskeridepartementet her bærer her et enormt ansvar. Det kan aldri ha vært Stortingets mening når disse ordningene ble innført, at ringnotrettigheter i dag skulle omsettes for inntil 110 millioner kroner ("Torson" 2001). Det er også et faktum at så godt som alle økninger i makrell- nordsjøsild- og loddekvotene er blitt tildelt havfiskeflåten, mens kystflåten har fått svært små andeler. I kystsildfisket har man også sett at det er blitt utdelt en mengde rettigheter uten at det har fulgt kvoter med.

Norges Kystfiskarlag har gjennom flere år foreslått at kystflåtens andel av makrell må økes med 20 000 tonn. Norges Kystfiskarlag har også foreslått en økning i kystgruppens sildekvoter. Det er samtidig klart at for noen av kombinasjonsfartøyene kolliderer loddefisket med torskesesongen. Dette har ført til dårlig utnyttelse av kystgruppens loddekvoter enkelte år, og følgelig en sementering av kystgruppens lave kvoteandel. Dersom disse forholdene rettes opp, mener Norges Kystfiskarlag det sannsynligvis vil være få fartøyer som vil komme dårligere ut av en kystkvotemodell, enn det de gjør i dag.

Norges Kystfiskarlag ser det også som sannsynlig at beskatningsmønstret vil bli bedre i torskefiskegruppa fordi disse fartøyene slipper å delta i silde- og loddefisket. De vil da kunne øke sine fangster i perioder hvor tilgjengeligheten av stor torsk er god.

Norges Kystfiskarlag mener en viss kvalitetsgevinst vil kunne oppnås både i pelagisk fiske ved at færre små fartøyer uten RSW kjøleanlegg vil delta i dette fisket, og i torskefisket ved at færre store snurrevadfartøyer vil fiske små loddesprengt torsk på Finnmarkskysten i mars, april og mai. Disse gevinstene vil på lang sikt komme hele fiskerinæringa til gode.

For Ringnotflåten mener Norges Kystfiskarlag det selv ved en omfordeling fra hav- til kystfiskegruppen, fremdeles vil være god lønnsomhet. Verdien av ringnotrettighetene vil

imidlertid gå en del ned. Dette vil være en nødvendighet dersom det skal være mulig å fortsatt beholde denne flåtegruppen fiskereid ved salg eller generasjonsskifte.

En annen og ikke ubetydelig fordel med å dele inn i 3 grupper som kan konkurrere på like vilkår innad i gruppen, og at gruppene ikke er lukket, er etter Norges Kystfiskarlags syn at noe av den konkurransen som forsvant gjennom lukking av de forskjellige fiskeriene vil gjenopptas. Dersom kvotene garanteres vil de dyktigste fiskerne være de som med minst mulig bruk av kapital og energi klarer å ta opp sine kvoter. Dette antas også å stimulere til selektivt fiske etter stor fisk samt til at kvaliteten på fisken blir godt ivaretatt. I et fiske med like rettigheter vil de dyktigste fiskerne på lang sikt klare seg bra, de mindre dyktige vil klare seg mindre bra, og slik bør det etter Norges Kystfiskarlags syn også være.

3.0 ARBEIDSGRUPPENS SAMMENSETNING, MANDAT OG INNSTILLING

3.1 Arbeidsgruppens sammensetning

Norges kystfiskarlag oppnevnte følgende arbeidsgruppe for å utrede en utvidet samlekvotemodell som arbeidsgruppa har benevnt som "Kystkvotemodell"

- Paul Jensen, Norges Kystfiskarlag
- Trygve Gautesen, Norges Kystfiskarlag,
- Torbjørn Trondsen, Norges Fiskerihøgskole
- Steinar Eliassen, Norfra Eksport AS
- Steinar Pedersen, SEG/Finnmark Arbeiderparti.
- Hilde Rødås Johnsen, Norges Kystfiskarlag. (Sekretær)

Dessuten har Terje M Jørgensen, Norges fiskerihøgskole bidratt med analysearbeid
Paul Jensen ble valgt som arbeidsgruppas leder og Torbjørn Trondsen ble engasjert til å foreta analysearbeidet

3.2 Mandat og målsetting

Mandatet og målsetting fra Norges Kystfiskarlag var følgende:

Mandat:

Arbeidsgruppen skal gjennom innsamling av data, konkret analyse og diskusjon i arbeidsgruppa utarbeide forslag til hvordan en kystkvotemodell for kystflåten kan utformes og gjennomføres i reguleringen av de norske kystfiskeriene.

Med begrepet "*kystkvotemodell*" menes her en regulering som omfatter flere arter og/eller lengdegrupper enn gjeldende samlekvotemodell for kystflåten – avgrenset til konvensjonelle fartøy under 28 meter.

Arbeidsgruppen skal videre vurdere tjeneligheten av en slik modell som reguleringsform, herunder drøfte styrker og svakheter ved modellen, og påpeke sentrale utfordringer.

Målsetting:

Målet med arbeidsgruppas engasjement er å fremlegge for reguleringsmyndighetene et *konkret forslag til alternativ regulering for kystflåten*, som i sterkere grad enn dagens regulering ivaretar hensynene til;

- en bærekraftig forvaltning av fiskeressursene
- økonomi og lønnsomhet i alle ledd

- praktisk gjennomføring av fisket
- rekruttering

Det er videre et mål at modellen skal kunne bidra til å dempe de negative økonomiske, økologiske og samfunnsmessige virkningene av adgangsbegrensning av fiskeri og innføring av strukturtiltak (omsettelige kvoter) i kystflåten.

Arbeidsgruppa presiserte mandat og målsetting med følgende:

- "Kystkvotemodellen" er en modell for styrking av kystfartøygruppen mellom 15 og 28 meter som utgjør "ryggraden" i næringen
- Kystfisket består til forskjell fra havfiske av mange sesonger som ofte kolliderer, og det er nødvendig med en reguleringsmodell som ivaretar dette hensynet.
- Modellutviklingen må fokusere på realistiske strategier for å få gjennomslag for tiltakene.
- Innføring av en kystkvotemodell bør i første omgang søkes gjennomført som en prøveordning.
- Det må legges vekt på alliansebygging med regionalpolitiske interesser i fylker og kommuner

Kystkvotemodellen bør omfatte følgende momenter:

- Flere fiskeslag
- Kystfartøy over 15 meter – dvs. om lag 700 fartøy inkl. 36 reketrålere i Norges Råfisklags distrikt, hvorav 26 uten konsesjon.⁴
- Samlekvote som i dag og ellers fri adgang for fartøy under 15 meter
- Fiskerett knyttet til fartøy ikke rettighetshaver
- Kvotestige
- Omfordeling av kvoter fra ringnotflåten

Spørsmål om regulering av fiskedøgn etter det Færøyske reguleringsystemet er ikke vurdert som aktuelt. Arbeidsgruppen ser ikke noen grunn til at det settes et skille ved fartøy over og under 21 meter. Det bør derfor utarbeides en jevn kvotestige for fartøy fra 15 til 28 meter.

Det presiseres at modellen også skal sikre en forenklet regulering, dvs. en **enklere**, mer **rettferdig** og **lønnsom** regulering.

⁴ Fartøy som har levert reker i Norges Råfisklag's distrikt 2003

Kystkvotemodell må legges opp slik at den i første omgang utprøves gjennom en frivillig prøveordning, f. eks organisert som et fangstlag, og der det i forsøksperioden søkes å se prosjektet i forhold til pågående prøveordning med driftsordninger og rådende tanker om regionalisering.

Omfordeling av kvoter vil være en forutsetning for en kystkvotemodell. Stadig flere politiske partier programfester nå regionale rettigheter og sedvanerett i sine fiskeripolitiske program. Dette kan bety at motstanden mot en omfordeling vil være mindre enn tidligere.

Arbeidsgruppen har fått utført et analysearbeid ved Norges fiskerihøgskole. Torbjørn Trondsen har vært faglig ansvarlig for dette arbeidet. Terje M. Jørgensen har utarbeidet store deler av det statistiske grunnlagsmaterialet. Paul Jensen har bistått i forhold til utvelgelse av aktuelle momenter for videre analyse, innsamling av data m.v. De øvrige medlemmene av arbeidsgruppa har vært orientert via sekretariatet. Analysen følger som eget kapittel i rapporten.

Arbeidsgruppen har merket seg følgende utviklingstendenser som fremkommer i analysen:

3.3 Utviklingstrender i flåtegruppen

I analysen fremgår utviklingstrender i fartøygruppen 15- 28 meter i perioden 1999 til 2003. Antall aktive fartøyer har vært relativt stabil. Samtidig legges selve driftsmønsteret om til mer allround fartøyer som en følge av at myndighetene har gitt tillatelser til at stadig flere enkeltfartøyer har fått tildelt rettigheter til både pelagisk fiske og fiske etter hvitfisk. Det skjer også en vekst i antallet spesialiserte pelagiske fartøyer. Den samme prosentmessige tendensen gjelder over hele landet.

I perioden er norsk fangst i tonn av hvitfisk redusert med 1 % årlig, mens fangsten av pelagiske fiskearter er øket med 2 % årlig. Omregnet til torskeekvivalenter er reduksjonen i norsk totalfangst 2 % både i torskefiskeriene og i de pelagiske fiskeriene. Ekspansjonen i pelagisk fiske kommer særlig fra den sterke økningen i loddefiske og kolmulefisket for fiskemel som fartøygruppen 15-28 meter i liten grad tar del i, mens torskefisket og sildefisket er redusert. Fartøygruppen 15-28 meter har likevel opprettholdt fangstandeler på 18-19% av norsk totalfangst beregnet i torskeekvivalenter. Den samme tendensen gjelder for hele landet og det er ingen forskjell på nord og sør. Den nordnorske andelen er stabil på 71 %.

Verdiskapningen per kilo er betydelig høyere enn gjennomsnittet for all norsk fangst, noe som har sammenheng med at en stor del av kystflåten omsetter fisken til høy kvalitets

menneskemat i stedet for til fiskemjøl som er mer vanlig i bl.a. i den pelagiske industritrålerflåten.

Innad i fartøygruppen har det skjedd en sterk omfordeling, ved at fartøy som har fått tildelt både hvitfisk og pelagiske rettigheter har øket sine gjennomsnittlige fangster kraftig. I 1999 hadde kombinasjonsfartøyene med både pelagiske og hvitfiskrettigheter i gjennomsnitt mellom 2,6 til 3 ganger større fangst i torskeekvivalenter (TEK) enn fartøy som bare hadde henholdsvis pelagiske eller hvitfisk rettigheter. Etter hvert som nye fartøyer har fått de samme tillatelsene er fangstgrunnlaget målt i torskeekvivalenter falt, men fortsatt i 2003 var fangstnivået 2,3 til 2,7 ganger høyere for kombinasjonsfartøyene enn for fartøyer kun med rettigheter innen hvitfisk eller pelagisk fisk.

De økonomiske konsekvenser av denne fordelingspolitikken har først og fremst vært at driftsinntektene til kombinasjonsfartøyene er blitt bedre, men samtidig er den gjennomsnittlige gjelden og dermed finanskostnadene øket noe. Gjennomsnittsfartøyet av alle tre typer går med økonomisk underskudd, men hvor kombinasjonsfartøyene har minst underskudd. Beregningene viser at det ordinære driftsresultatet før skatt påvirkes positivt av totalfangsten og prisene per kilo. Resultatet øker med 3 kroner for hvert kg TEK fangstene øker, mens driftsresultatet øker med 111 tusen kroner for hver krone salgsprisen økes.

Kontrollen over innsatsfaktorene som avgjør driftsresultatet i fisket er fordelt mellom fiskerne og myndigheter.

Fiskeren bestemmer selv, innenfor de reguleringer som gjelder, nivået og profilen på investeringene samt driftsopplegg. I motsetning til EU, har Norge ikke innført begrensninger verken på bruttotonnasjen (BRT) eller motorstørrelse. Analysene viser at investeringer i økende bruttotonnasje innenfor maksimalkvotereguleringen har hatt stor betydning for fangst.

For hver BRT fartøyet øker, øker fangsten i gjennomsnitt 1700 kg TEK og årsresultatet øker med 4600 kr. Økende fartøylengde har en positiv effekt på totalfangst men en negativ nettoeffekt på driftsresultat, mens økende finanskostnader per lengdemeter og motorens alder har en negativ effekt på fangst. Dette understreker betydningen av at tiltak knyttet til fangstøkning, kapasitetsutnyttelse og utnyttelse av investeringer er viktige økonomiske suksessfaktorer i fisket.

Myndighetene bestemmer i stor grad totalfangst gjennom regulering av deltakeradganger og årlige kvoter. De rederier som har fått deltakeradgang som SUK-fartøy (Snurpere uten konsesjon) har øktet fangstene på nærmere 300.000 TEK, og øket priser på 2,85 kr per kilo, noe som har forbedret årsresultatet med 1 mill kr per år. Større fangst og mobilitet i råstoffmarkedet bidrar til dette.

Fartøyer som har tillatelse til å drive nordsjøtråling oppnår 2,50 kr i lavere priser per TEK enn gjennomsnittet men 650.000 kr i forbedret årsresultatet. For øvrig oppnår fartøyer med deltakeradgang i Gruppe 1 torsk en økning i totalfangstene i TEK.

Prøveordningen med samlekvoter i 2001 gav også en netto positiv prisvirkning på kr 1,90 per kilo for deltakende fartøy over 15 meter. Dette bekrefter at om fartøyene får bedre tid til fangstplanlegging, bidrar det til bedre verdiskapning gjennom markedsorientering og priser.

Deltakelse i både hvitfisk og pelagisk fiske har hatt en positiv nettovirkning på fangstmengden. Fartøyer som spesialiseres på pelagisk fiske oppnår en økning av fangstmengden i TEK men en redusert gjennomsnittverdi på nærmere 3 kr per TEK.

Fiskerne kan også påvirke sine driftsresultater gjennom bedre drift. Regnet i TEK pådrar fartøyene seg 73 øre i økte kostnader for hver krone gjennomsnittsprisene øker. Dette indikerer at fartøy som øker sine priser oppnår dette som et resultat av en strategisk driftsinnsats som også koster penger.

Økning av totalfangst har også en svak negativ effekt på pris. Dess større kvote enkeltfartøyer får tildelt, dess større salgspress oppstår noe som kan resultere i dårligere kvalitet og lavere priser.

På kostnadssiden reduseres overskuddet med 17 tusen kroner for hver krone fartøyene øker driftskostnadene per TEK. Fokus på løpende driftskostnader er derfor viktig for resultatet. I og med at mange redere også er lott-takere kan det være en mulighet for at inntektene tas ut som lott og andre måter, og ikke bokføres som overskudd. Dette skulle ytterligere øke potensialet av lavere driftskostnader.

Driftskostnadene før finansielle kostnader har en fallende tendens med 1 øre per TEK for hver 1000 TEK i økende fangst, noe som indikerer at fartøyene har en viss stordriftsfordel på driftssiden.

Fylkestilhørighet for fartøyet har ingen nettoeffekt for driftsresultatet når en kontrollerer for andre driftsfaktorer. Fartøyer fra Sogn og Fjordane og Trøndelag har imidlertid større fangst enn gjennomsnittet selv når en kontrollerer for andre driftsfaktorer. Fartøy fra Sogn og Fjordane har også høyere driftskostnader per TEK enn i andre fylker, mens fartøy fra Finnmark oppnår lavere priser enn gjennomsnittet. For øvrig har vi ikke funnet noen effekter av fylkeslokalisering når vi har kontrollert for de øvrige faktorene.

Kan man så slutte av denne analysen at det finnes spesialiseringsgevinster i flåtegruppen? I fiske er det naturligvis mange faktorer som påvirker økonomien i det enkelte rederiet. Analysene indikerer to forhold som fiskerne kan påvirke:

- 1) Salgsinntektene kan økes gjennom driftskostnadsinnsats. Økning av prisene fordrer markedsorienterte investeringer og økte driftskostnader for å tilpasse fangstene til mer betalingsvillige kjøperes preferanser.
- 2) Kapasitetsutnyttelsen av fartøymassen uttrykt i fangstmengde i forhold til størrelse er kanskje den viktigste faktoren for driftsresultatet.

Begge disse konkurransefaktorene reguleres av fiskerimyndighetene gjennom deltakeradganger og løpende fangstregulering.

Salgsinntektene og totalfangstene kan virke mot hverandre i og med at allroundfartøyer med mange rettigheter kan bli mer kostnads- enn markedsorientert mht. leveranse av markedsriktig kvalitet. Større SUK fartøyer oppnår likevel en markedseffekt med større mobilitet som eksponerer dem overfor et større kjøpermarked. På samme måte bidrar omriggings- og tomgang kostnader mellom alle fiskesesongene til økte driftskostnader. Dette reduserer fordelene med fangstøkning gjennom mange fiskerettigheter. Tallene for de spesialiserte pelagiske fartøyene tyder også på at slike spesialiserte fartøyer heller ikke klarer å utnytte spesialiseringspotensialet på grunn av mye venting og transporttid til leveranse. Aveiningen mellom spesialisering og fleksibilitet under driftsbetingelser som forandrer seg hele tiden kan derfor bare vurderes ut fra driftsbetingelser, kapasiteten og preferansene i rederiene. Myndighetenes og reguleringssystemets oppgave er å legge forholdene til rette og motivere til mest mulig verdiskapning av hvert fangstkilo i de involverte kystsamfunn.

For ytterligere å forbedre lønnsomheten og verdiskapningen er utfordringen å organisere fiskerivirksomheten på en måte som både gir individuell frihet til å legge opp driften samtidig som regionene og kystsamfunnenes interesser ivaretas. Dette er utfordringen til en operativ kystkvotemodell.

3.4 Forvaltningsmodeller for kvoter

Regulering av rettighetene i fisket styres i dag i retning av individuelle omsettbare kvoter (ITQ). Arbeidsgruppen ser ikke en utvikling mot fritt omsettelige kvoter som ønskelig fordi dette øker gjeldsgraden i flåten. Øket gjeld og kapitalisering bidrar til at markedsmakten flyttes mot kapital som innsatsfaktor, som igjen danner markedsbetingelser for regional konkurranse og konsentrasjon av fiskerivirksomheten kun i noen sentra langs Norges lange kyst. Spørsmålet blir hvilke løsninger som kan fremme en annen utvikling?

Norges Kystfiskarlag registrerer at det i dag er stor frustrasjon blant fiskerne. Mange føler seg tvunget inn i et system med kvoteomsetting og rettighetsoppsamling de selv ikke ønsker.

Kjøp og salg av kvoter og rettigheter er på mange måter blitt en forretning i seg selv på samme måte som kjøp og salg av aksjer på børs. Dette fjerner oppmerksomheten fra langsiktig verdiskapning gjennom drift. Arbeidsgruppen understreker viktigheten av at fiskerne må motiveres til å konsentrere seg om å være flinke til verdiskapning i kystsamfunnene fremfor å delta i spillet om egne rettigheter. En alternativt kystkvotemodell er derfor veien å gå for både å sikre fiskernes og kystsamfunnenes langsiktige interesser.

Arbeidsgruppen har søkt etter alternative modeller for forvaltning av fiskekvoter uten de negative konsekvenser som arbeidsgruppen ser vil være konsekvensene av den utviklingen som nå går i retning av et rent markedsbasert ITQ forvaltningssystem. Ulike former for Co-management kan være en nøkkel. Co-management innebærer at næringsutøverne i samarbeid med myndigheter som representerer regionen eller landet går sammen om forvaltning av fisket. I den vedlagte analysen er det foretatt en gjennomgang av ulike modeller særlig innen EU og Japan.

Arbeidsgruppen har merket seg at alternative fiskerstyrte forvaltningssystemer både i Japan (FCA- Fishers Cooperative Associations) og innen EU (PO- Producer Organizations) på mange måter kan sammenlignes med de norske fiskesalgslagssystem men hvor det er *frivillig* medlemskap som *motiveres* av myndighetene gjennom fordeler bl.a. i form av egenforvaltning av kvoter, ekstra fiskedager etc. Dette systemet er så utnyttet til å videreutvikle forvaltningen av knappe kvoter. Denne internasjonale erfaringen danner et viktig grunnlag for utvikling av en alternativ norsk kystkvotemodell.

Et alternativt system gjennom en Kystkvotemodell må gi klare incentiver som gjør det attraktivt for kystfiskerne å delta, og dermed "gi avkall" på rettigheter til fordel for fellesskapet på samme måte som EU fiskerne får tildelt fordeler i form av ekstra kvoter, fangstdager og fleksibilitet i intern forvaltning av kvotene slik det også skjer gjennom den norske rederikvotemodellen. Systemet bør være basert på *frivillighet* (dvs. frivillig, men attraktivt å delta). Arbeidsgruppen vil også påpeke den interessekonflikten som kan oppstå dersom fiskerne ser modellen som en total inngripen i deres rettighetsfordeling. Det er derfor viktig å skape en vinn-vinn situasjon. Forslaget om for eksempel å forankre kystkvotemodellen i fangstlag bygger på erfaringene fra PO-/fangstlagssystemet i EU og Japan. Arbeidsgruppen anser at en norsk modell bygd på tilsvarende prinsipper tilpasset norske forhold, strategisk vil kunne samle støtte fra flere hold, herunder også JA til EU-siden. Det sentrale spørsmålet er hvordan man kan låse rettigheter best mulig til kysten. PO-systemet anses i den forbindelse som "trygg europeisk grunn", noe som vil ha en strategisk betydning.

Modellen vil innebære en tilpasning til et system med økt regionalisering av fiskerettigheter, noe en rekke instanser har tatt til orde for i den senere tid.

I den vedlagte analysen er det skissert tre mulige alternative forvaltningsmodeller. Arbeidsgruppen anbefaler Alternativ 2 med regionale fangstlag med forankring i eksisterende salgslag. Innenfor råfisklagets distrikt foreslår arbeidsgruppen at fangstlag avgrenses tilsvarende de ulike prissonene.

Eventuelt kvotebytte i modellen om ønskelig, bør skje mellom fangstlag, fremfor mellom enkeltaktører.

Arbeidsgruppen viser spesielt til følgende muligheter og forutsetninger som må være til stede for å kunne realisere fordelene av modellen:

- Allianse mellom fangstlag og fylkeskommunene (el. annet regionalt organ for kvoteforvaltning) der begge parter fører kvoter inn i modellen (fangstlaget).
- Omfordeling ved at en viss prosent av totalkvoten (eks. 5-20 %) fra f.eks. ringnot, omfordels fra totalkvoten til for eksempel regionale kvoter, eller ved at f. eks fylker kjøper opp trålkvoter for overføring til kystflåten.

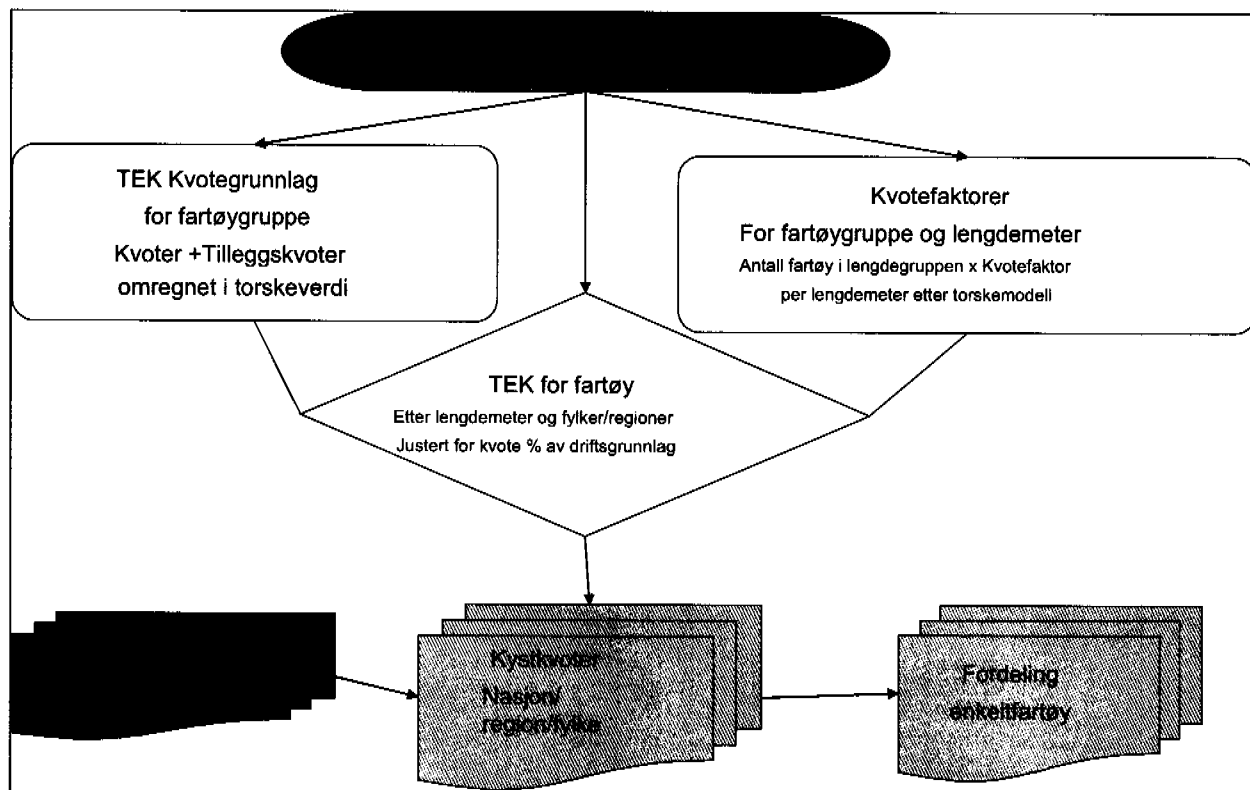
Arbeidsgruppen ser muligheten av å danne allianser bl.a. med Finnmark Fylkeskommune som har iverksatt et prosjekt i forhold til regionalisering. I den grad fylkeskommunene kan tilby regionale rettigheter og kvoter, er det interessant med allianser mellom fylkeskommuner og fangstlag hvor fiskerne bringer sine rettigheter inn i en felles kvotepool. Sett ut fra regionale myndigheters synspunkt, vil en slik allianse låse fast rettigheter regionalt, mens fiskerne på sin side kan utnytte denne posisjonen til å sikre et bedre driftsgrunnlag.

Internt må fangstlagene kunne være fri til å utnytte kvotene på en optimal økonomisk måte for medlemmene. Fangstlagene kan også som i Holland ha muligheter for å overta kvoter og rettigheter fra redere som går ut av fiske eller som flytter fra området, slik at rettighetene forblir i laget og regionen.

Deltakelse i fangstlagene må baseres på frivillighet. Det betyr at fiskerne må kunne danne det antall fangstlag som passer deres driftsinteresser. Det betyr også at fiskerne kan velge å stå utenfor fangstlagene. Arbeidsgruppen har festet seg ved den muligheten at prissonene i Norges Råfisklags distrikt kan utgjøre en alternativ regional enhet for et fangstlag.

3.5 Utvalgets forslag til kystkvotemodell og endringsforslag i forhold til gjeldende kvoteforvaltning

Med bakgrunn i de analysene som er gjort i denne rapporten vil utvalget foreslå følgende forvaltningsmodell for kystkvoter:



Figur 6: Arbeidsgruppens forslag til forvaltningsmodell for kystkvoter

Modellen tar utgangspunkt i at det er Regjering og Storting gjennom Fiskeridepartementet og Fiskeridirektoratet med basis i Reguleringsutvalgets anbefalinger, som er ansvarlig for regulering av norsk fiske spesielt mht. forholdet til andre land og total fangstsinnsats i forhold til ressursgrunnlaget. Selve fordelingen av kvoter og andre rettighetsrammer bør så langt som mulig desentraliseres og tilpasses de fiskerimessige og markedsmessige forhold i de enkelte regionene.

Forslag til tiltak:

1. Kystkvotemodellen etableres med torsk, hyse, sei, alle typer sild og makrell. Modellen utvides etter hvert etter erfaringer, behov og ønsker

I første omgang bør modellen omfatte de artene som anses enklest å innarbeide i modellen. Flere arter kan deretter søkes innarbeidet etter hvert. Følgende arter er aktuelle: *torsk, sei, hyse, sild og makrell.*

Seikvoten kan benyttes som en "ekspansjonstank" mellom fartøyer som spesialiserer seg på henholdsvis pelagisk- og torskefiske innad i fangstlagene. Dette vil avdempe deltakelse og fiskepress i de enkelte gruppene.

Lodde er aktuell å ta med når fisket åpnes igjen. Reker er foreløpig ikke kvoteregulert, men muligheter for rekefangst kan tas hensyn til i de endelige regionale fordelinger av kystkvotemodellen.

Blåkveite bør også etter hvert innarbeides i modellen. En større spredning av fisket etter blåkveite over en større del av året vil kunne medføre en verdiøkning. Månedene mai t.o.m. august ble fremholdt som aktuell periode for blåkveitefiske. Det ble videre påpekt at det vil være gunstig å innarbeide blåkveite i modellen, dersom man er redd for at deltakelsen i den pelagiske gruppens skal bli for stor.

Kongekrabbe bør også etter hvert innarbeides i modellen i og med at dette fisket nå er åpnet for fartøy over 15 meter.

Forslag til tiltak:

2. Reguleringsskillet nord og sør for 62N oppheves i kystkvotemodellen

Arbeidsgruppen har vurdert to alternativer:

Alt. 1) Ingen endringer i dagens bindinger av rettigheter. De deltakende fartøy trekker med seg de rettigheter de har sør og nord for 62N *inn i* kystkvotemodellen

Alt. 2) Det skilles *ikke* mellom kvoterettigheter sør og nord for 62N innenfor kystkvotene. Den enkelte fartøyeier står fritt til å vurdere om de vil fiske sør eller nord for 62N.

Sistnevnte alternativet er fremmet av Norges Kystfiskarlag i og med at flere fiskerier foregår både nord og sør for denne grensen. Arbeidsgruppen sluttet seg til alternativ 2. Det ble påpekt at det likevel vil være mulig å åpne for å trekke inn kvoter jfr. alternativ 1, dersom dette senere vurderes som aktuelt. Det viktigste er at modellen skal være en forenkling av regelverket.

Forslag til tiltak:

3. Alle kvotene omregnes til torskeekvivalenter (TEK)

Fiskeridepartementet og Fiskeridirektoratet fordeler TEK slik som i det etablerte systemet hvor de totale kvoter på fartøygrupper fordeles ut fra de samme historiske kriterier som praktiseres ved fordeling av kvoter i tonn.

Forslag til tiltak:

4. Det utarbeides en standard kvotefaktor for alle driftsformer fordelt etter fartøymeter etter modell fra torskefiskeriene

I dagens system brukes det en rekke forskjellige kvotefaktorer i ulike fiskeri. Arbeidsgruppen mener at fartøyenes størrelse og kapasitet reflekterer kostnader som har den samme betydning i alle fiskerier og driftsformer. Kvotefaktorene bør derfor standardiseres. Med utgangspunkt i en standard, kan hele flåtegruppen gis en kvotefaktor som gjelder i alle fiskerier. For gruppen "15-28 meter" anbefales at de kvotefaktorene som brukes i torskefiskeriene innføres som en universell modell. Hver fartøygruppe vil derved få et totalt antall kvotefaktorer når en multipliserer antall fartøy i gruppen med kvotefaktoren per lengdemeter. Dette gir grunnlag for bergning av TEK per fartøy etter lengdemeter.

Forslag til tiltak:

5. Alle fartøy gis en kvote TEK fordelt per lengdemeter.

Ved å oppsummere antall fartøyer i de enkelte regioner og multiplisere med TEK per fartøy, fremkommer den totale andelen av de samlede nasjonale TEK som tilfaller fartøyer i regionen. Resultatet av fordelingsmodellen er at den totale tillatte fangst (Total Allowable Catch - TAC) foreligger som regionale kystkvoter fordelt etter økonomisk verdi som TEK. Disse regionale kystkvoter er fordelt direkte til fiskefartøyer i regionen med individuelle rettigheter.

Denne fordelingsmodellen kan justeres på to måter. Selv om 90-95% av alle verdiene i norske fiskerier er kvoteregulert, så finnes det fortsatt områder som har tilgang på fiskerier uten kvote som for eksempel reke. I tillegg kan det være aktuelt å holde enkelte kvoteregulerte lokale bestander utenom en felles nasjonal reguleringsmodell, for eksempel lodde, kongekrabbe, nordsjøkreps og lignende. Dette kan tas hensyn til ved at kvotene i de enkelte regionene justeres i forhold til alternative regionale driftsmuligheter prognosert ut fra historisk fangst.

Fordelingsmodellen kan også justeres med tilleggskvoter. Norges kystfiskarlag har krevd overføringer av en større andel av silde- og makrellkvotene til fartøygruppen 15-28 meter. En slik tilleggskvote kan omregnes til TEK og inngå i fordelingsmodellen. På samme måte foreligger det krav bl.a. fra Finnmark om at en større andel av de nasjonale fangster skal tilføres fylket. Oppbygging av regionale ressurselskaper og øremerkede regionale kvoter kan om ønskelig også tilføres den samme forvaltningsmodellen.

Et viktig spørsmål er hvordan slike kystkvoter skal forvaltes. Et alternativ er dagens system hvor kvotene fordeles på individuelle fartøyer av Fiskeridirektoratet. Men for å komme i dialog med regionale og nasjonale myndigheter som ønsker omfordeling av rettigheter ut fra regionalpolitiske ønsker, er det nødvendig at fiskerne utvikler organisasjonsformer som kan forhandle om kvoter og rettigheter. Etablering av fangstlag tilknyttet fiskesalgslagene er en slik organisasjonsform.

Forslag til tiltak:

6. Som en forsøksordning bør det åpnes for at fiskerne kan danne fangstlag etter modell fra EU's produsentorganisasjoner og japanske fiskekooperativer. Lagene har frivillig medlemskap og gis stor frihet og ansvar til i felleskap å forvalte kvoter og utøvelsen av fisket. Slike regionale fangstlag bør prioriteres ved eventuell fordeling av regionale tilleggskvoter

Deltakelse i fangstlag bør motiveres av mulighetene for regionale tilleggskvoter. Forvaltning av slike tilleggskvoter bør skje ut fra et kontraktsmessig forhold mellom regionale myndigheter og fiskere for å oppfylle samfunnsmessige mål. Å knytte slike kvoter til fangstlag vil gi en institusjonell ramme for forhandlinger og en ansvarlig avtalepartner som kan sikre avtalens gjennomføring. Fangstlagene bør også være kollektivt ansvarlig i forhold til myndigheter mht. ressurs- og kvotekontroll. Som motytelse til dette bør fangstlagene som i EU og Japan kunne drives som en forretningsmessig sammenslutning mht. bytte av kvoter medlemmene i mellom, som kan gi spesialiseringsgevinster. Fangstlagene kan derved over tid overta de kvotefaktorene som opprinnelig var knyttet til det enkelte fartøyet, mens de enkelte rettighetshaverne i stedet får rettigheter i fangstlaget så lenge de er aktive fiskere.

Forslag til tiltak:

7. Individuell omsetning av fiskerettigheter knyttet til fangstlag bør ikke tillates

En forutsetning for et fangstlagsregime er som i Japan at rettighetene ikke er omsettelige, men kan kun inngå i interne fordelingsprosesser mellom medlemmer i fangstlaget. Det vil si at fiskerne vil få et reelt alternativ ved å ta ut de fordeler som ligger i

deltakelse i et fangstlag mot å gi fra seg muligheten for å omsette en individuell rettighet. Statsmyndighetene kan også stimulere denne prosessen ved å innføre et absolutt forbud mot omsetning av langsiktige fiskerettigheter.

Forslag til tiltak:

8. Kvoterettigheter bør kunne byttes mellom fangstlagene

For å fremme spesialisering og økonomisk drift, kan det være hensiktsmessig at fangstlagene bytter fangstrettigheter seg i mellom. Nordnorske fangstlag med makrellrettigheter i Nordsjøen bør for eksempel kunne bytte til seg torskerettigheter i nord fra vestnorske fangstlag.

Forslag til tiltak:

9. Fangstlagene bør administreres av fiskesalgslagene

På samme måte som i EU og Japan finner arbeidsgruppen det naturlig at det er fiskesalgslagene som administrerer fangstlagene. Deltakelse i fangstlagene bør være frivillig. Sett ut fra hensynet til effektiv administrativ drift, bør det være en viss størrelse på fangstlagene. I Japan pågår det nå for eksempel sammenslåing av antall lag for å rasjonalisere driften. Utvalget antar at organisering av fangstlag for hvert fylke i Nord Norge og strekningen Møre og Romsdal til Rogaland er hensiktsmessig. Men fiskerne bør ut fra andre lokale hensyn ha frihet til å finne andre løsninger så lenge de administrativt dekker kostnadene med slike ordninger. Dette gjelder særlig Trøndelag og Sørlandet til Svenskegrensen.

Forslag til tiltak:

10. Fangstlagene bør gis et kollektivt ansvar for at reguleringsbestemmelsene utvikles og overholdes

På samme måte som blant annet i Holland og Japan, bør fangstlagene trekkes inn i utformingen av lokale reguleringsbestemmelser og stilles kollektivt ansvarlig for at de vedtatte bestemmelser overholdes. Kontroll med at reguleringer overholdes er vanskelig for en aktivitet som skjer ute på havet. Den norske ressurs- og fangstkontrollen gjennom Fiskeridirektoratet og Kystvakta er både vanskelig og ressurskrevende. Det finnes imidlertid alternative modeller hvor fiskerne selv gjennom sine fangstlag utøver en større grad av selvkontroll. I Holland er det utviklet en modell slik at hele fangstlaget vil bli straffet om en av deres medlemmer bryter reguleringsbestemmelsene. I denne tankegangen sees fangstlaget på som en bedrift som er kollektivt ansvarlig for at medarbeiderne følger loven. Det er dette

som for eksempel er innført i miljøpolitikken hvor bl.a. oljeselskapene er ansvarlig for de feil medarbeiderne måtte gjøre. Hvis fangstlagene i større grad kan tillegges et slikt ansvar vil fiskerne få et felles ansvar for å se etter at alle medlemmene oppfyller reguleringsbestemmelser. Til en viss grad har allerede fiskesalgslagene i dagens system oppgaver innen kvotekontrollen. Det er disse oppgavene som også kan utvides gjennom fangstlagene. En slik reform vil kunne spare staten for kontrollutgifter. Utøvelsen av slike kontrolloppgaver bør derfor kompenseres av myndighetene i form av utvidede fiskerettigheter slik det praktiseres i Holland.

Konsekvenser av en kystkvotemodell for kystflåten som reguleringsform.

Arbeidsgruppen mener at en kystkvotemodell som reguleringsform vil gi bedre muligheter for samarbeid, spesialisering, garanterte og forutsigelige kvoter, bedre planlagt tid til fangst og fangstbehandling. Dette vil gi konsekvenser for verdiskapningen i flåtegruppen mht.:

- Reduserte driftskostnader
- Faste, større kvoter og jevnere fordeling over året
- Bedre muligheter for samarbeid med fiskekjøper om leveranser
- Kvalitetsfordeler gjennom bl.a. bedre fangstbehandling om bord i fartøyene
- **Kvalitetsmessige konsekvenser**
 - Økt spesialisering på produkt, kunder og marked
 - Mulighet for å bedre kunnskapen om råstoffbehandling
 - Muligheter for å bygge opp gode relasjoner/samarbeid med kjøpersiden
 - Bedre fangstbehandling om bord
 - Bedre tid til å håndtere biprodukter – vil også gi verdiøkning.

Arbeidsgruppen understreker at alle ledd i næringen vil tjene på en kvalitetsøkning. Spesialisering er et nøkkelord. Det vises til at Island og Færøyene i dag har bedre markedsrykte enn Norge når det gjelder kvalitet, og at dette medfører reduserte markedspriser på norsk fisk. Det er derfor et mål å bygge opp ny tillit i markedet. Fiskerne er erfaringsmessig raske til å ta signaler om kvalitet som markedet vil betale for dersom reguleringene ligger til rette for dette.

- **Verdimessige konsekvenser**

En kystkvotemodell vil kunne gi stabilitet i markedet over tid, og gjøre det lettere å bygge opp tillit. Dette vil igjen kunne øke verdien av norsk fisk. Det vil være lettere for

kjøpersiden å inngå langsiktige avtaler med fangstlag, bl.a. fordi spesialisert drift vil medføre mindre tid til omrigging, og mer tid til praktisk fiske. Samtidig vil de få et mindre stresset fiske som er gunstig for verdi og kvalitet. En kystkvotemodell vil i større grad legge til rette for at fiskere og kjøpere skal kunne samarbeide for å oppnå størst mulig verdi av råstoffet.

Som eksempel ble det vist til at når fiskekjøperne ønsker å salte mindre fisk, så vil en jevnere leveranse over året kunne øke tilbudet i ferskfiskmarkedet til bedre priser. Spesielt kan det være gunstig å redusere torsketoppene. Kappfisket etter torsk slik man har sett tidligere er svært uønsket fra kjøpernes side.

Verdiskapning i kroner har i liten grad vært tema for dagens fiskeripolitikk hvor kvotene fordeles etter tonn. Kystkvotemodellen vil motivere til mest mulig verdi pr kg.

- **Kostnadmessige konsekvenser**

Arbeidsgruppen mener en kystkvotemodell vil ha klare kostnadmessige fordeler i form av reduserte driftskostnader. Dette fordi økt spesialisering vil gi reduksjon i omrigginger og nødvendige brukstyper/utstyr pr båt. I forhold til de tiltak som er skissert i Stortingsmelding nr 20 (2002-2003) vil en kystkvotemodell gi redusert gjeldsbyrde fordi aktørene ikke trenger å kjøpe kvoter.

- **Konsekvenser for rekrutteringen til kystfiskeriene**

Flåtegruppen 15-28 meter har tradisjonelt spilt en sentral rolle for rekruttering til næringen, bl.a. som "opplæringssted" for nye fiskere. Det anses derfor viktig å sikre denne flåtegruppen gode rammevilkår. Lønnsomme fartøy vil være mer attraktive arbeidsplasser for ungdom. Tilføring av regionale tilleggskvoter er viktig for å få dette til. Den regionale fordeling av kvoter og rettigheter er en politisk utfordring. Kystflåten gir større verdiskapning per kilo og sysselsetting av en gitt kvote enn havflåten.

Arbeidsgruppen ser to mulige utfall av en kystkvotemodell i forhold til rekruttering:

- 1) Kostnadseffektivisering medfører rasjonalisering som igjen kan gi behov for færre fiskere pr båt.
- 2) Reguleringen ses i forhold til forventet fremtidig utbytte. Øker verdien og reduseres kostnadene vil dette, selv med dagens lave totalkvote og fangstrunnlag pr båt, gi bedre økonomi pr mann. Dette kan gi rom for økt mannskap for å redusere arbeidsbelastning pr mann, ivareta biprodukter, økt fangstbehov, nisjeutvikling (eks. levende fangst) m.v. Det vil si at det ligger et *potensial i frigjort tid*.

Det er også mulig å utvikle spesielle rekrutteringsløsninger innenfor et system med kystkvoter. Modellen vil ha en del av de samme (positive) virkninger som Stortingsmelding

nr 20 (2002-2003) søker å oppnå, men med redusert gjeldsgrad som en positiv faktor i forhold til rekruttering.

- **Samfunnsmessige konsekvenser**

Kystkvotemodellen vil kunne gi en rekke positive samfunnsmessige effekter som:

- Tilrettelegger for sterkere regional/lokal forankring av ressursutnyttelsen
- Stimulerer til bedre utnyttelse av ferskfiskkjedens fortrinn
- Gir leveranser fra en flåte som ikke fryser om bord
- Gir mulighet for utvikling av spesialiserte næringsklynger (næringsmiljø) i kystkommunene.
- Bedre utnyttelse av fersk fisk vil gi behov for sterke fagmiljø/ systemer rundt produksjonen.
- Bedre regionalt kollektivt ansvar fra fiskernes side til å forvalte knappe fiskekvoter på en ansvarlig og bærekraftig måte
- Reduksjon av statens kontrollkostnader

- **Konsekvenser for strukturen i fangst- og industriledd**

Den industrien som har best overlevelsesmuligheter, spesielt i Nord-Norge, er den som kan utnytte ferskt råstoff og industriprodukter avledet av dette (f. eks biprodukter). Ut fra dette mener arbeidsgruppen at en kystkvotemodell vil ha klare industrimessige fordeler, samtidig som grunnrenten går tilbake til regionene.

- **Fangstmønster og bærekraft**

Kystkvotemodellens muligheter for bedre spesialisering vil:

- Gjøre det lønnsomt å drive et selektivt og bærekraftig fiske på stor fisk
- Styrke den mest bærekraftige flåtegruppen.
- Ved at alle har like rettigheter i gruppen, vil konkurransen mellom fiskerne i større grad fokusere på bruk av minst mulig kapital og energi for å få tatt kvoten.

- **ILO – konvensjonens aktualitet i arbeidet med en kystkvotemodell**

ILO 169 omfatter også sjøfisk og marine arter men kan ikke knyttes direkte opp mot arbeidet med kystkvotemodellen. I den grad modellen kan bidra til å opprettholde aktivitet i samiske områder, vil den likevel kunne benyttes til å fremme modellen. Den regionspolitiske tenkningen i kystkvotemodellen bør kunne forenes med grunnideene i et urfolksrettslig perspektiv. Dette vil kunne bringe utviklingen et langt skritt fremover i forhold til å sikre *kystsamfunnenes* (ikke bare de samiske) rett til å livnære seg av ressursene, noe som understreker betydningen av allianser med Sametinget og samiske organisasjoner.

3.6. Kystkvotemodellens konsekvenser for reguleringer av fisket 2004 med forslag til tekniske endringer

Arbeidsgruppen har fått utarbeidet en konkret fordeling av kvotene for 2004 basert på prinsippene i kystkvotemodellen både for å teste ut modellen og for å vise hvilke virkninger modellen har for fordeling av fiskemulighetene. Analyseresultatene foreligger i kapittel 4 og 5 utarbeidet av Trondsen og Jørgensen, Norges Fiskerihøgskole. Analysene baserer seg på de tilgjengelige kvoter for 2004 samt de fordelingene som Fiskeridirektoratet allerede har foretatt mellom fartøygrupper (se vedlegg kap 5.0). Det foreligger også en detaljert gjennomgang av kvotefordelingen for de aktuelle fiskearter.

TEK verdier viser at torsk, hyse og sei utgjør 65 % av kvotegrunnlaget i TEK for 2004. Når Norges kystfiskarlags krav om tilleggskvoter på 35000 tonn sild og 15000 tonn makrell legges til, økes disse fiskearters andel av kvotegrunnlaget i 2004 fra 35 % til 42 %.

Forslag til tiltak:

11. Fiskeridirektoratet må forbedre den statistiske informasjonen. Det må lages oversiktlige ressursregnskap for fartøygrupper og regioner over løpende fangst og ressursbudsjett/prognoser som følge av vedtatte fordelinger av rettigheter og kvoter og forventet fangst

De totalkvotene som på denne måten fremkommer for fartøygruppen er omregnet til TEK verdier og viser at torsk, hyse og sei utgjør 65 % av kvotegrunnlaget i TEK for 2004. Når det tas med tilleggskvoter på 35000 tonn sild og 15000 tonn makrell som Norges kystfiskarlag har krevd, øker andelen sild og makrell fra 35 % til 42 % av kvotegrunnlaget i 2004.

Som det fremgår av rapporten, praktiserer Fiskeridirektoratet mange forskjellige prinsipper for fordeling av kvoter, både når det gjelder fartøygrupperinger og kvotestiger. Det skjer også hyppige endringer av kvotene i løpet av året. Fiskeridirektoratet lager ingen samlede oppdaterte oversikter over hvordan kvotene er fordelt og av konsekvenser av enkeltvedtak for fordeling mellom grupper. Opplysningene må hentes i fra de enkelte såkalte J- meldinger. Denne arbeidsmåten som Fiskeridirektoratet praktiserer gjør systemet ekstremt lite gjennomiktig og gir inntrykk av at det er bare noen få insidere som kjenner systemet. Arbeidsgruppen vil påpeke at denne praksisen ut fra demokrati og habilitetshensyn er meget uheldig. Arbeidsgruppen har derfor måttet sette inn meget store ressurser for å skaffe de

nødvendige oversikter over reguleringssystemet for året 2004, slik det foreligger i rapporten. Det er derfor et generelt stort behov for tilrettelegging av informasjon som viser konsekvensene for fangst av fordeling av rettigheter og kvoter til de enkelte fartøygrupper og regioner.

Kvotefaktor per lengdemeter er beregnet ut fra fartøypopulasjonen 01.01.03. Tallet for antallet registrerte fartøy har imidlertid vist seg usikkert i og med at eierskifter kan gi det samme fartøy flere registreringsmerker i løpet av et år, mens fangst registreres på sluttstedene etter fartøyets registreringsmerke. Årsfangst for et fartøy kan derved i noen tilfeller registreres på flere registreringsmerker.

Forslag til tiltak

12. Hvert fartøy må gis et entydig kvoteidentitetsnummer som både knyttes til fangstregisteret og registeret over eierrettigheter til årlige kvoter

For å få til et mer sikkert og enklere fordelings- og kontrollsystem bør Fiskeridirektoratet innføre et eget kvoteidentitetsnummer uavhengig av eierforhold som knyttes til alle opplysninger om rettigheter, kvoter og fangst, for eksempel kallesignalet som følger fartøyet og ikke reder.

Arbeidsgruppen finner at beregningene av kystkvotene i modellen (rapportens tabell 18-19) fungerer etter intensjonen. Det beregnede kvotegrunnlaget for hele gruppen 15-27,99 meter i 2004 er på samme nivå som faktisk fangst 2003 (ca 135 mill TEK) og gjennomsnittlig 206-207 TEK per fartøy. Beregningene viser også at innføring av de kvotefaktorene som gjelder i torskefiskeriene i mye større grad gir en fordel for de mindre fartøyene. Dette illustrerer arbeidsgruppens poeng mht. at forskjellig praksis for bruk av kvotefaktorer har forskjellig strukturvirkning i torskefiskeriene og andre fiskerier.

Innføring av prinsippene for kvotefaktorene i torskefiskeriene i hele gruppen betyr imidlertid ikke nødvendigvis at de som har mindre fartøy vil få større kvoter å fiske på, men først og fremst at de regionene fartøyene tilhører vil oppnå den samme fordelingsvirkningen som allerede er innført innen torskefiskeriene. Disse kvoterettighetene som fartøyene har opparbeidet vil kunne fordeles videre til fangstlagene i fylket som etter arbeidsgruppens forslag vil kunne stå fritt til å fordele kvotene på de tilgjengelige fartøyer i regionen gjennom bytteordninger.

Arbeidsgruppen har også fått illustrert fordelingsvirkningen av modellen på de enkelte fylker. I regnestykket er alle fartøy tatt med samt annen fangst. Reker er ikke tatt med på grunn av at arbeidsgruppen ikke har et komplett tallmateriale. Det er også foretatt en justering

av fangstgrunnlaget med tilleggskvote på sild (35000 tonn) og makrell (15000 tonn) lik den som er krevd av Norges kystfiskarlag, som gir en tilleggskvote på 14000 TEK. Fordeling av disse tilleggskvotene antar vi er kan være et resultat av forhandlinger mellom fangstlagene, fylkeskommunene og staten.

Etter at en har foretatt en slik regional engangsfordeling av kvoterettighetene, er det skapt basis for kvotejusteringer i senere år. Fartøymassen innen de enkelte fangstlag vil kunne endres over tid som følge av omstruktureringer, men fangst- og kvoterettighetene vil forbli i fangstlaget uavhengig av strukturutviklingen innad i fangstlaget. I modellen for fordeling av de regionale kvotene er det tatt utgangspunkt i alle fartøyene i gruppen 15-27,9 meter. Det kan også dannes mindre fangstlag.

Forslag til tiltak:

13. Mindre frivillige fangstlag bør få et kvotegrunnlag i tråd med de rettighetene fartøyene bringer inn i fangstlaget og gis rettigheter til å forhandle med myndigheter om eventuelle regionale tilleggskvoter.

Det kan være aktuelt å etablere mindre fangstlag av et begrenset antall fartøyer for eksempel for en region som Øst Finnmark, Nord Troms, Helgeland etc. som kan bygges ut etter erfaring og interesse.

3.7 Konsekvenser av kvotemodellen i forhold til dagens reguleringsopplegg.

Ved å innføre de kvotefaktorene som gjelder i torskefiskeriene omgjort til TEK verdier, så ville fordelingen av kvotene i mye større grad gi en fordel for de mindre fartøyene. For eksempel har fartøy på 27 meter innenfor torskefiskeriene kvotefaktor 1,87 sammenlignet med en 15 meters båt, mens den faktiske kvotefaktoren etter totalfangsten innen både hvitfisk og pelagisk fisk i 2003 var på 5,19.

I tabell 1 er torskefaktorene innført i modellen for 2004. Konsekvensene er at den gjennomsnittlige TEK rettighets verdi for 15 meters fartøy øker fra 91 til 148 TEK per fartøy, mens 27 meters fartøy vil få redusert sine rettighetsandeler fra 474 til 277 TEK. Dette betyr imidlertid ikke at de som har mindre fartøy vil få større kvoter å fiske på, men først og fremst at alle regioner vil oppnå den samme fordelingsvirkningen av de nasjonale kvotene som i dag er en konsekvens av kvotestigen innen torskefiskeriene.

Hvis konsekvensene av kvotestigen oppfattes som urimelig, kan en vurdere å gjøre den noe brattere, men en slik justering bør skje for flåten som helhet og ikke for enkeltfiskerier som er gjeldende praksis.

Tabell 1: TEK for fartøy 15-28 meter. Faktisk fangst 2003 og modellberegnet for 2004

Faktisk fangst 2003				Beregnet 2004 modell kvoter		
Fartøy	Kvotefangst	Kvotefaktor per fartøy				
Lengde meter	TEK per fartøy	Faktor	%	Total 1000 TEK	1000TEK	TEK/fart
15	91	1,00	3,10 %	13441	21757	148
16	120	1,31	4,07 %	7570	10393	165
17	137	1,50	4,64 %	6431	8551	182
18	142	1,55	4,82 %	7961	11245	201
19	176	1,93	5,97 %	10034	12413	218
20	201	2,19	6,80 %	8424	9778	233
21	285	3,12	9,66 %	22222	17520	225
22	249	2,72	8,43 %	3978	3743	234
23	293	3,21	9,93 %	11139	9253	243
24	278	3,04	9,42 %	4449	4045	253
25	192	2,10	6,52 %	1346	1823	260
26	312	3,41	10,58 %	5305	4586	270
27	474	5,19	16,07 %	33193	19419	277
15-27,99	207	32,27	100,00 %	135493	134526	206

Disse kvoterettighetene som fartøyene har opparbeidet vil kunne fordeles videre til fangstlagene i fylket som vil kunne stå fritt til å fordele kvotene til de deltakende fartøyer i regionen.

Uten å ta hensyn til andre fiskemuligheter av ikke uttaksregulerte fiskearter, gir modellen uten tilleggskvoter ikke endringer fangstgrunnlaget i Troms og Nordland, men vekst i Rogaland, Skagerrakkysten, Hordaland og Sør- Trøndelag og reduksjon i Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane, Nord Trøndelag og Finnmark. Justering for rekefangst vil kunne endre dette.

For å illustrere modellens muligheter er det i kapittel 5 foretatt justeringer av fangstgrunnlaget med en tilleggskvote på sild (35000 tonn) og makrell (15000 tonn) lik den som er krevd av Norges kystfiskarlag, til sammen 14000 TEK. Fordeling av disse tilleggskvotene kan være et resultat av forhandlinger mellom fangstlagene, fylkeskommunene og staten. For å illustrere hvordan dette kan gjøres er det også utarbeidet et eksempel på en slik regional justering.

4.0 Fiskerireguleringenes konsekvenser for utviklingen av fartøygruppen 15-28 m.

Av Torbjørn Trondsen og Terje M. Jørgensen, Norges Fiskerihøgskole

4.1 Problemstilling og datagrunnlag

I dette kapitlet vil det bli foretatt en analyse av utviklingstrender for fartøygruppen 15-28 meter innenfor rammen av gjeldene norske fiskerireguleringer. Fokus vil bli satt på utvikling og fordeling av antall fartøyer og fangst etter ulike typer og regional tilhørighet. Det vil også bli gjennomført en økonomisk analyse av sammenhengen mellom driftsbetingelsene og fartøyenes økonomiske resultat. Til slutt vil det bli gitt en oversikt over alternative reguleringsmodeller for flåten i Norge og sammenlignbare EU land og presentert en skisse til en kystkvotemodell.

For å få et best mulig datagrunnlag for analyse av flåtegruppens utvikling er det bygget opp en sluttseddeldatabase ved Norges fiskerihøgskole som inneholder data fra alle sluttsedler på alle fiskeleveransene gjennom alle fiskesalgslagene (utenom Skagerrak og Rogaland) i perioden 1999 til og med 2003. Databasen inneholder til sammen vel 900.000 sluttsedler for fiskefartøyer av alle størrelser og typer.

Tekstboks 1: Datagrunnlag for analyser av utviklingen 1999-2003

- Sluttsedler fra
 - Norges Råfisklag
 - Sunnmøre og Romsdal Fiskesalgslag
 - Vestnorges Fiskesalgslag
 - Norges Sildesalgslag
- Konsesjons- og deltakerregisteret
 - Fiskeridirektoratet
- Samlet norsk fangst
 - Fiskeridirektoratet
- Regnskapsdata
 - Brønnøysundregisteret (www.forvalt.no)

Fiskeridirektoratets statistikkavdeling i Bergen som sitter på hele dette datamaterialet var ikke villig til å levere de ønskede data. Det ble derfor tatt direkte kontakt med fiskeslagslagene som på sin side har vært meget

hjelpsom med å levere data. Dette har medført et betydelig merarbeid med hensyn til å samordne databasene som tildels er bygget opp forskjellig i de enkelte salgslagene.

Sluttseddelregisteret er også koplet sammen med registrene over fartøy, fangsttillatelser og konsesjoner for enkeltfartøyer i de enkelte årene. Dette er data som velvilligst er levert av Fiskeridirektoratets konsesjonskontor.

Norges fiskerihøgskole har også tilgang på alle regnskap som er registrert i Brønnøysundregisteret. For fiskefartøyer gjelder dette alle rederier som ikke er organisert som personlige selskaper. Flertallet av de mindre fartøyer er fortsatt registrert gjennom personlige selskaper, slik at de økonomiske data gjennom Brønnøysundregisteret gir et mindre dekkende bilde av flåtens økonomi dess mindre fartøyene er. I tillegg er det bygget opp et arkiv med Fiskeridirektoratets J- meldinger hvor alle kvotevedtak publiseres.

4.2 Deltakelsen i flåtegruppen 15-28 meter i perioden 1999-2003

Utviklingen av fartøygruppen er i stor grad betinget av fangstrettigheter. I den aktuelle perioden for analyse, har fisket med fartøyer 15-28 meter vært lukket for nye deltakere. Fiskerimyndighetene har regulert innsatsen i fisket gjennom deltakerrettigheter og maksimumkvoter.

Tekstboks 2: 40 typer deltakeradganger i fiske

- | | |
|---|-----------------------------------|
| • Gruppe 1 torsk | • Rekestrål over 65 fot |
| • NVG-Kystfartøy | • Loddetrål |
| • Sei nord. Notfartøy 13-27,5m | • Ringnot over 90 fot |
| • Kystrekestrål sør 11 m og over | • NVG trål |
| • Kystmakrell garn/snøre under 13m | • Nordsjøtrål |
| • Kystmakrell garn/snøre 13-21,35m | • Kolmuletrål |
| • Kystmakrell not under 13m | • Avgrenset nordsjøtrål |
| • Kystmakrell not 13-21,35m | • Enhetskvote Ringnot over 90 fot |
| • Konvensjonelle fartøy 28m og over | • Vassildtrål |
| • Enhetskvote konvensjonelle fartøy 28m og over | • Grønlandsrekestrål |
| • Ringnot 70-90 fot (SUK) | • Seinot fartøy over 90 fot |
| • Seigarn. Fartøy 28 m og over | • Snurrevad |
| • Vågehvalfangst | • Flatfisk |
| • Rognkjeks 13m og over | • Industritrål |
| • Kongekrabbe | • Makrelltrål |
| • Nordsjøild. Notfartøy over 21,35m | • Enhetskvote pelagisk trål |
| • Sei sør. Notfartøy 13-27,5m | • Rederikvote konvensjonell >28m |
| • Samlekvote 2001 prøveordning | • Rederikvote torskestrål |
| • Torskestrål | • Ubegrenset trål |
| • Enhetskvote torskestrålere | • Begrenset trål |

Antall kombinasjoner av deltakeradganger i forskjellige fiskerier kan være mange for de enkelte fartøyer og er et resultat av historisk utvikling i de enkelte rederier og de mulighetsvinduer som myndighetene åpner og lukker gjennom utstedelse av tillatelser. I alt er det registrert 40 ulike deltakeradganger (tekstboks 2). I tillegg kommer den åpne Gruppe 2. Som det fremgår av listen er mange deltakeradganger avgrenset mht fartøystørrelse og derved uaktuell for fartøygruppen 15-28m.

Tabell 2 viser antall registrerte fartøyer etter registrerte sluttsedler i gruppen 15-28 meter som er registrert i fylkene Hordaland til og med Finnmark og som er registrert med minst 1000 torskvekvivalenter i årlig fangst.

Tabell 2: Fartøygruppens størrelse

Aktive fartøyer 15-28 m registrert i Hordaland - Finnmark med mer enn 1000 torskvekvivalenter fangst av hvitfisk og pelagisk fisk

Lengde i m	Total fangst per år					1999-2003	
	1999	2000	2001	2002	2003	Trend	
15-20,9	415	431	423	408	391	-7,1	-1,7 %
21-27,9	221	223	240	243	253	8,4	3,8 %
SUM	636	654	663	651	644	1,3	0,2 %
15	144	153	144	143	139		
16	67	67	66	62	59		
17	52	52	52	47	44		
18	56	53	57	56	58		
19	57	63	65	58	54		
20	40	44	39	42	39		
21	72	71	80	84	84		
22	18	16	17	17	18		
23	34	37	38	37	37		
24	21	21	21	18	19		
25	10	10	11	8	8		
26	15	15	15	13	15		
27	52	53	58	66	74		
SUM	636	654	663	651	644	1,3	0,2 %

Det som registreres er antall registreringsmerker som er påført fiskesalgslagenes sluttsedler. Fartøyer som skifter eier kan være registrert med flere registreringsmerker i løpet av et år. Dette fremkommer når vi sammenligner det faktiske antallet registrerte deltakeradganger og antallet fartøyer som har levert fangst jfr. tabell 3.

Tabell 3: Antall fartøyer 15-28 meter Hordaland-Finnmark med registrert fangst og deltakeradganger per 1. jan

En eller flere tillatelser	1999	2000	2001	2002	2003
Nei	94	119	143	97	83
Ja	544	536	520	554	565
Total	638	655	663	651	648

Forskjellen mellom antall fartøyer som er registrert med fangst og antall fartøy med deltakeradgang i hvilket som helst adgangsregistrert fiskeri for perioden ligger mellom 83 (2003) og 143 (2001). En del av forskjellene kan trolig tilskrives at noen av fartøyene er gruppe 2 fartøy, men det er lite trolig at antall fartøy uten noen deltakeradganger utenom Gruppe 2 er særlig stort. Avvikene er imidlertid så pass store at nærmere undersøkelser bør overveies. Det vi konstaterer her er at det virkelige antallet aktive fartøyer i gruppen 15- 28 meter trolig er i underkant av 600.

Tabell 2 og 3 viser at det er ikke har vært noen signifikant endringstrend i utviklingen av det totale antallet fartøyer i perioden. Det var en vekst i antallet aktive fartøyer 1999- 2001 og en reduksjon 2001-2003. Det er en svak nedgangstrend i gruppen under 21 meter og en vekst i gruppen 21-28 meter.

Tabell 4 viser fordeling av fartøyene etter type fiske og regional tilhørighet.

Tabell 4: Antall fartøy 15-28 m registrert i Hordaland - Finnmark med registrert fangst etter type fiske og hjemregion.

	1999	2000	2001	2002	2003	Per år	
BARE PELAGISK FISK							
Nord Norge	4	4	17	20	17	4,2	105 %
Sør Norge	16	24	29	29	38	4,9	31 %
TOTAL	20	28	46	49	55	9,1	46 %
BARE HVIT FISK							
Nord Norge	341	360	319	301	293	-15,5	-5 %
Sør Norge	56	53	49	42	38	-4,7	-8 %
TOTAL	397	413	368	343	331	-20,2	-5 %
FISKE BÅDE HVIT OG PELAGISK							
Nord Norge	137	134	170	171	173	10,9	8 %
Sør Norge	80	79	79	88	84	1,7	2 %
TOTAL	217	213	249	259	257	12,6	6 %

Tallene viser at antallet fartøyer som spesialiserer seg på pelagisk fiske er øket med 9,1 fartøy i året (+46 % årlig) i perioden, mens antallet spesialiserte hvitfiskfartøyer er redusert med 20,2 fartøyer i året (-5 % årlig). Fartøyer som både deltar i fiske etter hvitfisk og pelagisk fisk er på den andre siden økt med 12,6 årlig (+6 % årlig). Hvitfiskflåten består nå mer av "all-round" fartøyer tilpasset flere typer fiskerier samtidig som antallet spesialiserte pelagiske fartøyer øker. Den samme tendensen gjør seg gjeldene både i Nord Norge og Sør Norge, men hvor veksten i antallet fartøyer som både deltar i hvitfisk og pelagisk fiske skjer på bekostning av mer spesialisert hvitfisk og er noe større i Nord Norge enn i Sør Norge.

Denne utviklingen er en konsekvens av myndighetenes utstedelse av deltakeradganger i pelagisk fiske (sild, lodde og makrell m.v.) som har tiltrukket seg fartøyer og gjort det mulig både å delta i hvitfiskfiskeriene (torsk, hyse, sei mv.) og i pelagiske fiskerier.

Utviklingstendensen viser at fiskerne har funnet det attraktivt å kombinere pelagisk fiske og hvitfisk. Veksten i antall fartøyer som er registrert med begge typer rettigheter kommer derved fra fartøyer som tidligere var spesialisert på enten pelagisk fisk eller hvitfisk. Den totale effekten har likevel vært en betydelig avskalling av det totale antall spesialiserte hvitfiskfartøyer.

4.3 Fartøygruppens andel av norsk fangst i perioden 1999-2003

Tabell 5: Norsk fangst 1999-2003

Norsk fangst i mill kg	1999	2000	2001	2002	2003	1999-03	Prosent av bunnfisk	Årlig trend
Torsk	257	219	209	228	217	1130	39 %	-3 %
Hyse	53	46	52	55	60	266	9 %	4 %
Sei	198	170	170	203	212	953	33 %	3 %
Annen bunnfisk	130	109	128	96	91	555	19 %	-7 %
Total bunnfisk	639	544	558	582	581	2904	100 %	-1 %
							av pelagisk	
Sild	829	800	581	574	560	3344	33 %	-9 %
Makrell	208	176	189	221	184	978	10 %	0 %
Lodde	92	371	483	522	249	1717	17 %	51 %
Annen pelagisk	795	732	801	763	897	3987	40 %	3 %
Sum pelagisk	1924	2079	2053	2080	1889	10026	100 %	2 %

Fartøy med deltakeradgang fisker på kvoter som fastsettes av Fiskeridepartementet. I tillegg har fartøyene hatt adgang til å fiske på annen hvitfisk som ikke er regulert av kvoter. For fartøygruppen 15-28 meter har myndighetene tildelt maksimumkvoter i perioden 1999-2003. Det betyr at ingen fartøy har en garantert minimumskvote, men en maksimumskvote som kan fiskes innenfor en viss tidsramme. Hvis ikke alle fartøyene har fisket opp sin kvote i løpet av perioden, kan myndighetene tildele ekstrakvoter. Det betyr at de mest effektive fartøyer som tar mest mulig fangst på kortest mulig tid gis et konkurransefortrinn for å øke sin andel av de tildelte kvotene. Gruppens totalkvote er både et resultat av kvotesituasjonen og fangstmulighetene i Norge totalt, og et resultat av gruppens tildelte andel av de totale norske fangstene som fastsettes av fiskerimyndighetene.

Tabell 5 viser at den samlede norske fangst i perioden 1999-2003 har vært rimelig stabil. De årlige fangstene i perioden for hvitfisk er redusert med 1 %, mens de pelagiske fangstene er øket 2 % ut fra 1999 nivået. Av hvitfisk utgjør torsk den største enkeltarten med 39 %, mens sild er den største pelagiske enkeltarten med 33 %. Fangstene av begge disse bestandene er redusert i perioden med i gjennomsnitt henholdsvis 3 % og 9 % årlig beregnet ut fra 1999 nivået. For øvrig har både hyse og seifangstene øket med henholdsvis 4 og 3 % årlig i perioden. Et spesielt trekk i perioden er den sterke veksten i fangsten av andre pelagiske fiskearter i all hovedsak kolmule, som utgjør et viktig driftsgrunnlag for de store pelagiske trålere. Kolmule har ikke vært en del av fartøygruppen 15-28 meters driftsgrunnlag.

I perioden har også veksten i loddefangstene i gjennomsnitt vært på 51 % årlig fra 1999 nivået. Men fangstene falt igjen i 2003 og fisket er helt stoppet opp i 2004.

Fangstmulighetene for Norge er regulert av de norske kvotene som fastsettes av fiskerimyndighetene etter blant annet forhandlinger med naboland med andeler i de felles bestander. Spørsmålet som kan stilles er i hvilken grad fangstene samsvarer med kvotene?

Tabell 6 viser de store bestandene som er regulert av en totalkvote.

Tabell 6: Norsk fangst i prosent av vedtatte totalkvoter

	1999	2000	2001	2002	2003	1999-03	Mens
Torsk	103 %	109 %	103 %	112 %	109 %	107 %	fangstene for
Hyse	89 %	98 %	88 %	76 %	89 %	87 %	sild og sei over
Sei	105 %	107 %	102 %	98 %	90 %	100 %	hele perioden
Sild	100 %	100 %	102 %	101 %	102 %	101 %	er på samme
Makrell	128 %	101 %	106 %	120 %	114 %	114 %	størrelsesnivå
Lodde	57 %	102 %	103 %	101 %	83 %	95 %	som de
Kolmule	102 %	108 %	118 %	115 %	175 %	123 %	

samlede kvotene, er de samlede torskekvoteene overfisket med 7 %, makrellkvoten, med 14 % og kolmulekvotene med hele 23 % i perioden. Fangstene av hyse og lodde har imidlertid vært lavere enn totalkvotene.

En del av forklaringen på overfisket av torskekvoteene kan være at de inkluderer fangst av russiske kvoter fisket av norske fartøyer som kjøper kvoter fra Russland.

Det store overfisket av kolmule er bevist politikk fra norske myndigheter som ikke respekterer TAC satt av det internasjonale havforskningsrådet. Det har heller ikke vært noe ønske fra norske myndigheter å inngå bindende avtaler med de andre nasjoner som har andeler i kolmulebestanden. Alle aktørene konkurrerer om høyest mulige historiske fangstandeler som antas å bli lagt til grunn for forhandlingsresultat på et senere tidspunkt. Med referanse til sildebestandens kollaps i 1960 årene, er denne utviklingen meget bekymringsfull. Kolmule er også en viktig matfisk for torsk og annen hvitfisk. Kollaps i kolmulebestanden kan derved få store ringvirkninger også for kystfisket.

4.4 Fordeling av fangst

Fordeling av kvoter har tradisjonelt foregått i Norge etter antall tonn. I og med at kvoter er den viktigste innsatsfaktoren i fiske som økonomisk virksomhet, er fordeling av kvoter i realiteten fordeling av økonomiske driftsmuligheter for næringsvirksomhet mellom fartøygrupper og regioner i Norge. Det er dette prinsippet som er nedfelt i fordeling av kvoter i resten av Europa. I EU fordeles alle kvotene mellom medlemsland som torskeekvivalenter ut

fra prinsippet om at det skal opprettholdes en relativ stabilitet og rettferdighet i fordelingen av de økonomiske muligheter som ligger i kvoteverdiene.

Innføring av samlekvotemodellen for kystfiske har til en viss grad adoptert dette prinsippet i og med at torsk, hyse og sei kan kombineres etter bestemte verdinøkler. Dette prinsippet som er nedfelt i EUs fiskeriforvaltning bør også legges til grunn for den norske fordeling av kvotene mellom fartøygrupper og regioner.

Med utgangspunkt i et slikt prinsipp, må en først bestemme de relative verdiene av de enkelte fiskearter. Her har vi valgt å kalkulere alle fangstene i torskkekvivalenter (TEK).

Tekstboks 3: Torskkekvivalenter (TEK)

Torsk	= 1	I tekstboks 3 er vist torskkekvivalentene beregnet på basis av total fangst og fangstverdi over hele perioden 1999-2003 og uttrykker hvor mye torsk som
Hyse	= 0,73	
Sei	= 0,29	
Annen hvitfisk	= 0,66	
Sild	= 0,19	
Makrell	= 0,49	
Lodde & annen pelagisk fisk	= 0,11	

skal til for å dekke verdien av ett kilo av de øvrige fiskearter. Med andre ord er det tilstrekkelig med 0,73 kilo torsk for å kjøpe et kilo hyse. Et kilo hyse er derved verdt 0,73 kilo torsk.

I og med at TEK-ene er beregnet som et gjennomsnitt for hele 5-årsperioden, tas det ikke i disse beregningene hensyn til variasjoner i priser de enkelte år, sesonger eller anvendelser. For eksempel er lodde anvendt til konsum mye mer verdt enn lodde levert til fabrikk. Ved anvendelse av TEK i regulering av fiske, kan det utvikles TEK standarder som reflekterer markedsverdiene for anvendelsene. Det er også mulig slik fiskerimyndighetene gjør gjennom samlekvotemodellen, å justere verdien på TEK for å stimulere fiske etter spesielle arter som kanskje er mer kostbare å fiske enn andre. For vårt formål med å illustrere konsekvensene av fordelingspolitikken for fartøygruppen 15-28 meter, vil ikke TEK verdiene her bli mer differensiert.

Tabell 7: Norsk fangst 1999-2003 i mill. torskeekvivalenter.

	1999	2000	2001	2002	2003	1999-03	Andel av	Årlig	
							av bunnfisk	endr	trend
Torsk	257	219	209	228	217	1130	57 %	-6,9	-3 %
Hyse	39	34	38	40	43	194	10 %	1,6	4 %
Sei	58	49	49	59	62	276	14 %	1,8	3 %
Annen bunnfisk	86	72	84	63	60	366	19 %	-6,0	-7 %
Total bunnfisk	439	374	380	390	383	1967	100 %	-9,6	-2 %
							av pelagisk		
Sild	158	152	110	109	106	635	36 %	-14,5	-9 %
Makrell	102	86	92	108	90	479	28 %	-0,1	0 %
Lodde	10	41	53	57	27	189	11 %	5,1	51 %
Annen pelagisk	88	80	88	84	99	439	25 %	2,6	3 %
Sum pelagisk	357	360	344	359	322	1742	100 %	-7,0	-2 %

Tabell 7 viser norsk fangst i perioden 1999-2003 omregnet til million torskeekvivalenter (TEK). Den viktigste forskjellen fra beregningen i tonn er at torsk øker sin relative betydning for fangstgrunnlaget fra 39 % av hvitfisk i tonn (tabell 4) til 57 % av fangstgrunnlaget beregnet i torskeekvivalenter. Sei verdiene går tilsvarende ned. En tilsvarende endring skjer for makrellen på pelagisk side som utgjør 10 % av det pelagiske kvantumet (tabell 4) men 28 % regnet i torskeekvivalenter. Økningen skjer i hovedsak på bekostning av verdiene til andre pelagiske arter, særlig den relativt lavprisede kolmulen. Samlet sett ser vi at verdiene i TEK for både hvitfisk og pelagisk fisk er redusert med 2 % årlig i perioden 1999 til 2003.

Spørsmålet er så hvor stor andel fartøygruppen 15-28 meter som utgjør en viktig ryggrad i kystfisket, har av de totale fangstverdiene beregnet i torskeekvivalenter. Dette skal vi se på i de påfølgende tabeller.

Tabell 8: Fartøygruppen 15-28 m registrert i Hordaland - Finnmark. Andel av norsk fangstmengde målt i tonn

	1999	2000	2001	2002	2003	SUM	2003-1999
Torsk	25,8 %	26,6 %	28,6 %	24,5 %	23,5 %	25,8 %	-2,4 %
Hyse	22,9 %	20,7 %	21,5 %	23,7 %	22,3 %	22,3 %	-0,6 %
Sei	28,8 %	29,0 %	27,6 %	22,9 %	26,2 %	26,8 %	-2,6 %
Annen hvitfisk	10,1 %	10,9 %	8,9 %	10,2 %	12,6 %	10,4 %	2,5 %
Total hvitfisk	23,3 %	23,7 %	23,1 %	21,5 %	22,6 %	22,8 %	-0,7 %
Sild	25,7 %	28,0 %	31,3 %	31,2 %	30,4 %	28,9 %	4,7 %
Makrell	11,0 %	14,6 %	13,9 %	13,0 %	14,5 %	13,3 %	3,5 %
Lodde og annen pelagisk	1,9 %	1,9 %	2,4 %	3,2 %	2,1 %	2,3 %	0,2 %
Total pelagisk	13,1 %	13,0 %	11,6 %	12,0 %	11,7 %	12,3 %	-1,4 %
Total all fisk	15,7 %	15,2 %	14,1 %	14,0 %	14,3 %	14,7 %	-1,4 %

Tabell 8 viser fartøygruppen 15-28 meter sin andel av total norsk fangst i tonn. Tabellen viser at det ikke er noen signifikant positiv eller negativ trend i andelene i denne perioden. Den totale fangstandelen var imidlertid 1,4 % lavere i 2003 enn i 1999. Størst er nedgangen i fangstandelen for torsk og sei, mens fangstandelen er øket for annen hvitfisk, sild og makrell. En forklaring på dette kan være at overreguleringene av torsk er blitt mindre de seneste år noe som har redusert fortrinnet av flåtegruppens store fangstkapasitet.

Tabell 9: Fartøygruppen 15-28 m registrert i Hordaland - Finnmark - andel av norsk fangstmengde målt i torskkeekvivalenter (TEK).

	1999	2000	2001	2002	2003	SUM	2003-1999
Torsk	25,8 %	26,6 %	28,6 %	24,5 %	23,5 %	25,8 %	-2,3 %
Hyse	22,9 %	20,6 %	21,5 %	23,6 %	22,3 %	22,2 %	-0,6 %
Sei	27,1 %	28,8 %	27,7 %	22,9 %	26,2 %	26,4 %	-1,0 %
Annen hvitfisk	10,1 %	10,9 %	8,9 %	10,3 %	12,6 %	10,4 %	2,5 %
Total hvitfisk	22,6 %	23,4 %	23,4 %	21,8 %	22,0 %	22,6 %	-0,6 %
Sild	25,7 %	28,0 %	31,3 %	29,7 %	30,5 %	28,7 %	4,8 %
Makrell	9,0 %	11,9 %	11,4 %	9,9 %	11,9 %	10,7 %	2,8 %
Lodde og annen pelagisk	1,6 %	1,9 %	2,4 %	1,9 %	1,2 %	2,6 %	-0,4 %
Sum pelagisk	14,4 %	15,3 %	14,1 %	12,8 %	13,8 %	14,1 %	-0,5 %
Total all fisk	18,9 %	19,4 %	19,0 %	17,5 %	18,3 %	18,6 %	-0,6 %

Tabell 9 viser fartøygruppens andel av norsk fangst kalkulert i TEK. De samme hovedtrekkene fremkommer som for beregning i tonn. Forskjellen er at flåtegruppens andel av fangstverdiene er høyere enn for kvantum (gjennomsnittlig 18,6 % av TEK for hele perioden mot 14,7 % av fangst i tonn), noe som viser at verdiskapningen per kilo fangst er større for denne flåten enn for gjennomsnittet av norsk fangst.

Neste spørsmål er om utviklingen er lik i de ulike regioner?

Tabell 10: Fartøy 15-28 m Hordaland - Finnmark med registrert fangst.

Fangst i torskkekvivalenter (mill TEK). Landsdelsfordelt.

		1999	2000	2001	2002	2003	Total	Per år 2003-1999	
		Mill TEK						Antall	trend
Nord Norge	Hvitfisk	80	69	71	69	68	357	-2	-2,8 %
	Pelagisk	29	32	28	28	24	140	-1	-4,6 %
	Totalt	109	101	99	98	93	501	-4	-3,2 %
Hordaland- Trøndelag	Hvitfisk	20	19	18	16	16	89	-1	-5,6 %
	Pelagisk	23	23	21	22	22	111	0	-1,5 %
	Totalt	45	44	40	40	39	208	-1	-3,1 %
TOTAL	Hvitfisk	100	87	89	85	84	446	-3	-3,4 %
	Pelagisk	51	55	48	50	46	251	-3	-6,6 %
	Totalt	154	145	140	138	133	709	-5	-3,2 %
Nord norsk andel	% andel	71 %	70 %	71 %	71 %	70 %	71 %	0	

Tabell 10 fordeler fangstutviklingen i TEK på regioner. Det fremgår at fangsten har gått ned både i nord og i sør med samlet sett 3,2 % årlig. Til sammenligning viste tabell 6 at de nasjonale fangstene både for hvitfisk og pelagisk fisk var redusert med 2 % årlig i perioden 1999-2003. Fangstutviklingen for pelagisk fangst er sterkere negativ i Nord Norge enn for de sørnorske regionene (-4,6 % mot -1,5 % i årlig fangstreduksjon). Den nord norske andelen av fangstene har imidlertid ligget stabilt på 71 % av totalfangstverdiene i gruppen 15-28 meter. Fangsttrenden er derfor lik uavhengig av landsdel.

Neste spørsmål er om de endringene vi har sett i sammensetningen av flåten mht. rettigheter i hvitfisk og pelagisk også har gitt seg utslag i fordelingen av fangst.

Tabell 11: Fartøy 15-28 m Hordaland - Finnmark med registrert fangst. Fangst i torskkekvivalenter (mill TEK). Fordelt etter fiskerettigheter.

Fiskerettighet	1999	2000	2001	2002	2003	Årlig endring	
	Mill TEK					Antall	Trend
Bare pelagisk fangst	2,7	4,5	4,8	5,8	6,5	0,9	34 %
Bare hvitfisk fangst	61,7	54,6	48,6	49,3	44,9	-3,9	-6 %
Både hvitfisk og pelagisk fangst							
Total	89,2	85,7	86,3	82,8	81,1	-1,9	-2 %
Hvitfisk	38,6	32,9	40,3	36,1	39,5	0,5	1 %
Pelagisk fisk	48,9	50,9	44,0	44,5	39,6	-2,5	-5 %

Tabell 11 fordeler fangstutviklingen mellom fartøyer med forskjellige fangstrettigheter, de som bare har hvitfisk eller pelagiske rettigheter og de som både har

hvitfisk og pelagiske rettigheter. Tabellen viser at fartøygruppen med bare pelagisk fangstrettigheter har øket sin fangst mest med 34 % årlig, mens veksten av antall fartøyer var på 46 % årlig (tabell 2). Fartøyer med bare hvitfiskfangst har fått redusert sine fangster (-6 %) i takt med reduksjonen i antall slike fartøyer (-5 %, tabell 2). Veksten i antall fartøyer med både hvitfisk og pelagisk fangst er 6 % årlig (tabell 2), men har ikke ført til tilsvarende vekst i fangst. Derimot er totalfangsten for slike fartøyer redusert med -2 % årlig. Denne ubalansen i veksten av antall fartøyer i forhold til totalfangsten vil måtte få konsekvenser for de gjennomsnittlige fangstene i denne fartøygruppen.

Tabell 12 viser konsekvensene av de utviklingstrekk beskrevet i tabell 10.

Tabell 12: Gjennomsnittsfangst fartøy 15-28 m. - endring i torskeekvivalenter (1000 TEK). Fordelt etter landsdel og fiskerettigheter

	1999	2000	2001	2002	2003	Årlig endring ant	trend
	1000 TEK						
Nord Norge	225	203	196	198	192	-7	-3 %
Sør Norge	289	277	257	253	242	-12	-4 %
Total	241	221	211	212	205	-8	-3 %
Fartøyer med							
bare pelagisk fangst	134	160	103	118	117	-8	-6 %
Bare hvitfisk fangst	155	132	132	144	135	-3	-2 %
Både hvitfisk og pelagisk fangst							
Total	407	402	347	320	312	-27	-7 %
Hvitfisk	176	154	162	139	152	-6	-4 %
Pelagisk fisk	223	239	177	172	152	-21	-9 %

For fartøygruppen 15-28 meter sett under ett falt enhetsfangstene med 3 % årlig i perioden. Fartøyer fra Sør Norge har imidlertid i gjennomsnitt hatt mellom 28 % (1999: 189 mot 226 tusen TEK)) og 26 % (2003: 242 mot 192 tusen TEK) høyere enhetsfangster enn fartøyer i Nord Norge.

Enhetsfangstene for de fartøyene som kun hadde pelagiske rettigheter fikk også redusert sine fangster med 6 % i året i perioden samtidig som de totale fangstene i gruppen økte med 34 % årlig (tabell 11). Enhetsfangstene for de spesialiserte pelagiske fartøyene er derved de laveste av alle gruppene. Mange av disse fartøyene har imidlertid fiskerettigheter i rekefiskeriene som ikke er inkludert i denne analysen. Nedgangen i enhetsfangstene for de spesialiserte hvitfiskfartøyene på 2 % årlig er noe mindre enn nedgangen for gruppen som helhet som var på - 6 % (tabell 11).

De fartøyene som var tidlig ute og fikk både hvitfisk og pelagiske rettigheter har hatt et meget godt fangstgrunnlag sammenlignet med de spesialiserte fartøyene. Mens hvitfisk og

pelagiske fartøyer hver for seg hadde henholdsvis 134 og 155 tusen TEK i gjennomsnittlig fangst i 1999, så hadde kombinasjonsfartøyene hele 408 tusen TEK, dvs 2,6-3 ganger større fangstgrunnlag. Dette har naturlig nok vært sterkt motiverende for ekspansjonen innenfor denne sektoren og den sterke økningen i antall fartøyer. Etter hvert som antall fartøyer i gruppen har vokst, så har enhetsfangstene gått ned, fra 408 tusen TEK i 1999 til 312 tusen TEK i 2003. Dette har gitt en nedadgående fangsttrend på 7 % årlig. Men fortsatt har disse kombinasjonsfartøyene et fangstgrunnlag som er ca 2,3-2,7 ganger høyere enn for fartøyer som enten er spesialisert med kun hvitfisk eller på pelagiske rettigheter.

4.5 Økonomiske konsekvenser

De økonomiske konsekvensene av denne fordelingen av fangstrettigheter fremkommer ved å studere regnskapene til fartøyene. Alle selskap som er organisert som aksjeselskaper eller lignende må sende inn regnskapene til Brønnøysundregisteret. Vi har funnet til sammen 468 regnskap for fartøyer 15-27,9 meter for perioden 1999-2002. Fartøy som har regnskapsførte driftsinntekter som er mindre enn 5 kr eller mer enn 20 kr per TEK er ikke tatt med ut fra en antagelse om at disse har andre inntekter enn fra fiske av kun hvitfisk og kun pelagisk fisk.

Tabell 13: Gjennomsnittlig årlige økonomiske nøkkeltall for fartøy 15-27,9 meter 1999-2002 organisert som aksjeselskap med driftsinntekter mellom 5 og 20 kr TEK.

	Fangstrettighet			Total
	Hvitfisk og pelagisk	Bare hvitfisk	Bare pelagisk	
Antall regnskap	17	195	256	468
Total fangst i 1000 TEK	426	187	195	318
Totale fangstinntekter i 1000 TEK	5542	2584	2820	4210
Fangstinntekter per TEK	13,0	13,8	14,5	13,2
Driftsinntekter per TEK	13,3	13,4	13,5	13,4
Lønn per TEK	5,6	6,3	5,6	5,9
Driftskostnader per TEK	12,7	13,9	21,1	13,5
Driftsresultat per TEK	0,7	-0,5	-7,7	-0,1
Finanskostnader per TEK	0,2	0,1	0,1	0,2
Ordinært resultat per TEK	-0,8	-1,8	-9,7	-1,5
Sum gjeld i 1000 kr	9883	4095	8418	7418
Sum egenkapital i 1000 kr	752	-108	416	382

Vi ser av tabell 13 at de beregnede fangstinntekter og regnskapsførte gjennomsnittlige driftsinntekter per TEK, avviker med 30- 40 øre for fartøy med både hvitfisk og pelagiske

rettigheter og 1 kr for fartøyer med bare pelagiske rettigheter, noe som anses som tilfredsstillende for vårt analyseformål.

Tabell 13 viser gjennomsnittlige årlige resultater fordelt på fartøyer med henholdsvis hvitfisk og pelagiske rettigheter, bare hvitfiskrettigheter og bare pelagiske rettigheter.

For det første fremkommer det at driftsinntektene per TEK i gjennomsnitt ikke varierer mellom fartøy med ulike rettigheter. Beregningene viser at fartøy som både har hvitfisk og pelagiske rettigheter også har lavere driftskostnader per TEK enn fartøyer med henholdsvis bare hvitfisk og bare pelagiske rettigheter. Kombinasjonsfartøyene har derved i gjennomsnitt et positivt driftsresultat per TEK, mens de to øvrige fartøygruppene har et negativt driftsresultat. På den andre siden har kombinasjonsfartøyene i gjennomsnitt mer gjeld og dermed mer finanskostnader enn de øvrige fartøytypene, slik at det ordinære resultatet før skatt også er negativt for denne fartøygruppen som for de øvrige to fartøygruppene. Fartøy med bare pelagiske rettigheter har meget høyere kostnader per TEK enn de øvrige. Her kan det ligge en feilmargin i og med at antallet fartøy er lavt og at vi ikke har tatt med reker i inntektsgrunnlaget, noe som er tilfellet for en del av fartøyene med pelagiske rettigheter.

Egenkapitalen er i gjennomsnitt negativ for fartøyer med bare hvitfiskrettigheter, mens den er positiv for de to andre fartøygruppene.

- | | |
|-------------------------------|--|
| • Fangstår | • Driftskostnader i kr/TEK |
| • Fartøyets lengste lengde | • Salgsinntekter i kr/TEK |
| • Fartøyets bredde | • Lønnskostnader i kr/TEK |
| • Bruttotonn | • Finanskostnader per lengdemeter |
| • Fartøyets alder | • Sum varige driftsmidler |
| • Motorens alder | • Sum egenkapital |
| • Motorkraft | • Sum gjeld |
| • Fartøyets hjemfylke | • Alle kjente deltakeradganger i fiske (40) |
| • Fangst i TEK | • Deltakelse i bare pelagiske fiskerier |
| • Ordinært resultat før skatt | • Deltakelse i både hvitfiskerier og pelagiske fiskerier |
| | • Deltakelse i bare pelagiske fiskerier |

Tekstboks 4: Faktorer som inngår i den økonomiske analysemodellen

Med basis i variasjon i data om fartøy, fangst, rettigheter og regnskap for de enkelte fartøyer, kan vi også statistisk finne hvilke faktorer som forklarer variasjonen og dermed signifikante avvik fra

gjennomsnittsfartøyene i gruppen. I tekstboks 4 er driftsfaktorene som inngår i analysene presentert.

Tabell 14 viser resultatet av en statistisk⁵ analyse som angir den relative nettoeffekten av endringer i ulike enkeltfaktorer for det ordinære resultatet for fartøygruppen 15-28 meter

Modellen forklarer 61 % av all variasjon i driftsresultatet på årsbasis i perioden 1999-2002 ($R^2=0,61$). I tillegg kommer faktorer som fartøyets tilstand, skipperens, mannskapets dyktighet og andre utenforliggende forhold.

Tabell 14: Forklaringsmodell for driftsresultatet for fartøyer 15-28 meter

Nettoeffekt av	Endring av ordinært resultat i 1000 kr	Korrelasjonsstyrke	Sig.
1000 TEK øket total fangst	2,89	0,72	0,000
Salgspris øket med 1 kr/TEK	111,42	0,35	0,000
Bruttotonnasje øket med 1 BRT (juni 2003)	4,59	0,35	0,000
Deltakeradgang i ringnot 70-90 fot (SUK)	1073,08	0,12	0,001
Nordsjøtrålkonsesjon	653,17	0,11	0,010
Driftskostnader øket med 1 kr/TEK	-17,25	-0,18	0,000
Fartøy lengde over 15 m øket med 1 m	-80,88	-0,35	0,000
1000 kr i øket finanskostnader per lengdemeter	-0,04	-0,77	0,000
Konstant	-1508,25		0,000
N= 468, $R^2= 0,61$			

Den sterkeste sammenhengen er mellom driftsresultat og fangstmengde. For hvert tonn TEK fartøyene øker fangst, øker også resultatet med nesten 3000 kr, dvs. 3 kr per TEK når det også er kontrollert for andre faktorer.

Analysen viser også en sterk negativ sammenheng mellom fartøylengde og det ordinære resultatet (før skatt) når en kontrollerer for de øvrige faktorer. Nettoeffekten av fartøylengde når det kontrolleres for de øvrige driftsfaktorene, er at for hver meter fartøyene økes over 15 meter så reduseres driftsresultat med 81 000 kr. I tillegg reduseres det ordinære resultatet med 40 kroner for hver 1000 kroner finanskostnadene øker per lengdemeter. Det vil si at om fartøyene øker finanskostnadene med 1 mill kr for å øke fartøylengden med 5 meter, reduseres det ordinære resultatet med 8000 kr. Det er en sammenheng mellom fartøyets lengde og tildelte kvoter, men det er også en indikator for investeringskostnader. Resultatet indikerer imidlertid at økning av fartøyets lengde og økende finanskostnader per fartøymeter har en negativ effekt på resultatet hvis ikke dette også oppveies av en økning av totalfangsten. Økning av bruttotonnasjen er en slik faktor. Økning av bruttotonnasjen med 1 tonn øker det

⁵ multivariant regresjonsanalyse

ordinære resultatet med 4 590 kr, noe som naturlig nok har sammenheng med både større fangstevne (se tabell 16) og bedre kapasitet for fangstbehandling om bord.

På inntektssiden er det økningen av salgsprisene som bidrar sterkest til det ordinære resultatet. For hver krone salgsprisen av en TEK øker, så forbedres det ordinære resultatet med 112 000 kroner i året. På den andre siden reduseres det ordinære resultatet med 17 000 kroner for hver krone driftskostnadene per TEK økes i denne modellen.

Når alle de ovenstående faktorer er kontrollert for, er det ytterligere en gjenstående positiv nettoeffekt for driftsresultatet at fartøyene har deltakeradganger i Ringnot 70-90 fot (SUK rettighet) og Nordsjøkonsesjon. Nettoeffekten av en SUK rettighet er et forbedret resultat på 1,1 mill kroner, mens en Nordsjøtrålkonsesjon forbedrer resultatet med 650 000 kr når en har kontrollert for alle de øvrige faktorer. Korrelasjonsstyrken er imidlertid svak på grunn av få regnskap.

For øvrig har vi ikke funnet noen nettoeffekt på det ordinære resultatet av fartøyets lokalisering på fylker eller av ulike rettigheter.

Total fangst er den faktoren som har størst betydning for årsresultatet. Tabell 15 viser en modell som forklarer 79 % ($R^2 = 0,79$) av fangstvariasjonen i TEK.

Tabell 15: Fartøy 15-28 m. Forklaringsmodell for total fangst i 1000 TEK

Nettoeffekt av	Fangst 1000 TEK	Korrelasjonsstyrke	Sig.
1 tonn øket bruttotonnasje (juni 2003)	1,68	0,51	0,000
Deltakelse i både pelagiske og hvitfiskfiskerier	95,83	0,28	0,000
Deltakeradgang Ringnot 70 -90 fot (SUK) fartøyer	297,40	0,14	0,000
Bare deltakelse i pelagisk fiske	173,22	0,13	0,000
Fartøylengde over 15 meter øket med 1 m	6,04	0,11	0,028
Trøndelag som hjemfylke	42,77	0,10	0,007
Sogn & Fjordane som hjemfylke	64,09	0,09	0,007
Deltakeradgang Gruppe 1 torsk	56,48	0,08	0,014
Motoralder 2003 øket med 1 år	-0,05	-0,06	0,025
Deltakeradgang Kystrekestrål Sør fartøy 11 m og over	-170,77	-0,08	0,005
Deltakeradgang NVG -sild med kystfartøy	-66,81	-0,15	0,000
Driftskostnader økes med 1 kr/TEK	-4,34	-0,18	0,000
Konstant	63,27		0,018
N= 468, $R^2 = 0,79$			

Tabellen viser at bruttotonnasjen gir den sterkeste korrelasjonsstyrken på fangst når en kontrollerer for alle de øvrige faktorene i modellen. For hvert tonn fartøyet øker, så øker fangstene i modellen med 1680 kg TEK. Motorens alder har også en signifikant om enn svak,

negativ betydning på fangst. Fartøylengde har også positiv nettoeffekt på årsfangsten med 6 tonn TEK per lengdemeter over 15 meter.

For øvrig er det deltakeradgangene som har størst betydning for fartøyenes årlige fangst. Deltakelse i både pelagiske og hvitfisk- fiskerier gir i modellen en tilleggsfangst på 96 tonn TEK i året, SUK adgang øker fangstene med 297 tonn, deltakelse i bare pelagiske fiskerier øker fangsten med 173 tonn mens nettoeffekten i tillegg for deltakeradgangen i NVG sild er negativ med 67 tonn. I vurderingen av den samlede effekten av deltakelse i pelagiske fiskerier må en også ta i betraktning alle disse faktorene.

Deltakeradgangen i Gruppe 1 torsk er relatert til økede fangster på 56 tonn. Geografisk er det bare fartøyer som er lokalisert i Trøndelagsfylkene og Sogn og Fjordane som utmerker seg med en positiv nettoeffekt på årsfangsten med henholdsvis 43 og 64 tonn TEK per år.

I tillegg til fangst er det gjennomsnittsverdiene på fangsten som er den viktigste faktoren for driftsresultatet. Tabell 16 viser en modell som viser driftsbetingelser som påvirker salgspris.

Tabell 16: Fartøy 15-28 m. Forklaringsmodell pris per kilo TEK

Nettoeffekt av	Endring av gj. pris per TEK	Korrelasjonsstyrke	Sig.
	KR		
1 kr i økte driftskostnader/TEK	0,09	0,28	0,00
Deltakeradgang i kystmakrell not fartøy 13 -21,35m	2,09	0,23	0,00
1000 kr i økte finanskostnader/fartøylengde i meter	0,00	0,18	0,00
Deltakeradgang NVG sild med kystfartøy	0,83	0,15	0,01
Deltakeradgang samlekvote 2001 som prøveordning	1,90	0,12	0,02
Deltakeradgang med Ringnot 70 -90 fot (SUK) fartøy	2,86	0,10	0,05
Deltakeradgang Nordsjøtrålkonsesjon	-2,53	-0,13	0,03
Finnmark som hjemfylke	-0,86	-0,14	0,01
Bare pelagiske deltakeradganger	-2,99	-0,17	0,01
1000 TEK i øket total fangst	0,00	-0,25	0,00
Konstant	12,61		0,00
N= 468, R ² = 0,25			

Modellen forklarer bare 25 % av de registrerte årlige prisvariasjonene som vi har funnet blant de 468 årsregnskapene, noe som illustrerer at størstedelen av prisvariasjonene ligger på faktorer utenom modellen og fiskernes kontroll slik som omsetningsform, markedspriser etc.

Denne modellen viser også at det er sammenheng mellom gjennomsnittsprisene på den ene siden og driftskostnader og finanskostnader på den andre, noe som bekrefter at økning av

markedspriser er forbundet med driftsutgifter og investeringer for å tilfredsstille markedsønsker. På den andre siden er økende årsfangst forbundet med reduserte salgsverdier (0,3 øre per tonn TEK), dvs at et fartøy som selger 100 tonn mer enn et annet forventes etter modellen å ha 30 øre/TEK i gjennomsnittlig lavere salgspriser

Modellen viser også den betydelige sammenhengen det er mellom deltakeradganger og de gjennomsnittlige salgspriser. De fartøyene i lengdegruppen 15-28 m som fikk deltakeradgang i prøveordningen med samlekvoter i 2001, kan notere en nettoøkning av fiskeprisene på kr 1,90 /kg. Deltakeradgangen med SUK fartøy er forbundet med en øket gjennomsnittlig salgsverdien på kr 2,90/kg TEK, adgangen til kystmakrell økte verdien med 2,1 kr/kg, adgangen til samlekvotene i 2001 økte verdien med 1,9 kr/kg og deltakeradgang i NVG sild økte verdien med 0,83 kr/kg. På den andre siden er salgsverdien per TEK redusert for fartøy med kun Nordsjøkonsesjon (-2,5 kr /kg) og bare pelagiske deltakeradganger (-2,9 kr/kg).

Av alle fylkene er det bare Finnmark som skiller seg ut negativt mht. en lavere salgsverdi på 80 øre/TEK. Her kan fiskestørrelse (Vårtorsk og små fisk i Finnmark) og anvendelse (frossenfisk) spille en rolle.

Driftskostnadene har også stor betydning for årsresultatet. I tabell 17 vises en forklaringsmodell over nettoeffekten av ulike faktorer som påvirker driftskostnadene per fangstkilo i TEK. Modellen forklarer 50 % av all variasjon i registrerte driftskostnader, slik at det i tillegg er stor variasjon som kan knyttes til mannskapets dyktighet etc.

Tabell 17: Fartøy 15-28 m. Forklaringsmodell driftskostnader per kilo TEK

Nettoeffekt av	Endring av driftskostnader per TEK	Korrelasjonsstyrke	Sig.
	Kr/TEK		
Nordsjøtrålkonsesjon	30,48	0,48	0,000
Avgrenset nordsjøtrål	51,72	0,41	0,000
Bare pelagiske deltakeradgang (-er)	22,99	0,41	0,000
Salgspris øker med 1 kr/TEK	0,73	0,23	0,000
Regnskapsførte varige driftsmidler øker 1 kr	0,00	0,15	0,007
Sogn & Fjordane som hjemfylke	2,82	0,09	0,041
Deltakeradgang kystmakrell med not fartøy 13-21,35m	-4,75	-0,16	0,001
1000 TEK i øket total fangst	-0,01	-0,27	0,000
Deltakeradgang kystrekestrål Sør fartøy 11 m og over	-49,04	-0,55	0,000
Konstant	5,01		0,013
N= 468, R2= 0,50			

Tabellen viser at de sterkeste kostnadsdrivende faktorer er deltakeradgangen i Nordsjøtrålfiske og deltakelse i bare pelagisk fiske som øker driftskostnadene netto med henholdsvis 23 og 52 kroner per kilo TEK hvitfisk og pelagisk fisk. Det er imidlertid vanskelig å vurdere årsaken til disse høye tallene når vi ikke har fangstdata fra rekefiske og fordelingen av anvendelsen av de pelagiske fangstene som trolig vil ha betydning.

Modellen viser også at det er en positiv sammenheng mellom salgspris og driftskostnader. For hver krone salgspris øker, øker også driftskostnadene med 0,73 kr. Dette bekrefter igjen at økning i salgsprisene er knyttet til økende kostnader for å tilfredsstille betalingsvillige markedsønsker.

Av faktorer som reduserer kostnadene per TEK er det spesielt deltakeradgangen i kystmakrellfisket og i kystrekestrål i sør som har en gunstig virkning. Det er også stordriftsfordeler i fisket i og med at driftskostnadene per TEK går ned med 1 øre per tonn økende fangst i TEK. En årlig differanse i fangst på 100 tonn TEK skulle derved i gjennomsnitt kunne redusere driftskostnadene med 1 krone per TEK.

Vi har testet om det er noen forskjell i driftskostnadene for de enkelte fylkene. Modellen viser at det er bare fartøy som er lokalisert i Sogn og Fjordane som har høyere driftskostnader med i gjennomsnitt kr 2,82 per TEK når en kontrollerer for alle de øvrige aktuelle faktorer i modellen. De høyere fangstene som ble registrert i tabell 14 er altså koplet til høyere driftskostnader per TEK.

4.6 Oppsummering og konklusjon av utviklingstrender i fartøygruppen 15-28m

- **Flere all-round fartøyer**

I denne analysen av utviklingstrender i fartøygruppen 15- 28 meter i perioden 1999 til 2003 har vi funnet en fiskesektor som i antall aktive fartøyer har vært relativt stabil. Vi har imidlertid ikke undersøkt om dette også innebærer at antall arbeidsplasser har vært stabil. Samtidig legges selve driftsmønsteret om til mer all-round fartøyer som en følge av at myndighetene har gitt tillatelser til at stadig flere enkeltfartøyer har fått tildelt både rettigheter til pelagisk fiske og fiske etter hvitfisk. Det skjer også en vekst i antallet spesialiserte pelagiske fartøyer. Den samme prosentmessige tendensen gjelder i alle fylkene og landsdeler.

- **Mindre totalfangst men stabil andel av nasjonal fangst**

I den samme perioden er norsk fangst i tonn av hvitfisk redusert med 1 % årlig, mens fangsten av pelagiske fiskearter er øket med 2 % årlig. Omregnet til torskkeekvivalenter er reduksjonen i norsk totalfangst 2 % både i torskefiskeriene og i de pelagiske fiskeriene. Ekspansjonen i pelagisk fiske kommer særlig fra den sterke økningen i loddefiske og kolmulefisket for fiskemel som fartøygruppen 15-28 meter i liten grad tar del i, mens torskefisket og sildefisket er redusert. Fartøygruppen 15-28 meter har likevel opprettholdt sine andeler med 18-19 % av norsk totalfangst beregnet etter torskkeekvivalenter. Den samme tendensen gjelder for hele landet og det er ingen forskjell på nord og sør. Den nordnorske andelen er stabil på 71 %.

- **Høyere verdiskapning per fangstkilo**

Verdiskapningen per kilo er også betydelig høyere enn gjennomsnittet for all norsk fangst, noe som har sammenheng med at en stor del av kystflåten omsetter fisken til høy kvalitets menneskemat i stedet for til fiskemjøl som er mer vanlig i bl.a. industritrålerflåten.

- **Intern omfordeling til fartøy med både hvitfisk og pelagiske rettigheter**

Innad i fartøygruppen har det imidlertid skjedd en sterk omfordeling, ved at fartøy som har fått tildelt både hvitfisk og pelagiske rettigheter har fått øket sine gjennomsnittlige fangster kraftig. I 1999 hadde kombinasjonsfartøyene med både pelagiske og hvitfiskrettigheter i gjennomsnitt mellom 2,6 til 3 ganger så stor fangst beregnet i torskkeekvivalenter sammenlignet med fartøy som bare hadde henholdsvis pelagiske eller hvitfisk rettigheter. Etter hvert som nye fartøyer har fått de samme tillatelsene er fangstgrunnlaget i TEK redusert, men fortsatt var i 2003 fangstnivået 2,3 til 2,7 ganger høyere for kombinasjonsfartøyene enn for fartøy med kun hvitfisk eller pelagiske rettigheter.

- **Større inntekter, - og gjeld**

De økonomiske konsekvenser av denne fordelingspolitikken har først og fremst vært at driftsinntektene til kombinasjonsfartøyene er blitt bedre, men samtidig er den gjennomsnittlige gjelden og dermed finanskostnadene øket noe. I gjennomsnitt viser våre undersøkelser av regnskaper fra Brønnøysundregistrene at alle tre fartøytyper går med underskudd i driftsresultatet før skatt, men hvor kombinasjonsfartøyene går med minst underskudd. Vi har også med basis i regnskapsdata, sluttseddeldata, konsesjonsdata og fartøydata foretatt modellberegninger av hvilke faktorer som påvirker fangst og nøkkeltallene i rederienes regnskaper. Det ordinære driftsresultatet før skatt er først og fremst påvirket positivt av totalfangsten og prisene per kilo. For hver TEK fangstene øker i kg, så øker resultatet med 3 kroner, mens for hver krone salgsprisen økes så øker driftsresultatet med 111.000 kroner. Kontrollene over innsatsfaktorene som avgjør driftsresultatene i fisket er fordelt mellom fiskerne og de myndigheter som bestemmer rettigheter og kvotegrunnlaget.

- **Investeringer i øket kapasitet forbedrer årsresultatet**

Fiskeren selv kan bestemme nivået og profilen på investeringene samt driftsopplegg innenfor de reguleringer som til en hver tid gjelder. I motsetning til EU, er det i Norge ikke innført begrensninger på verken bruttotonnasjen eller motorstørrelse. Analysene viser at investeringer i økende bruttotonnasje innenfor et reguleringsregime med maksimalkvoter gir betydelig større fangst.

Økende bruttotonnasje har hatt en direkte positiv nettoeffekt på årsresultatet med 4600 kr pr tonn og en indirekte effekt på fangstresultatet gjennom 1700 kg TEK større fangst per BRT. For øvrig har fartøylengde isolert sett en positiv effekt på totalfangst men en negativ nettoeffekt på driftsresultat, mens økende finanskostnader per lengdemeter og motorens alder har en negativ effekt på fangst. Dette understreker betydningen av at tiltak knyttet til fangstøkning, kapasitetsutnyttelse og utnyttelse av investeringer er viktige økonomiske suksessfaktorer i fisket.

- **Deltakeradganger øker utbyttet**

Myndighetene bestemmer i stor grad totalfangst gjennom regulering av deltakeradganger og årlige kvoter. De rederier som har fått deltakeradgang med SUK fartøy har både oppnådd en sterk positiv nettoeffekt på årsresultatet med 1 mill kr per år og indirekte effekter på årsresultatet gjennom økte fangster på nærmere 300.000 TEK og økte priser på 2,85 kr per kilo. Den større mobilitet disse fartøyene har i markedet bidrar trolig til dette.

Nettoresultatet av tillatelse til å drive nordsjøtråling er også positivt relatert til årsresultatet på 650.000 kr men gir lavere priser per TEK på nærmere 2,50 kr/kg. For øvrig har fartøyer med deltakeradgang i Gruppe 1 torsk positiv effekt på totalfangstene i TEK.

Prøveordningen med samlekvoter i 2001 gav også en netto positiv prisvirkning på kr 1,90 per kilo for fartøy over 15 meter. Dette bekrefter at om fartøyene får bedre tid til fangstplanlegging, vil dette bidra til bedre verdiskapning gjennom bedre markedsorientering og priser.

Deltakelse i både hvitfisk og pelagisk fiske har hatt en positiv nettovirkning på fangstmengden. Spesialisert pelagisk fiske har hatt en positiv nettoeffekt på fangstene i TEK men negativ nettoeffekt på gjennomsnittsverdien på nærmere 3 kr per TEK.

Nettoeffektene av deltakeradganger i NVG sild var negativ på fangst men positiv på gjennomsnittsprisene.

- **Det koster å øke verdiskapningen**

Fiskerne kan også påvirke sine driftsresultater gjennom bedre drift. Økte priser på 1 krone per TEK øker også kostnadene med 73 øre per TEK. Dette indikerer at fartøy som øker sine priser oppnår dette som et resultat av en strategisk driftsinnsats som også koster penger.

Økning av totalfangst har også en svak negativ effekt på pris. Vi ser altså at det kan være en avveining mellom kvantum og pris, men at dess større kvote enkeltfartøyer får tildelt, dess større salgspress oppstår, noe som kan resultere i dårligere kvalitet og lavere priser⁶.

På kostnadssiden reduseres overskuddet med 17 tusen kroner for hver krone driftskostnadene per TEK øker. Fokus på løpende driftskostnader er derfor viktig for resultatet. I og med at mange redere også er lott-takere, kan det være en mulighet for at inntektene i større grad tas ut som lott og andre måter og i mindre grad bokføres som overskudd. Dette skulle ytterligere øke potensialet av lavere driftskostnader.

Driftskostnadene før finansielle kostnader har en fallende tendens med 1 øre per TEK for hver 1000 TEK i økende fangst, noe som indikerer en viss stordriftsfordel på driftssiden.

- **Større fangst i Sogn og Fjordane og Trøndelag, lavere priser i Finnmark**

I fiskeridebatten er regionale forhold viktige. Vi har også testet om fartøyenes hjemmefylke har noen nettoeffekt for lønnsomheten og drift av denne type fartøyer. Analysene viser at når det gjelder driftsresultatene er det ingen fylker som har noen nettoeffekt når en kontrollerer for andre driftsfaktorer. Når det gjelder total fangst skiller fartøyer fra Sogn og Fjordane og Trøndelag seg positivt ut med en nettoeffekt. Fartøy fra

⁶ Jfr. Jfr. Isaksen JR, B. Dreyer & S. A Rånes (2003): Kappfiske etter loddetorsk – en dyd av nødvendighet eller ressursøding. Rapport 14/2003, Fiskeriforskning

Sogn og Fjordane skiller seg på den andre siden også ut med en nettoeffekt på høyere driftskostnader per fangst TEK.

Fartøy fra Finnmark skiller seg ut med signifikant lavere priser. For øvrig har vi ikke funnet noen effekter av fylkeslokalisering når vi har kontrollert for de øvrige faktorene.

- **Spesialiseringsgevinster finnes**

Kan man så slutte av denne analysen at det finnes spesialiseringsgevinster i denne flåtegruppen? I fiske er det naturligvis mange faktorer som påvirker økonomien i det enkelte rederiet. Våre analyser indikerer to forhold som fiskerne kan påvirke:

1. Sammenhengen mellom salgsinntektene og driftskostnadene per fangstenhet. Det illustrerer at økning av prisene fordrer markedsorienterte investeringer og økte driftskostnader for å tilpasse fangst og leveranser til de mest betalingsvillige kjøperne.
2. Kapasitetsutnyttelsen av fartøymassen uttrykt i fangstmengde i forhold til størrelse er kanskje den viktigste faktoren for resultatet.

Begge disse konkurransefaktorene reguleres av fiskerimyndighetene gjennom deltakeradganger og løpende fangstregulering.

Salgsinntektene og totalfangstene kan virke mot hverandre i og med at allroundfartøyer med mange rettigheter kan blir mer kostnads- enn markedsorientert mht. leveranse av markedsriktig kvalitet. Større SUK fartøyer oppnår likevel en markedseffekt med større mobilitet som eksponerer dem overfor et større kjøpermarked. På samme måte kan omriggings- og kjørekostnader mellom alle fiskesesongene bidra til å øke driftskostnadene per fangstenhet og dermed redusere fordelene med store fangster gjennom mange fiskerettigheter. Tallene for de spesialiserte pelagiske fartøyene tyder også på at slike spesialiserte fartøyer heller ikke klarer å utnytte spesialiseringspotensialet sitt, trolig på grunn av mye venting og kjøring ved leveranse. Aveiningen mellom spesialisering og fleksibilitet under driftsbetingelser som forandrer seg hele tiden kan derfor bare vurderes ut fra driftsbetingelsene i forhold til kapasiteten og preferansene i det enkelte rederiet og i samarbeid mellom rederiene. Myndighetenes og reguleringssystemets oppgave er å legge forholdene til rette og motivere til mest mulig verdiskapning av hvert fangstkilo i de involverte kystsamfunn.

For ytterligere å forbedre lønnsomheten og verdiskapningen er utfordringen å organisere fiskerivirksomheten på en måte som både gir individuell frihet til enkeltaktørene samtidig som regionene og kystsamfunnenes interesser ivaretas. Modeller for dette skal vi se på i neste kapittel.

4.7 Strukturelle konsekvenser av kvoteforvaltningen

Vi har frem til nå i denne rapporten beskrevet at fartøygruppen 15-28 meter samlet stort sett har opprettholdt sitt driftsgrunnlag. De tiltak myndighetene har satt i verk i denne perioden er for det første å utstede flere fangstillatelser slik at flere fartøyer har fått rettigheter til både å fiske hvitfisk og pelagisk fisk. Dette førte i første omgang til at de som fikk disse rettighetene oppnådde en betydelig bedring i sitt driftsgrunnlag sammenlignet med de som kun hadde fiskerettigheter enten i bare pelagisk fiske eller hvitfisk. Denne ulikheten i driftsmulighetene bidro til å øke presset på myndighetene til å utstede enda flere rettigheter for kombinasjonsfartøy som både får rett til å ta hvitfisk og pelagisk fisk. Dette har igjen bidratt til å redusere fordelene for kombinasjonsfartøyene. Kombinasjon av mange forskjellige fiskerier som strekker seg fra Finmark til Vestlandet bidrar også til at flåten fokuserer på å gjennomføre hver enkelt sesong så raskt som mulig på grunn av tidsnød for å rekke over alle fiskesesongene.

Fisket i de enkelte fiskerier har i stor grad vært regulert med maksimalkvoter. Dette systemet har gitt fordeler for de fartøyer som raskest mulig har vært i stand til å fiske sin kvote i hvert enkelt fiskeri. De med størst fangstkapasitet var også i en god posisjon til å fiske gjenstående kvoter som følge av at mindre effektive fartøy ikke klarte å fiske sin kvote. Resultatet av dette er at fiskesesongene er blitt kortere og kortere. I ekstremisituasjonen er hele torskekvota fisket på en uke⁷. Paradokset er at den mest effektive flåten som er rigget som pelagiske fartøy med pumpeutstyr og RSW tanker også finner det attraktivt å ta for eksempel torskekvota når torsken står mest mulig samlet, for eksempel loddetorsk i Finmark om vårene. Store landinger konsentrert i tid gir også fiskeindustrien minimalt handlingsrom for foredling og verdiskapning mot de best betalende markeder. Resultatet er at store mengder dårlig kvalitetsfisk pumpes ut i markedet til lave priser. Paradokset er at reguleringene av denne store kystflåten som skulle danne grunnlag for helårsdrift og bedre stabilitet i råstofftilførselen i fiskeindustrien, i stor grad har bidratt til å forsterke sesongsvingningene i de enkelte fiskerier, reduserer tiden for fangsbehandling, reduserer fiskekvaliteten og dermed også verdiskapningen i markedet. *Fangstbehandlingen* blir tapende i et system med høy grad av kombinasjonsdrift. Dette er et viktig moment når norsk fisk skal konkurrere på verdensmarkedet med all annen mat. Når landindustrien kjøper dårlig fisk medfører det at det må brukes minimalt med arbeidskraft i produksjonen på land for å oppnå lønnsomhet. Vi har påvist at de fartøyene som deltok i samlekvoteordningen i 2001 fikk en positiv prisgevinst av

⁷ Ref. Isaksen, Dreyer & Rånes ob.cit.

dette. Reorganisering av fisket som motiverer markedsrettet verdiskapning kan derfor gi gode resultater.

Dette er også erkjent av fiskerimyndighetene. Men deres respons har vært å utstede individuelle garanterte kvoter for 2004 for fartøygruppen 15-28 meter. Det betyr at fartøyene da kan planlegge sesongene på en bedre måte. De rene fartøyer som kun har pelagiske eller hvitfiskrettigheter har samtidig mistet mulighetene for å fiske på overregulerte fartøykvoter og drive bifangstfiske. Dette har derfor en omfordelingseffekt fra de mest effektive spesialiserte hvitfiskfartøy til kombinertfartøy med både hvitfisk og pelagiske rettigheter.

Spørsmålet er imidlertid hvilke konsekvenser innføring av omsettelige kvoter vil ha for strukturutviklingen i flåten. De fartøy som ikke klarer eller som kan ta kvotene på en mindre effektiv måte, vil bli motivert til å leie ut kvotene til mer effektive fartøyer. Over tid kan de minst effektive fartøyeiere også bli fristet til å selge sine fartøyer og rettigheter til mer effektive og motiverte fiskere.

Vi er derfor i en situasjon hvor det utvikles individuelle omsettelige kvoter eller ITQ (Individual Transferable Quotas) som er den betegnelsen som fiskeriøkonomene har på denne omsetningsformen.

Tekstboks 5: Alternativ 1: ITQ ren markedsmodell

På kort sikt vil de fiskerne som har fått tildelt rettigheter kunne høste fordeler av en slik modell. Eldre fiskere og fiskere som ikke klarer å drive tilstrekkelig lønnsomt, kan selge seg ut med gode gevinster. På lengre sikt vil de fiskerne som er igjen og unge fiskere som ønsker å etablere seg øke sin gjeldsgrad mens finansinstitusjonene tjener mer penger på finansinvesteringer og øket lånevolum. I en slik situasjon vil det også oppstå et finansielt press og ytterligere avkastningskrav på kapitalen. Erfaringen fra oppkjøpsraidene i oppdrettsnæringen som resulterte i integrasjon av de mindre oppdrettsselskapene gjennom de børsnoterte selskapene Pan Fish og Fjord Seafood, er et mulig utfall av slike oppkjøps- og sammenslåingsprosesser også i et fullkapitalisert kystfiske. Tabell 18 illustrerer de potensielle omsetningsverdiene som ligger i ITQ.

- Fartøyer tildeles individuelle kvoter
- Fartøyene står fritt til å bytte tildelte rettigheter etter behov
- Kvoteeierne kan selge sine rettigheter til andre
 - De som har fått rettigheten gratis, kan selge rettighet
 - Salgsprisen på rettigheten er nåverdien av de gevinster sammenslåing av rettigheter representerer
 - De som kjøper rettigheten øker gjeld og omsetning
 - Konsekvenser:
 - Resultatet kan bli forgjeldede selskaper med kapitaltilgang som ble resultatet ved omsetning av konsesjoner i oppdrettsnæringen
 - Kapitalstyrke viktigere fordelingskriterium enn regional tilknytning
 - Sentralisering rundt sterke fiskerimiljøer etter modell fra Austevoll og Ålesund

Tabell 18: Konsesjonsverdier ITQ.

Kalkulert ut fra høyeste pris på 80 kr/kg torsk som for Island og 60 kr/kg som for norsk torsketrålerkvote uten bindinger

Fangstrettighet	Gjennomsnittsfangst i 1000 TEK for fartøyer 15-28 m i 2003	Rettighetsverdi Mill kr
Pelagisk og hvitfisk	309	19-25
Bare pelagisk	119	7-10
Bare hvitfisk	132	8-11

Basert på de gjennomsnittlige fangstene for denne flåtegruppen i 2003 og erfaringstall for omsetningsverdien av torskerettigheter på Island og Norge på henholdsvis 80 kr og 60 kr per kilo for en evigvarende rettighet, så representerer fartøy med både pelagiske og hvitfiskrettigheter en potensiell kvoteverdi på mellom 19 og 25 mill kroner, mens fartøy med kun pelagiske rettigheter og bare hvitfiskrettigheter representerer verdier på mellom 7 og 11 mill kroner. Nå er ikke det norske systemet enda utviklet slik at fartøyene har fått evigvarende rettigheter uten bindinger. Prisene på kvoterettighetene reflekterer dette. Men utviklingen går i den retningen og for fiskere som nærmer seg pensjonsalderen og som kanskje ikke har et helt oppdatert fartøy, kan det fremstå som meget attraktivt å selge ut fangstrettigheten som vil kunne gi milliongevinster og dermed sikring av pensjonen. Konsekvensene for utviklingen av næringen kan imidlertid bli store. De fiskerne som kontrollerer kvoterettighetene må i økende grad fokusere på kjøp, salg og leie av kvoter. Dette blir derved et eget forretningsområde som krever spesialkompetanse hos eierne. Erfaring fra bl.a. Island og Skottland indikerer at det utvikles et profesjonelt skille i fiskerinæringen ved at noen spesialiserer seg på kvoteforvaltning (kalles "kvotebaroner" på Island og "tøffel skippere" i Skottland) og fiskere som ikke eier kvoter men baserer seg på leie av kvoter fra kvoteeierne.

Konsekvensene av et slikt system er at de som tilfeldigvis har fått tildelt sine kvoter gratis fra staten, kan selge kvoten til en verdi som representerer nåverdien av den fremtidige fortjenesten av egen bruk av kvoten. De som kjøper får både øket gjeld for å finansiere oppkjøpet og øket fangstgrunnlag. Det er imidlertid en reell fare for at vinningen går opp i

spinningen ved at de økede kapitalkostnadene spiser opp gevinstene fra en mer effektiv drift. I det lange løp er det derfor rettighetseierne som selger seg ut og bankene som vil tjene på systemet. For bankene er det også en risiko for at de kan havne i en situasjon som de havnet i etter oppkjøpsbølgen av konsesjoner innen fiskeoppdrett, med gjeldstyngede selskaper i økonomiske problemer.

De som kjøper opp rettigheter er de som har best tilgang på kapital. Faren er at det utvikler seg noen få store selskaper som eier kvotene og som leier ut kvotene til fiskerne. Da har vi fått et system hvor private aktører overtar statens rolle med forvaltning av kvoter og fiskeinnsats ut fra formålet å tjene mest mulig penger.

For å få råd til å tilby høyest mulig pris på kvoteleie, må rederiene effektivisere og markedsorientere seg maksimalt. Det betyr at de må frigjøre seg mest mulig fra regionale bindinger som vil redusere kvoteverdiene jfr. prisene på trålkonsesjonene som går ned når de er knyttet opp i lokale leveringsbetingelser. Erfaringer fra pelagisk sektor, fabrikktråling og fiskeoppdrett er at under slike konkurransevilkår, så utvikles det mer industrielle fiskerimiljøer på sentrale plasser som Austevoll og Ålesund hvor alt legges til rette for effektiv drift. Utvikling av slike næringsklynger i konkurranseutsatt næringsvirksomhet er for øvrig et utviklingsmønster som er kjent fra andre bransjer. Men i et slikt markedsbasert forvaltningssystem fraskriver samfunnet seg sin rolle med å fordele fiskerettighetene til de ressursavhengige regioner.

4.8 Alternative prinsipper for kvotefordeling

Det første punktet som må angripes i utvikling av en alternativ kvotemodell, er selve prinsippet for kvotefordeling etter historiske rettigheter og bruk av tonn som fordelingsnøkkel som i dag skaper unødige økonomiske svingninger i fiskerivirksomheten.

Tekstboks 6: Prinsipper for kvotefordeling

- Alle TAC kvoter omgjøres til torskkeekvivalenter (TEK-kvoter)
- All fordeling av TEK kvoter mellom fartøygrupper fordeles etter faste nøkler
- Hele fartøygruppens TEK driftsgrunnlag danner basis for fordeling
 - Eksempel på prosedyre
 - TEK kalkuleres for forventet fangst av ikke kvoteregulerte fiskearter
 - Fordeling av TEK kvote og på fartøygrupper etter styringsmål
 - Fordeling av TEK på fartøygrupper i landsdeler

Tekstboks 6 skisserer et alternativ i bruk av torskkeekvivalenter (TEK) som beregningsgrunnlag for fordeling av kvoter.

Ved fordeling av kvotene i TEK vil konkurransen mellom fartøyene i større grad konsentreres om å øke marginene for verdiskapning, dvs. en dreining fra fordeling av tonn til utvikling og fordeling av *verdier*. Dette er et viktig prinsipp fordi det vil gjøre det mulig å sikre relativ stabilitet mellom grupper og regioner. Relativ stabilitet er ikke et mål i seg selv. Målet anses først og fremst å være en fornuftig fordeling hensyn tatt til samfunnsmessige mål. Relativ stabilitet kan være et virkemiddel for å oppnå dette.

Ved fordeling av driftsgrunnlaget for flåten bør det tas utgangspunkt i fartøygruppens *samlede driftsgrunnlag*, fremfor driftsgrunnlaget i enkeltfiskeri. Et slikt utgangspunkt vil gjøre det mulig å stabilisere andeler innenfor gruppen.

I dagens lukkede kvoteforvaltningssystem fordeles kvoter i enkeltfiskerier etter antall tonn med liten hensyntaken til fangstmulighetene i andre fiskerier. Samlekvotemodellen i kystfisket er delvis et unntak for dette. Men i de mer lukrative pelagiske fiskerier og alt fiske med større fartøyer gjelder dette prinsippet. Dette har som konsekvens at når fangstmulighetene i enkeltfiskerier ekspanderer får alle som tilfeldigvis er inne i dette fisket fordeler med fangstoppgangen samtidig som de opprettholder fangstandelen i andre fiskerier. Et eksempel på dette finner vi i pelagiske fiskerier hvor de pelagiske trålerne har kunnet ekspandere fritt i kolmulefiskeriet samtidig som de har fått opprettholdt sine kvoterettigheter fullt ut i makrell, sild og lodde. Mens de som ikke var i posisjon da kolmulefisket ekspanderte både gikk glipp av mulighetene til å delta her og heller ikke fikk fordelen av å ekspandere i sild, makrell og lodde som de var i posisjon til å gå inn i.

Styring av driftsmuligheter

Fordeling av kvoter etter torskeekvivalenter på gruppenivå og landsdelsnivå er et rettfærdig prinsipp for å stabilisere ressurstilgangen for fartøygrupper og regioner. Det er dette prinsippet som EU legger til grunn i sin felles fiskeripolitikk. Alle kvotene som disponeres av EU fordeles mellom medlemslandene etter prinsippet om relativ stabilitet. Den relative stabiliteten er beregnet ut fra fangstverdier i torskeekvivalenter. Dette er et solidarisk system som erkjenner at kvotene først og fremst danner et økonomisk grunnlag for aktørene, flåtegrupper, regioner og land. Når en fiskebestand i en region ekspanderer eller svikter, er det ikke bare de fiskerne som tilfeldigvis er inne i dette fisket i det aktuelle tidspunktet som skal ha fordelene ved bestandsvekst eller ta belastningene for fangstsvikt. Kvotefordeling etter TEK verdier er derfor en form for kollektiv forsikring for aktørene mot naturgitte svingninger i fiskeriene.

4.9 Kystkvoter forvaltet gjennom fangstlag

Erfaring fra andre land

I Norge har vi bl.a. regional erfaring med forvaltning av Lofotfisket, hvor fiskerne i stor grad fastsetter regler for fiskets gjennomføring. Tilsvarende ordninger finnes også andre steder knyttet til forvaltning av lokale ressurser. I motsetning til mange andre land er det et hovedtrekk at den norske fiskeriforvaltningen er stadig mer sentralisert rundt det sentrale reguleringsutvalget tilknyttet Fiskeridirektoratet, sentrale fiskeritillitsmenn og Fiskeridepartementet.

Internasjonalt har såkalt Co-management mellom myndigheter og fiskere lange tradisjoner⁸.



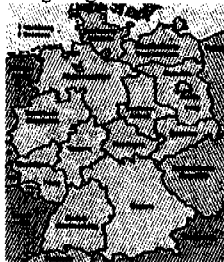
EU

Her skal vi se på noen utviklingstrekk innad i EU. Det første som skjer ved fordeling av kvoter etter at totalkvotene er satt for hele EU området er at kvotene beregnes i torskveekvivalenter og fordeles mellom land etter prinsippet om relativ stabilitet. Hvis vi sammenligner lengden på kystlinjen i Norge og flertallet av EU landene (se kart) så ser

vi at forvaltningen av EU kvotene allerede ved første fordeling fra EU sentralt til nasjonalstatene er mye mer regionalisert enn i Norge hvor hele kvoteforvaltningen skjer sentralt fra Bergen og Oslo. De enkelte EU statene er fri til å fordele kvotene til sine fiskere innenfor de rammene som de sentrale EU avtalene representerer på samme måte som Norge må ta hensyn til de forvaltningsavtalene som er inngått med våre naboland.

Tekstboks 7: Kvotefordeling i Tyskland

- Kvotene til kystflåten fordeles først til delstaten (for eksempel Schleswig Holstein)
- Delstaten fordeler kvoten på PO/fangstlagene
- Fangstlagene fordeler kvotene internt



Praksis med kvotefordeling innad i de forskjellige landene kan variere. Et interessant eksempel er forbundsstaten Tyskland som har en meget sterk regional forvaltning (Tekstboks 7). Hver delstat har i sterk grad egen forvaltning av egne ressurser. Dette innebærer at når det gjelder fordeling av kvoter til det

⁸ Se Jentoft (2003): Co-management- the way forward. I DC Wilson, J Raakjaer Nielsen & P Degnbol (red): The Fisheries Co- management Experience. Kluwer Academic Publ. Fish and Fisheries Series 26

kystnære fisket, så fordeles kvotene først til delstaten som deretter fordeler kvotene videre til fiskerne.

Et eksempel er delstaten Schleswig Holstein som vender mot Østersjøen som får kvoter for silde- og torskekvoter til sine østersjøfiskere fra forbundsregjeringen som viderefordeler disse på fiskernes produsentorganisasjoner. Fiskerne på sin side har etablert Produsentorganisasjoner som kollektivt fordeler kvotene på sine medlemmer.

Produsentorganisasjoner er frivillige organisasjoner som ble opprettet innad i EU for å forvalte EUs prisgarantiordning⁹. Mens Norge har Råfiskloven som gir salgslagene rett til å fastsette minstepriser, har EU et system som opererer med en minstepris i form av en tilbaketrekingspris fastsatt og finansiert av EU og administrert av Produsentorganisasjoner (PO). Produsentorganisasjonene er frivillige sammenslutninger av fiskere. Fiskere som ikke deltar i Produsentorganisasjonene nyter heller ikke fordelene av tilbaketrekingsprissystemet. I praksis er derfor de fleste fiskere tilsluttet systemet. Utover 1980 tallet etter hvert som stadig flere fiskerier ble kvoteregulert, så fikk POene utvidede oppgaver i forvaltningen av kvoter.

På 1980 tallet startet eksperimentering med at POene også skulle forvalte kvoter til medlemmene.

Tekstboks 8: Fangstlag UK

- **UK** (Phillipson 2002)
 - 19 POer med fra 11 til 441 medlemmer (1997)
 - Representerer 60% av alle fartøy over 10 m
 - 74% av fangstkapasiteten
 - Forvalter 95% av UK kvoter rundt øygruppen (ICES omr. IV,VI,VII)

Tekstboks 9: Fangstlag i Holland

- **Holland (Biesheuvel system)**
 - Opererer innenfor PO systemet
 - 97% av kutterflåten er medlemmer
 - 8 lag for bunnfisk, 1 lag i pelagisk sektor
 - Medlemmene bringer inn sine rettigheter (ITQs)
 - Lager samlede fangstplaner
 - Medlemmene leier kvoter seg imellom
 - Lagene kan leie kvoter seg imellom

Dette er utviklet sterkt gjennom 1990 tallet, slik at store deler av fisket blant annet rundt de britiske øyer og Holland og Tyskland er forvaltet gjennom disse organisasjonene. Medlemskap er frivillig. Men fiskerne har så store fordeler av å delta at 95 % av de britiske kvoter rundt UK forvaltes gjennom POene.

I Holland (tekstboks 9) er også dette systemet velutviklet, spesielt blant kutterflåten. Fartøyene står fritt i hvordan de vil bruke de samlede kvoter. Medlemmene kan derfor bytte kvoter seg imellom innenfor en samlet fangstplan som legges opp. Fangstlagene kan også bytte/leie kvoter seg imellom for å sikre et rasjonelt fiske

⁹ Phillipson, Jeremy (2002): Widening the net. Prospects for Fisheries Co-Management. University of Newcastle. Centre for Rural Economy

Fangstlagene er i EU organisert som juridisk ansvarlige enheter etter forskjellige modeller, finansiert på forskjellige måter som medlemmene blir enige om (tekstboks 10).

Tekstboks 10: Fangstlag i EU

- Organisert som kooperativer eller akseselskaper,
 - Finansiert av avgifter på landinger, inntjening eller inngangsavgift
- Medlemmer er personer og selskaper
- Fartøyene bringer inn sine rettigheter
- Laget kan kjøpe ut rettigheter fra medlemmer som slutter/flytter. "Ring fence" inngjerdede rettigheter
 - På Shetland utgjør 20% av kvotegrunnlaget inngjerdede rettigheter
- Holland: medlemmene står kollektivt ansvarlig for at regler følges

Fangstlaget har også muligheten som for eksempel på Shetland til å kjøpe kvoter, for eksempel fra fiskere som slutter. Disse kvotene kan så utleies til lagets medlemmer. 20 % av kvotene på Shetland kommer fra slike oppkjøp.

I Holland har fangstlagene en ytterligere funksjon i og med at medlemmene står kollektivt ansvarlig for at offentlige fangstreguleringer overholdes i et slags "en for alle, alle for en ansvar".

JAPAN

I Japan er i prinsippet alt fiske og oppdrett organisert gjennom fiskerkooperativer (FCA), som kontrollerer all fiskeaktivitet i sin region¹⁰. Alle fiskere må være individuelt medlem av kooperativet for å kunne drive egen båt og delta i fisket.

Tekstboks 11: Fangstlag i Japan

- **FCA** (1600 Regionale Fiskernes Kooperative Organisasjoner i 2003)
 - Alle fiskere må være medlem for å fiske i FCAs område
 - Har fiske- og havbruksrettigheter garantert av regionen
 - Engasjert i markedsføring/ auksjoner, garantier, forsikring, leveranse av olje, mat, is etc. foredling, fryselagring, utdanning, lobbying og ressursreguleringer
 - Gjennomsnittlig 270 medlemmer og 3-6 ansatte i hvert lag
- **FMO** (1700 fiskerireguleringsorganisasjoner i 1998)
 - Organisert etter art, redskap, fartøytyper
 - 95% opereres som en del av FCA
 - Selvbestemmelse i avvikling av fisket
- **JF Group** (Japanske fiskeriers kooperative sektor)
 - Alle regionale og sentrale kooperative organisasjoner

Medlemskap i kooperativet gir fulle rettigheter til å delta i forvaltning av fiskerettigheter som ikke er omsettelige. FCAene fungerer på mange måter som de norske fiskesalgslagene og tar

¹⁰ Japan International Fisheries Research Society (2004): Japan and Her Fisheries. Overseas Fishery Cooperation Foundation, Japan.

seg av omsetning av fisk, garantier/forsikringer, fryselagring etc. I de senere år har lagene fått ansvaret for å forvalte et kvotegrunnlag som i økende grad er blitt redusert. Reguleringer og fordeling av fiskerettigheter er derfor blitt stadig viktigere oppgave. Rettighetene i kystnært fiske er tildelt av Perfektoret (Fylket). Perfektoret er også sterkt inne mht. finansiering av fisket og i forsikringsordninger.

Selve den praktiske regulering av fisket utøves i Japan gjennom såkalte FMAs (Fiskernes regulerings organisasjoner). Dette er fiskere med lik driftsform som slår seg sammen for å regulere gjennomføringen av fisket på en måte som tilfredsstiller deres ønsker mht. økonomi og langsiktig ressurspleie. På nasjonalt plan, finnes det også en sammenslutning –JF Gruppen- av hele den Japanske kooperative fiskerisektor hvor både fylkene og fiskernes organisasjoner er med.

Tekstboks 12: Fordeler med fangstlag

- Laget er fri til å forvalte kvoten slik de ønsker
 - Medlemmene i laget er kollektivt ansvarlig for fordeling av fangstmuligheter
 - Månedskvoter, årskvoter
 - Andre felles reguleringer etter behov
 - Motiverer markedsorientert spesialisering
- Holland: Myndighetene gir 10% ekstra fiskedager for medlemmene i fangstlagene

Tekstboks 12 oppsummer fordelene med fangstlagene som først og fremst gir medlemmene friheten til å fiske kvotene på en måte som de selv finner formålstjenlig. Det vil si at de kan bytte kvoter seg imellom uten innblanding av myndigheter og de kan leie ut kvoter på ukes, sesong, eller

årsbasis. Fiskerne kan også avtale andre reguleringer seg imellom ut fra lokale, driftsmessige og økologiske forhold. Dette motiverer deltakerne til spesialisering uavhengig av myndighetenes fordeling av kvoterettigheter. I tillegg har Holland gitt en ekstra motivasjon til å delta i lagene ved at antall fiskedager generelt sett er 10 % høyere for fartøyer som driver i fangstlagene sammenlignet med de som står utenfor.

Med utgangspunkt i erfaringer fra Japanske FCAs og EUs POer og fangstlag gis det i tekstboks 13 en skisse av hvordan slike lag kan organiseres i Norge med utgangspunkt i norsk virkelighet. Fordelen med å organisere fangstlag etter Japansk og EU modell er at en slik modell allerede er fullt ut akseptert i andre land. Modellen kan organiseres uten å foreta radikale endringer av norsk fiskeripolitikk. Fiskerimyndighetene kan fordele kvoter og

utstede lisenser som før. Administrasjonen av fangstlagene kan legges til salgslagssystemet som allerede er bygget opp. Den viktigste forskjellen med fangstlagsmodellen er at fartøyene kan ta med seg disse rettighetene inn i fangstlag og omfordele rettighetene gjennom bytteordninger. I stedet for at det enkelte rederi er juridisk ansvarlig i forhold til myndighetene, vil fangstlaget kunne være ansvarlig myndighetskontakt. Slike fangstlag kan i tillegg brukes til å inngå strategiske allianser med fylkeskommuner og kommuner som i økende grad er i ferd med å bli strategiske aktører med interesser i regionaliserte fiskerettigheter og kvoter.

Tekstboks 13: Alternativ 2: Kystkvotemodell organisert som regionale fangstlag

- Det etableres frivillige regionale fangstlag i samarbeid med fiskesalgslagen, for eksempel etter prissonene i Norges Råfisklag
 - Fiskerne kan selv velge hvilket fangstlag de ønsker å stå i
 - Fiskere som ikke ønsker å delta i fangstlag må ha rett til å drive som før
- Fiskerne bringer sine kvoterettigheter inn i fangstlagene
- Fangstlagene inngår avtaler med fylkeskommuner og kommuner om sikring og utvidelse av regionale rettigheter og eventuelt regionale tilleggskvoter
- Fangstlaget inngår avtale med fiskerimyndighetene om selvforvaltning og kontroll
 - Like rettigheter for deltakelse
 - Bytte/leie kvoter med andre fangstlag
 - Muligheter for oppkjøp av rettigheter
- Fangstlaget finansieres med omsetningsavgift enten som en del eller et tillegg til den ordinære salgslagsavgiften

Etter hvert som disse aktørene klarer å frigjøre regionale kvoter og rettigheter, kan fangstlagene posisjonere seg til å utnytte disse rettighetene. Fangstlagene kan også inngå avtaler med myndigheter om lokale reguleringer av innsatsen ut fra lokale biologiske forhold, for eksempel i fjordområdene.

Et alternativ til en sentral modell er skissert i tekstboks 14. Her etableres det tre norske fangstlag for fartøyer 15-28 meter som skal kunne gi mulighet for spesialisering. En for pelagisk en for pelagisk og seinot og en for torskefisk. Deltakelse i slike fangstlag kan også være frivillig. Fiskerne bringer inn sine rettigheter i laget. Lagene kan også gis mulighet for å bytte rettigheter seg i mellom, i og med at fartøyer som for eksempel velger å delta i hvitfisklag også vil kunne ha rettigheter innenfor pelagisk fiske og som kan inngå i et bytte med for eksempel det pelagiske laget hvor det deltar fiskere som ønsker å spesialisere seg på

pelagisk fiske, men som har brakt inn hvitfiskrettigheter som kan inngå som bytte med andre lag.

Tekstboks 14: Alternativ 3. Kystkvotemodell organisert som sektorielle fangstlag for fartøy 15-28 m

- 3 norske fangstlag
 - Pelagisk
 - Pelagisk og seinot
 - Torskefisk
- Fartøyene tar med seg sine rettigheter inn i fangstlaget
- Fangstlagene bytter rettigheter seg imellom kalkulert i TEK enheter og etter påmeldt behov
- Administrasjonen kan overlates salgslagene eller Fiskeridirektoratet?
- Rettigheten forblir i fangstlaget når fartøyet går ut av fisket?

En slik sentral ordning kan både administreres av Fiskeridirektoratet eller fiskesalgslagene. For eksempel kan en tenke seg at Norges Råfisklag administrerer torskefisklaget, Møre og Romsdal pelagisk og

seinot og Norges Sildesalgslag administrerer det pelagiske laget. Fordelen med en slik organisering er at lagene kan ringe inn rettigheter når fiskere eller fartøy går ut av fiske ut fra rimelige interne kompensasjonsordninger.

5.0 Kystkvotemodellen anvendt på reguleringen av fisket for 2004

Av Torbjørn Trondsen og Terje M. Jørgensen, Norges fiskerihøgskole

I det følgende skal vi anvende modellen på en alternativ fordeling av 2004 kvotene.

Reguleringen baserer seg på de tilgjengelige kvoter for 2004 samt de fordelingene som Fiskeridirektoratet allerede har foretatt mellom fartøygrupper. En detaljert gjennomgang av kvotefordelingen for de aktuelle fiskearter for 2004 følger som et eget vedlegg. Som det fremgår, praktiserer Fiskeridirektoratet mange forskjellige prinsipper for fordeling av kvoter, både når det gjelder fartøygrupperinger og kvotestiger. Det skjer også hyppige endringer av kvotene i løpet av året. Fiskeridirektoratet lager ingen samlede oppdaterte oversikter over hvordan kvotene er fordelt og av konsekvenser av enkeltvedtak for fordeling mellom grupper. Opplysningene må hentes i fra enkelte såkalte J- meldinger. Denne arbeidsmåten som Fiskeridirektoratet praktiseres gjør systemet ekstremt lite gjennomskiktig og gir inntrykk at det er bare noen få insidere som kjenner systemet. Denne praksisen er ut fra et demokrati og habilitetshensyn meget uheldig. Meget store ressurser har derfor vært nødvendig for å skaffe de nødvendige oversikter over reguleringssystemet for året 2004, slik det foreligger i vedlegget. De totalkvotene som på denne måten fremkommer for fartøygruppen er omregnet til TEK verdier og gir følgende totalbilde:

Tabell 19: TEK kvotegrunnlag 2004 for fartøygruppe 15-28m

	TEK omregningsfaktor	Tonn	1000 TEK	% av 2004	% m) tillegg
Torsk nord		54052			
Torsk sør		963			
<i>Sum torsk</i>	1	55015	55015	41 %	37 %
Hyse Nord		14936			
Hyse sør		3229			
<i>Sum Hyse</i>	0,73	18165	13260	10 %	9 %
Sei, konv. Nord		20064			
Sei, konv. sør		2743			
Sei not nord		35867			
Sei not sør		5124			
<i>Sum sei</i>	0,29	63798	18501	14 %	12 %
Sild- NVG		173645			
Sild- Nordsjøen		16126			
<i>Sum sild</i>	0,19	189771	36056	27 %	24 %
<i>Makrell</i>	0,49	23862	11692	9 %	8 %
<i>Sum fangstgrunnlag 2004</i>			134526	100 %	
Tilleggskvote sild	0,19	35000	6650		4 %
Tilleggskvote makrell	0,49	15000	7350		5 %
SUM FANGSTGRUNNLAG m) tilleggskvote			148526		100 %

Vi ser av tabellen at torsk, hyse og sei utgjør 65 % av kvotegrunnlaget regnet i TEK for 2004. Når det tas med tilleggskvoter på 35000 tonn sild og 15000 tonn makrell som Norges kystfiskarlag har krevd, så øker andelen sild /makrell fra 35 % til 42 % av kvotegrunnlaget.

For å kunne fordele disse kvotene på enkeltfartøy, vil det i neste tabell (20) beregnes kvotefaktorer i gruppen. I tabell 20 er faktisk gjennomsnittlig TEK per fartøy beregnet ut fra fartøypopulasjonen per 1.1.03 og faktisk fangst av de utvalgte kvotebelagte fiskerier for fartøy registrert på strekningen Hordaland til og med Finnmark. I antall utgjorde registrerte fartøy fra Hordaland til Svenskegrensen som ikke er med i beregningene kun 5,6 % (27 av 654 fartøy) av gruppen 15-28 meter per 1.1.2003. Tallet for antallet registrerte fartøy er usikkert i og med at eierskifter kan gi det samme fartøy flere registreringsmerker i løpet av et år, mens fangst registreres på sluttседlene etter fartøyets registreringsmerke. Årsfangst for et fartøy kan derved i noen tilfeller registreres på flere registreringsmerker. For eksempel fant vi at for fartøy 15-28 m på strekningen Hordaland - Finnmark var registrert 617 fartøy i Fiskeridirektoratets fartøyregister per 1.1.2003 mens det i salgslagenes var registrert leveranser fra 667 registreringsmerker i løpet av 2003.

Tabell 20: Kvotefaktorer fartøy 15-28 meter etter registrerte fartøy 1.1.2003

Største lengde	Kvotefaktor per fartøy		Antall registrerte fartøy Pr 1. jan 2003	Antall kvotefaktorer Sum
	Faktor	%		
15,00 - 15,99 meter	1	5,09 %	147	147
16,00 - 16,99 meter	1,11	5,67 %	63	70,2
17,00 - 17,99 meter	1,23	6,25 %	47	57,8
18,00 - 18,99 meter	1,36	6,90 %	56	76,0
19,00 - 19,99 meter	1,47	7,49 %	57	83,9
20,00 - 20,99 meter	1,57	8,00 %	42	66,1
21,00 - 21,99 meter	1,52	7,72 %	78	118,4
22,00 - 22,99 meter	1,58	8,04 %	16	25,3
23,00 - 23,99 meter	1,65	8,37 %	38	62,5
24,00 - 24,99 meter	1,71	8,69 %	16	27,3
25,00 - 25,99 meter	1,76	8,95 %	7	12,3
26,00 - 26,99 meter	1,82	9,27 %	17	31,0
27,00 - 27,99 meter	1,87	9,54 %	70	131,2
Sum fartøy	19,65	100,00 %	654	908,9

Tabell 21: TEK for fartøy 15-28 meter. Faktisk fangst 2003 og modellberegnet for 2004

	Faktisk fangst 2003				Beregnet 2004 modell kvoter	
Fartøy	Kvotefangst	Kvotefaktor per fartøy				
Lengde meter	TEK per fartøy	Faktor	%	Total 1000 TEK	1000TEK	TEK/fart
15	91	1,00	3,10 %	13441	21757	148
16	120	1,31	4,07 %	7570	10393	165
17	137	1,50	4,64 %	6431	8551	182
18	142	1,55	4,82 %	7961	11245	201
19	176	1,93	5,97 %	10034	12413	218
20	201	2,19	6,80 %	8424	9778	233
21	285	3,12	9,66 %	22222	17520	225
22	249	2,72	8,43 %	3978	3743	234
23	293	3,21	9,93 %	11139	9253	243
24	278	3,04	9,42 %	4449	4045	253
25	192	2,10	6,52 %	1346	1823	260
26	312	3,41	10,58 %	5305	4586	270
27	474	5,19	16,07 %	33193	19419	277
15-27,99	207	32,27	100,00 %	135493	134526	206

Vi ser av tabell 21 for det første at kvotegrunnlaget for hele gruppen 15-27,99 meter i 2004 er på samme nivå som faktisk fangst 2003 (ca 135 mill TEK) og 206-207 TEK per fartøy.

Vi ser også at ved å innføre de kvotefaktorene som gjelder i torskefiskeriene omgjort til TEK verdier, så ville fordelingen av kvotene i mye større grad gi en fordel for de mindre fartøyene. Hvis vi sammenligner kvotefaktorene i tabell 20 og 21, fremgår det at mens fartøy på 27 meter har 1,87 i kvotefaktor sammenlignet med en 15 meters båt, så er de faktiske kvotefaktorene i 2003 etter fangsten 5,19 for et fartøy på 27 meter sammenlignet med et fartøy på 15 meter.

Hvis torskefaktorene innføres i modellen for 2004 så vil den gjennomsnittlige TEK rettighets verdi for 15 meters fartøy øke fra 91 til 148 TEK per fartøy, mens 27 meters fartøy vil få redusert sine rettighetsandeler fra 474 til 277 TEK. Dette betyr imidlertid ikke at de som har mindre fartøy vil få større kvoter å fiske på, men først og fremst de regionene de tilhører vil oppnå den samme fordelingsvirkningen som allerede er innført innen torskefiskeriene. Disse kvoterettighetene som fartøyene har opparbeidet vil fordeles videre til fangstlagene i fylket som vil kunne stå fritt til å omfordele kvotene på de tilgjengelige fartøyer i regionen

gjennom bytteordninger. Tabell 22-24 viser beregningsstegene for fordeling av kvoterettighetene, mens tabell 25 oppsummerer fordelingsvirkningene for fylkene.

Tabell 22: Modellberegnete kystkvoter i torskeekvivalenter (TEK) 2004 for Finnmark Troms og Nordland for fartøy 15-28 meter registrert 1.1. 2003 .

FORDELING	FINNMARK		TROMS		NORDLAND	
Lengde meter	1000 TEK	Antall fartøy	1000TEK	Antall fartøy	1000 TEK	Antall fartøy
15	2 812	19	3996	27	10657	72
16	1 485	9	1485	9	5774	35
17	1 637	9	182	1	4730	26
18	1 406	7	1807	9	5623	28
19	1 524	7	2831	13	4791	22
20	1 164	5	1164	5	4656	20
21	1 348	6	1123	5	4043	18
22	234	1	234	1	2573	11
23	243	1	1948	8	4626	19
24	1 264	5	506	2	1770	7
25	260	1	0		260	1
26	270	1	270	1	1888	7
27	2 497	9	4161	15	6103	22
15-27,99m	16 456	80	19747	96	59241	288

Tabell 23: Modellberegnete kystkvoter i torskeekvivalenter (TEK) 2004 for Trøndelagsfylkene og Møre og Romsdal for fartøy 15-28 meter registrert 1.1. 2003.

FORDELING	N-TRØNDELAG		S-TRØNDELAG		MØRE & ROMSDAL	
Lengde meter	1000 TEK	Antall fartøy	1000 TEK	Antall fartøy	1000 TEK	Antall fartøy
15	444	3	296	2	1628	11
16	165	1	330	2	165	1
17	0		182	1	728	4
18	402	2	0		402	2
19	0		436	2	436	2
20	233	1	233	1	698	3
21	449	2	449	2	3369	15
22	0		0		468	2
23	243	1	0		974	4
24	0		0		506	2
25	260	1	260	1	260	1
26	0		270	1	540	2
27	277	1	1110	4	1942	7
15-27,99	2468	12	3291	16	11519	56

Tabell 24: Modellberegnete kystkvoter i torskeekvivalenter (TEK) i 2004 fra Sogn & Fjordane og til og med Skagerrak for fartøy 15-28 meter registrert 1.1. 2003

FORDELING	SOGN & FJORDANE		HORDALAND		SØR FOR HORDALAND	
Lengde meter	1000 TEK	Antall fartøy	1000 TEK	Antall fartøy	1000 TEK	Antall fartøy
15	592	4	296	2	1036	7
16	495	3	165	1	330	2
17	364	2	182	1	546	3
18	602	3	602	3	402	2
19	218	1	1089	5	1089	5
20	698	3	233	1	698	3
21	4043	18	2022	9	674	3
22	0	0	0	0	234	1
23	487	2	0	0	730	3
24	0	0	0	0	0	0
25	260	1	260	1	0	0
26	270	1	270	1	809	3
27	1110	4	832	3	1387	5
15-27,99	9139	42	5554	27	7611	37

Tabell 25: Fartøygruppen 15-28 meter. Oppsummering av modellberegnete kystkvoter i torskeekvivalenter (TEK) 2004 fordelt på fylker/fangstlag samt faktisk fangst i hht. sluttseddelregisteret.

Fylker/Regioner/fangstlag	1000 TEK 2004 kvote	Antall fartøy	Fangst 2003	Endring 2003-2004
Finnmark	16 144	80	16 876	-4,3 %
Troms	19 707	96	19 547	0,8 %
Nordland	57 495	288	56 905	1,0 %
N-Trøndelag	2 474	12	3 359	-26,4 %
S-Trøndelag	3 565	16	3 309	7,7 %
Møre & Romsdal	12 115	56	15 577	-22,2 %
Sogn & Fjordane	9 139	42	12 049	-24,1 %
Hordaland	5 951	27	4 959	20,0 %
Rogaland - Skagerrakkysten	7 935	37	Ikke kjent	
SUM Norge	134 526	654	135493	-0,7 %

Tabell 25 viser konsekvensene av modellberegningene sett i lys av faktisk registrert fangst av fartøyer i vedkommende regioner. Som tidligere påpekt vil modellen basert på torskekvotefaktorer favorisere de regioner som har en større andel av mindre fartøyer innenfor 15-27 meter. Uten hensyn til andre fiskemuligheter innen ikke uttaksregulerte fiskearter, så gir modellen uten tilleggskvoter ikke endringer i Troms og Nordland, mens den gir vekst i Rogaland og Skagerrakkysten, Hordaland og Sør- Trøndelag, og reduksjon i Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane, Nord Trøndelag og Finmark.

Neste modelleringsskritt er å justere kvotefordelingen mht. tilgjengeligheten av andre fiskemuligheter som ikke inngår i modellen: reke, lodde, krabbe og andre ikke uttaksregulerte fiskearter, samt fordele tilleggskvoter.

Tabell 26: Justert fangstgrunnlag 2004 for fartøyer 15-27,99 meter etter modellberegning av kvoter 2004, andre fiskearter utenom reke og skjønnsmessig fordeling av tilleggskvoter (1000 TEK)

	Total fangst 2003	Beregnet kvoter 2004	Annen fangst u) reke 2003	Tilleggs-kvote Sild/makrell	SUM fangstgrunnlag 2004	% endring 2003-2004
Finnmark	17 599	16 867	723	2500	19367	10,0 %
Troms	20 705	20 865	1 158	1200	21865	6,6 %
Nordland	60 822	61 411	3 917	3500	64411	6,7 %
N-Trøndelag	4 399	3 514	1 040	1100	4514	4,9 %
S-Trøndelag	3 797	4 053	487		4053	6,7 %
Møre & Romsdal	17 548	14 085	1 970	3500	17585	0,2 %
Sogn & Fjordane	12 793	9 883	744	3000	12883	0,7 %
Hordaland	5 151	6 143	192	-800	6143	3,7 %
Rogaland & Skagerrak	it	8 160	it			
SUM Norge	145 933	144 981	10 456	14000	158981	8,9 %

*it= Ikke tilgjengelig

I tabell 26 er kvotefordelingen justert med annen fangst og tilleggskvoter. Annen fangst er all fangst utenom de kvotebelagte fiskearter som inngår i fordelingsmodellen utenom reke. I og med at reker representerer en signifikant del av denne flåtegruppens fangstgrunnlag i enkelte regioner, så bør fordelingen justeres med denne fangsten når tall materialet ligger til rette for dette. Men for å illustrere modellen har vi også justert fangstgrunnlaget med en tilleggskvote på sild (35000 tonn) og makrell (15000 tonn) lik den som er krevd av Norges kystfiskarlag, noe som gir 14000 TEK. Fordeling av disse tilleggskvotene antar vi kan være et resultat av forhandlinger mellom fangstlagene, fylkeskommunene og staten. Men for å

illustrere de muligheter slik fordeling gir, har vi foretatt følgende tildelinger: Alle fylkene har fått en fangstøkning gjennom tilleggskvoten. Hordaland har fått justert ned kvotene som er generert av fordelingsmodellen i og med at modellen gir fartøyene i dette fylket hele 16 % øket fangstgrunnlag uten tilleggskvoter. Videre har vi antatt at kvotetildeling til Finnmark er politisk prioritert. Finnmarksfartøyene har derfor fått en ekstrakvote som tilsvarer en fangstøkning på 10 %, mens de andre nordnorske og Trøndelagsfylker har fått en noe mindre økning i fangstgrunnlaget.

Etter at en har foretatt en slik regional engangsfordeling av kvoterettighetene, er det skapt basis for kvotejusteringer i senere år. Fartøymassen innen de enkelte fangstlag vil kunne endres over tid som følge av omstruktureringer, men fangst- og kvoterettighetene vil forbli i fangstlaget uavhengig av strukturutviklingen innad i fangstlaget.

Fordeling av de regionale kvotene slik de er presentert over tar utgangspunkt i at alle fartøyene i gruppen 15-27,9 meter slutter seg til fangstlagene. Dette trenger ikke å være tilfelle. De kvotene som legges inn i fangstlagene vil kun være basert på frivillig tilslutning. I en oppbyggingsperiode, bør det være aktuelt å etablere mindre fangstlag av et begrenset antall fartøyer for eksempel for en region som Øst Finnmark, Nord Troms, Helgeland etc. som kan bygges ut etter erfaring og interesse.

6.0 Vedlegg

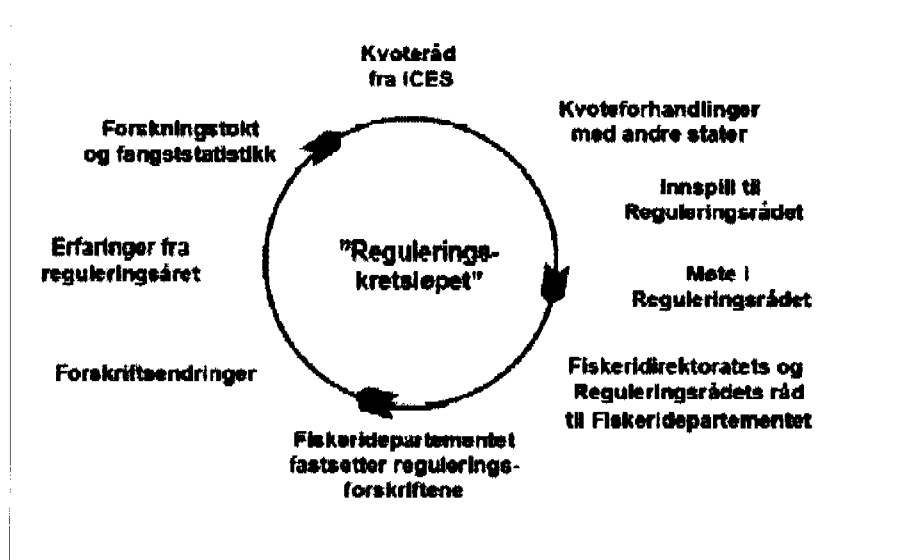
Beregning av kvotegrunnlaget 2004 for fartøygruppen 15-27,9m

Av Terje Jørgensen, Norges fiskerihøgskole

6.1 Innledning og definisjoner

I dette notatet redegjøres det for hvordan kvotegrunnlaget 2004 for fartøygruppen 15-27,9 meter er beregnet ut fra de opplysninger som kan trekkes av fiskerimyndighetenes publikasjoner.

Fordeling av kvoter og regulering av fiskeri er en omfattende prosess med kvoteforhandlinger med andre land, anbefalinger fra Reguleringsrådet og Fiskeridirektoratet, innspill fra ulike organisasjoner, samt politiske føringer. Figuren under viser kretsløpet i prosessen:



Figur 7: Fra Fakta ark A-26 om reguleringsrådet, Fiskeridepartementet

Et sentralt element i fordelingen av kvoter på norske fiskere, er de årlige forskrifter (reguleringsforskrifter). Disse forskrifter blir satt etter møter i reguleringsrådet, og gjelder for ett kalender år av gangen. Det er likevel slik at forskriftene kan endres i løpet av året. Erfaring har vist at forskriftene ofte blir endret som en følge av utviklingen i fisket, eller som en følge av omfordeling mellom fartøy- eller redskapsgrupper.

Som et utgangspunkt i dette arbeidsnotatet er det benyttet opplysninger fra fiskeridirektoratet, vedtak fra møter i reguleringsrådet, samt opplysninger fra de årlige reguleringsforskrifter ("Juridiske – meldinger", eller "J-meldinger").

Forskriftene i fiskeri inneholder en del begreper som bør klarlegges. Under følger noen eksempler på sentrale begreper (St.meld.20, 2002-2003):

Tekstboks 15: Gruppekvoter

En gruppekvote er et kvantum som båter i en nærmere definert gruppe kan fiske på. Gruppekvoter kan fordeles på enkeltfartøy i gruppen som fartøykvoter eller maksimalkvoter, eller det kan også være fritt fiske for de deltakende fartøy inntil gruppekvoten er tatt.

Tekstboks 16: Fartøykvoter

Dersom gruppekvoten blir fordelt slik at summen av kvoter til hvert enkelt fartøy tilsvarer gruppekvoten, har hvert fartøy i praksis - om ikke i juridisk forstand - et garantert kvantum. Slike kvoter omtales som fartøykvoter.

Tekstboks 17: Maksimalkvote

Dersom summen av kvoter tildelt hvert enkelt fartøy er større enn gruppekvoten, omtales fartøyets kvote som en maksimalkvote. Denne maksimalkvoten er da et største kvantum som vedkommende fartøy kan fiske. De har imidlertid ingen garanti for å få fiske dette kvantumet, idet fisket blir stoppet når gruppekvoten er fisket opp. Denne reguleringsformen innebærer en større eller mindre grad av konkurranse mellom fartøyene om kvantum. Maksimalkvoter har gjerne blitt benyttet i fiskeri der fangstinnsats og fangstkvanntum varierer mye mellom de deltakende fartøy, for å sikre at gruppekvoten og dermed totalkvoten faktisk blir fisket.

Tekstboks 18: Overregulering

Differansen mellom summen av maksimalkvotene og den faktiske gruppekvoten omtales som overregulering, og beregnes i prosent av den faktiske gruppekvoten. Dersom gruppekvoten for eksempel er 10.000 tonn og summen av maksimalkvotene er 13.000 tonn, er overreguleringen 30 %.

Begrepene over er gjengitt for å presisere meningsinnholdet. Begrepene blir brukt i dokumenter som omhandler regulering av fiskeri, deriblant saker i Reguleringsrådet.

Adgangen til å delta i fisket fastsettes dels gjennom ulike flerårige konsesjonsordninger, og dels gjennom ett - årlige deltakerbestemmelser. Det siste kan enten være som egne deltakerforeskrifter eller som en del av innholdet i reguleringsforskriftene.

For de flerårige konsesjonsordninger og ett – årlige deltakerbestemmelser er det benyttet opplysninger fra Fiskeridirektoratets statistikkavdeling i Bergen. Vi har mottatt data som viser gyldige konsesjons- og deltakeradganger med fartøyets registreringsmerke per 1.1.2003. I tillegg viser datasettet fra Fiskeridirektoratet største lengde, kvotelengde og annet.

Tabell 27: Konsesjons- og deltakeradganger per 1.1.2003 fordelt på fylke.

Fylkeskode	Fylke	Konsesjons- og deltaker adganger	% - fordeling
1	Østfold	43	0.8
2	Akershus	4	0.1
6	Buskerud	1	0.0
7	Vestfold	17	0.3
8	Telemark	17	0.3
9	Aust-Agder	26	0.5
10	Vest-Agder	184	3.4
11	Rogaland	297	5.5
12	Hordaland	453	8.3
14	Sogn og Fjordane	256	4.7
15	Møre og Romsdal	690	12.7
16	Sør-Trøndelag	142	2.6
17	Nord-Trøndelag	128	2.4
18	Nordland	1 564	28.7
19	Troms	727	13.4
20	Finnmark	895	16.4
Sum	Hele Norge	5 444	100.0

Tabell 27 viser alle typer fartøy (totalt 3560 fartøy) innen de lukkede fiskerier, og omhandler alle konsesjons- og deltakeradganger per 1.1.2003. Fartøy som drifter innen flere lukkede fiskerier disponerer således flere konsesjons- og deltakeradganger. Et eksempel på en

vanlig driftskombinasjon er fartøy som har adgang i torskefiskeriet, samt etter NVG- sild. Fartøyet er da definert med deltakeradganger innen gruppen "konvensjonelle fartøy under 28 meter" og innen "NVG - kystfartøygruppen".

For hele Norge er det vel 5400 konsesjons- og deltakeradganger fordelt på 3560 fartøy. Fra og med Hordaland og nordover er tilsvarende tall; 4855 konsesjons- og deltakeradganger fordelt på 3229 fartøy.

6.2 Forutsetninger for beregning av kvote for torsk, hyse og sei

Ifølge opplysninger fra Fiskeridirektoratet er det 2654 konvensjonelle fartøyer (gruppe 1 fartøy under 28 meter som deltar i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62. breddegrad med konvensjonelle redskaper) som har adgang i lukkede fiskerier per 1.1.2003. De er fordelt på følgende måte etter største lengde (se tabell 28):

Tabell 28: Konvensjonelle fartøy under 28 meter per 1.1.2003 fordelt på lengde (Fiskeridirektoratet).

Beskrivelse	Største lengde	Antall fartøy
Konvensjonelle fartøy < 28 m	<15 meter	2120
Konvensjonelle fartøy < 28 m	15,00 - 15,99 meter	114
Konvensjonelle fartøy < 28 m	16,00 - 16,99 meter	57
Konvensjonelle fartøy < 28 m	17,00 - 17,99 meter	42
Konvensjonelle fartøy < 28 m	18,00 - 18,99 meter	49
Konvensjonelle fartøy < 28 m	19,00 - 19,99 meter	48
Konvensjonelle fartøy < 28 m	20,00 - 20,99 meter	35
Konvensjonelle fartøy < 28 m	21,00 - 21,99 meter	54
Konvensjonelle fartøy < 28 m	22,00 - 22,99 meter	14
Konvensjonelle fartøy < 28 m	23,00 - 23,99 meter	32
Konvensjonelle fartøy < 28 m	24,00 - 24,99 meter	17
Konvensjonelle fartøy < 28 m	25,00 - 25,99 meter	5
Konvensjonelle fartøy < 28 m	26,00 - 26,99 meter	11
Konvensjonelle fartøy < 28 m	27,00 - 27,99 meter	56
Alle Konvensjonelle fartøy < 28 m		2654
Derav lengde 15 til 27,9 m	Konv. > 15 m og < 28 m	534

Tabell 28 viser at 534 konvensjonelle fartøyer (gruppe 1) mellom 15 og 28 meter har adgang i lukkede fiskerier etter torsk, hyse og sei per 1.1.2003. Største lengde er utgangspunkt for lengdegrupperingen, og største lengde vil også bli benyttet i våre beregninger av en utvidet kvotemodell.

Dersom kvotelengde eller hjemmelslengde blir lagt til grunn blir antall fartøyer redusert til 528 stk med lengde 15 til 28 meter. Avviket i antall fartøy mellom største lengde og kvotelengde har sammenheng med utskiftning av fartøy, samt endret lengde på eksisterende fartøy. I denne problemstillingen er det mange detaljer som blant annet omfatter ulike skjæringsdatoer for ulike fiskerier. I tillegg kan en skjæringsdato bli endret.

Konsekvensen av ulike skjæringsdatoer, er at to tilsynelatende like tilfeller kan bli behandlet ulikt hva angår økt kvote som en følge av økt fartøylengde. For eksempel er det 56 konvensjonelle fartøyer mellom 27 og 27,9 meter største lengde per 1.1.2003. 19 av disse fartøyene har en annen hjemmelslengde (mindre enn 27 meter), og får ikke samme kvote som de andre fartøyene i lengdegruppen 27-27,9 meter.

Ifølge fiskeridirektoratets fartøyregister <http://www.fiskeridir.no:8080/fiskeridir/index.html> per juni 2003, har 529 fartøy i gruppe 1 mellom 15 og 28 meter kvote på torsk (nord for 62. breddegrad med konvensjonelle redskaper). Tilsvarende tall for hyse 522 fartøy, og 522 fartøy for sei.

Avviket mellom antall fartøy i fisket etter torsk, hyse og sei gir noe uryddig beregningsmåte i en utvidet kvotemodell for fartøy mellom 15 og 27,9 meter. Som en forenkling vil vi benytte samme antallet konvensjonelle fartøy for torsk, hyse og sei i beregningen av den utvidede kvotemodellen. For hele landet gjelder dette 534 fartøyer pr.1.1.2003 (se tabell 28). Lengdefordelingen for disse 534 konvensjonelle fartøy blir benyttet for å beregne fangst i tonn.

6.3 Torsk

Nord for 62. breddegrad

Disponibel kvote av torsk nord for 62. breddegrad for norske fiskere er 217.600 tonn i 2004. Den norske kvoten for 2004 er fordelt med 65.693 tonn (30,2 %) til trålerne, og 151.907 tonn (69,8 %) til den konvensjonelle flåten (Reguleringsrådet, sak 13/03).

Til grunn for fordelingen av den norske kvoten er "trålstigen" av 2001 lagt til grunn. Det er en fordelingsnøkkel mellom konvensjonell sektor og trålgruppen som skiller etter hvorvidt totalkvoten er lav eller høy. Ved lav kvote (under 130.000 tonn) får konvensjonell sektor 72 % av kvoten, og ved høy kvote (over 330.000 tonn) får konvensjonell sektor 67 %

av kvoten. Ved en kvotestørrelse mellom disse verdier skal gruppens prosentandeler utvikles lineært (Regulerings rådet, sak 13/03).

Torskefisket er regulert gjennom egne forskrifter for konvensjonelle fartøy og for fartøy med trålredskaper. Forskriften for konvensjonelle redskaper har følgende gruppekvoter:

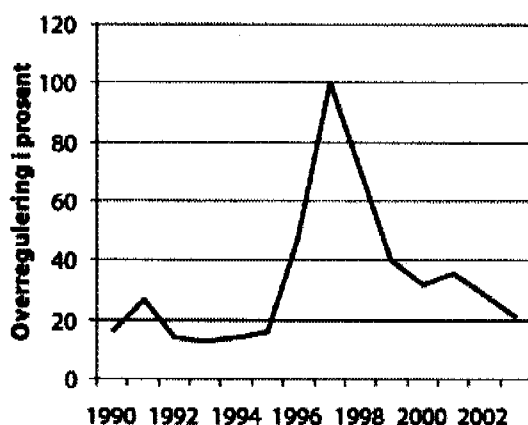
Tabell 29: Fordeling av gruppekvoter¹¹

Lengdegruppe	Gruppekvote (i tonn)	%- andel
Lengde u/10 meter	17 820	11,7
Lengde 10-14,99 meter	46 145	30,4
Lengde 15-20,99 meter	32 809	21,6
Lengde 21-27,99meter	21 243	14,0
Over 28 meter	19 459	12,8
Under 28 m Gruppe 2	14 431	9,5
Sum Konvensjonell	151 907	100,0

Tabell 29 viser gruppekvote av torsk for den konvensjonelle flåten. I våre beregninger tar vi utgangspunkt i lengdegruppen 15-27,99 meter for gruppe 1. Lengdegruppen har en disponibel kvote på 54 052 tonn torsk nord for 62. breddegrad (J-melding 262-2003, 22.12.2003).

I 1990 ble det innført adgangsbegrensninger i kystflåtens fiske etter torsk. 3.468 fartøy fikk adgang til å delta i fartøykvoteordningen, og har siden dannet stammen av fartøy i gruppe 1.

Utover 1990 tallet ble torskefisket regulert med overregulerte maksimalkvoter. Overreguleringen i torskefisket har variert etter 1990 (se figur 8).



Figur 8: Overregulering i fisket etter torsk for fartøyene i gruppe 1, 1990-2003.

¹¹ (FORSKRIFT OM REGULERING AV FISKET ETTER TORSK MED KONVENSJONELLE REDSKAP NORD FOR 62°N I 2004)

En vesentlig årsak til økning i overregulering utover 1990 tallet var ulikheter blant fartøyene i kvoteutnyttelse, samtidig som totalkvotene økte. Ulikhetene jevnet seg etter hvert ut, og gruppe 1 er i dag en gruppe med jevn og relativ høy kvoteutnyttelse. Overreguleringen er derfor blitt lavere (St.meld. 20, 2002-2003). Samtidig som overreguleringen er redusert, er kvotene blitt redusert (se tabell 30).

Tabell 30: Maksimal- og fartøykvote for torsk, fartøylengde 15-27,9 meter, for 2002-2004.

Lengdegrupper:	Maksimalkvote i tonn:	Maksimalkvote i tonn:	Fartøykvote
	J-249-01 (for 2002)	J-289-02 (for 2003)	J-262-03 (for 2004)
15 - 15,9 m.s.l.	79,9	78.0	75.8
16 - 16,9 m.s.l.	89,8	87.0	84.5
17 - 17,9 m.s.l.	99,6	96.0	93.2
18 - 18,9 m.s.l.	109,5	106.0	102.9
19 - 19,9 m.s.l.	118,4	115.0	111.5
20 - 20,9 m.s.l.	126,3	123.0	119.3
21 - 21,9 m.s.l.	126,7	119.0	115.0
22 - 22,9 m.s.l.	132,3	124.0	119.8
23 - 23,9 m.s.l.	138.0	129.0	124.7
24 - 24,9 m.s.l.	142,7	134.0	129.5
25 - 25,9 m.s.l.	147,4	138.0	133.4
26 - 26,9 m.s.l.	152,1	143.0	138.2
27 - 27,9 m.s.l.	156,8	147.0	142.0

Tabell 30 viser at maksimalkvoten er redusert fra 2002 til 2003, og at kvoten for 2004 er ytterligere redusert. For fartøy 15-15,99 meter er kvoten redusert fra 79,9 tonn i 2002, til 78 tonn i 2003 og til slutt 75,8 tonn i 2004. Denne utviklingen stemmer med figur 8. Et annet forhold av betydning, er at kvotene i perioden er blitt endret fra å være maksimalkvoter i 2002 og 2003, til å bli fartøykvoter i 2004.

Tabell 30 viser videre at fartøy i lengdegruppen 21-21,9 meter har en lavere kvote enn fartøy i lengdegruppen 20-20,9 meter (for 2003 og 2004). Dette har sammenheng med at fartøyene blir regulert i ulike gruppekvote. Denne reguleringen er kalt "Finnmarksmodellen",

der Gruppe 1 torsk, hyse og sei (under 28 meter) er inndelt i 4 lengdegrupper eller gruppekvoter.

Torsk Nordsjøen og Skagerrak

I løpet av 2003 (27. juni) ble fisket av torsk i Nordsjøen kvoteregulert. Etter at 527 tonn var avsatt til tredjelands fiske i NØS i 2003 gjenstod det 4.114 tonn torsk til disposisjon til norske fiskere. Av dette var det beregnet en nødvendig bifangstavsetning til trålfisket på ca. 1.500 tonn. Dermed kunne den konvensjonelle flåten disponere 2.625 tonn i 2003 (Reguleringsrådet, sak 20/03).

Fisket etter torsk i Nordsjøen for gruppe I og II er regulert med følgende differensierte maksimalkvoter;

Tabell 31: Maksimalkvoter for torsk Nordsjøen og Skagerrak, fartøy gruppe 1 og 2.

Fartøygruppe	Kvote for Torsk 2004	Kvotebeskrivelse
Gr 1 u/21 meter	25 tonn	Maks.kvoter Nordsjøen
Gr 1 21-28 meter	100 tonn	Maks.kvoter Nordsjøen
Gr 2 u/21 meter	5 tonn	Maks.kvoter Nordsjøen
Gr 2 21-28 meter	15 tonn	Maks.kvoter Nordsjøen

Tabellen viser hvordan maksimalkvotene er fordelt på de ulike fartøygrupper. Det deltok 50 fartøy i dette fiskeriet. Majoriteten av disse fartøyene var mellom 10 og 15 meter (34 stk). 9 fartøy faller inn i lengdekategorien 15 til 28 meter (Reguleringsrådet, sak 20/03). I Skagerrak er det en kvote for 2004 på 127 tonn torsk. Fartøy som ikke har adgang til å delta i Gruppe 1 i Nordsjøen kan søke om dispensasjon til å delta i dette fiskeriet.

Beregning av torskekvote i en utvidet kvotemodell

For gruppekvoter og fordeling av differensierte maksimalkvoter/fartøykvoter viser vi til J-meldinger av desember 2003. Meldingene tar for seg reguleringer av ulike fiskeslag for 2004. I tillegg benytter vi informasjon fra møter i Reguleringsrådet. Dette gjelder spesielt saksdokumenter fra desember 2003.

Fisket etter torsk nord for 62.breddegrad er meget godt beskrevet med klart definerte fartøykvoter og gruppekvoter i J-262-2003. For lengdegruppen 15-27,9 meter utgjør gruppekvotene totalt 54.052 tonn torsk for konvensjonelle fartøy.

I "Appendiks torsk" ser man den generelle framgangsmåten som er benyttet for å beregne hvor stor andel av et fiskeslag som faller inn under lengdegruppen 15-27,9 meter.

Utgangspunktet er størrelsen på maksimalkvotene/fartøykvotene og hvordan fartøymassen fordeler seg på lengde. Fartøykvotene blir ganget opp med antall fartøy, og gir en beregnet fangst. Dersom beregnet fangst er større enn den aktuelle gruppekvoten, blir beregnet fangst redusert med en faktor inntil beregnet fangst er lik gruppekvoten. Størrelsen på faktoren forteller noe om graden av overregulering. For torsk nord for 62. breddegrad er faktoren lik 0,96. Denne "faktoren" forteller oss at summen av alle kvotene ganget med antall fartøy gir en overregulering på ca. 4 %. Denne overreguleringen er minimal, og vi viser til at kvotene er garanterte fartøykvoter.

Når det gjelder utregningsmåten, har vi forutsatt at graden av overregulering er likt fordelt for alle lengdegruppene. Det vil si at vi benytter samme "faktor" for lengde 15 meter og lengde 27 meter. I praksis har det vist seg at små fartøy gjerne har en mer ujevn kvoteutnyttelse enn større fartøy, og dermed har en høyere overregulering. Dette skulle tilsi at "faktoren" avtar med økende lengde. Imidlertid er det slik at vi i våre beregninger forutsetter at graden av overregulering er likt fordelt på alle lengdegruppene.

Fisket etter torsk i Nordsjøen og Skagerrak er ikke like godt beskrevet. J-269-2003¹² beskriver kun totalkvoter og maksimalkvoter. Det er derfor ikke like enkelt å angi hvordan totalkvoten vil fordele seg på redskaps- og lengdegrupper.

Totalkvoten av Nordsjøtorsk for 2003 er fordelt på følgende måte mellom trål og konvensjonell sektor for 2003 (Regulerings rådet, sak 20/03).

Tabell 32: Totalkvote og gruppekvoter for torsk i Nordsjøen 2003

Gruppe	Torsk Nordsjøen 2003	%- andel
Trål	1 489	36.2
Konvensjonell	2 625	63.8
Totalt	4 114	100.0

Tabell 32 viser at torskekvotene er fordelt med 36,2 % til trål og 63,8 % til konvensjonelle fartøy i Nordsjøen for 2003. Denne fordelingen mellom trål og konvensjonelle fartøy blir i våre beregninger benyttet for å fordele den norske totalkvoten av torsk i Nordsjøen/ Skagerrak for 2004. Ved en totalkvote på 4.241 tonn torsk gir det 2.706 tonn til konvensjonelle fartøy.

¹² FORSKRIFT OM REGULERING AV FISKET ETTER TORSK I NORDSJØEN OG SKAGERRAK I 2004

Den beregnede gruppekvote av torsk i Nordsjøen/Skagerrak for 2004 på 2.706 tonn til konvensjonelle fartøy blir videre fordelt på lengdegrupper. For torsk nord for 62N har 534 fartøy i lengdegruppen 15-27,9 meter 35,6 % av totalkvoten for alle konvensjonelle fartøy. Det samme antall fartøy og den samme fordelingen blir benyttet for torsk i Nordsjøen/Skagerrak.

Tabell 33: Totalkvote av torsk i Nordsjøen/Skagerrak for 2004, og beregnet andel for fartøy 15-27,9 meter.

Kvote Nordsjøen 2004	4 114
Kvote Skagerrak 2004	127
Sum kvote Torsk Sør	4 241
Beregnet andel konv.(63,8 % av sum kvote torsk sør)	2 706.0
Beregnet andel 15-28 m. (35,6 % av beregnet andel konv.)	962.9

Tabell 33 viser totalkvoten av torsk i Nordsjøen/Skagerrak for 2004 beregnet andel på 962,9 tonn gir lengdegruppen 15-27,9 meter og hvordan de fordeler seg etter beregnede andeler til konvensjonelle fartøy. For mer detaljert oversikt viser vi til appendiks.

6.4 Hyse

Nord for 62. breddegrad

Disponibel kvote av hyse nord for 62. breddegrad for norske fiskere er 71.200 tonn i 2004. Den norske kvoten for 2004 er fordelt med 27.056 tonn (38,0 %) til trålerne, og 44.144 tonn (62,0 %) til den konvensjonelle flåten (Reguleringsrådet, sak 13/03). Hysefisket er regulert gjennom egne forskrifter for konvensjonelle fartøy og for fartøy med trålredskaper. Forskriften for konvensjonelle redskaper har følgende gruppekvoter:

Tabell 34: Fordeling av gruppekvoter¹³

Lengdegruppe	Gruppekvote (i tonn)	%-andel
Lengde u/10 meter	4 394	10,0
Lengde 10-14,9 meter	13 337	30,2
Lengde 15-20,9 meter	9 623	21,8
Lengde 21-27,9meter	5 313	12,0
Over 28 meter	7 946	18,0
Under 28 m Gr. 2	3 531	8,0
Sum Konvensjonell	44 144	100,0

¹³ FORSKRIFT OM REGULERING AV FISKET ETTER HYSE MED KONVENSJONELLE REDSKAP NORD FOR 62°N I 2004

Tabell 34 viser gruppekvote av hyse for den konvensjonelle flåten. I våre beregninger tar vi utgangspunkt i lengdegruppen 15-27,99 meter for gruppe 1. Lengdegruppen har en disponibel kvote på 14.936 tonn hyse nord for 62. breddegrad. Hysefisket er regulert med maksimalkvoter på 60 tonn for konvensjonelle fartøy 15-27,9 meter (J-melding 260-2003).

Tabell 35: Kvote for hyse, fartøylengde 0-27,9 meter, for 2004.

Hjemmelslengde	Kvotefaktor	Kvote uten overregulering	Kvote
0,00 - 6,99 meter	1,00	3,62 tonn	10 tonn
7,00 - 7,99 meter	1,19	4,31 tonn	12 tonn
8,00 - 8,99 meter	1,40	5,07 tonn	14 tonn
9,00 - 9,99 meter	1,73	6,26 tonn	17 tonn
10,00 - 10,99 meter	2,09	7,57 tonn	21 tonn
11,00 - 11,99 meter	2,56	9,27 tonn	26 tonn
12,00 - 12,99 meter	3,04	11,00 tonn	30 tonn
13,00 - 13,99 meter	3,68	13,32 tonn	37 tonn
14,00 - 14,99 meter	4,19	15,17 tonn	42 tonn
15,00 - 27,99 meter	7,5	27,15 tonn	60 tonn

Tabell 35 viser kvotene av hyse for 2004. Fartøy under 15 meter er tatt med for å vise hvordan kvotefaktoren gir en gjennomgående "kvotestige" der kvoten øker med størrelsen på fartøyet. For fartøy 15-27,9 meter er kvoten 7,5 ganger større enn for de helt minste fartøyene. Tabell 35 viser også at kvotene i hysefisket er overregulerte.

Overregulering i hysefisket indikerer at total- eller gruppekvote tidligere år ikke er blitt oppfisket. Som et eksempel, kan vi vise til hysefisket i 2002. Maksimalkvotene var 28 tonn per fartøy i lengdegruppe 15-20,9 meter, og 31,4 tonn per fartøy i lengdegruppe 21-27,9 meter. Maksimalkvotene er senere blitt økt gjentatte ganger (se tabell 35):

Tabell 36: Tilleggskvoter i hysefisket for år 2002 (J-194-2002).

Lengdegrupper:	Tilleggskvote 13.aug	Tilleggskvote 21.aug	Tilleggskvote 04.sep
15,00 - 20,99 m.s.l.	7	10,5	22,8
21,00 - 27,99 m.s.l.	7,9	11,8	25,6

Tabell 36 viser at det ble gitt tilleggskvoter ved 3 anledninger i 2002. Grunnen kan være lav deltakelse, eller at maksimalkvoten for de største konvensjonelle fartøyene var satt

for lavt. Kvotefaktoren var i 2002 satt til 2,0 for fartøy 15-20,9 meter og 2,25 for fartøy 21-27,9 meter. Det vil si at fartøy 21-27,9 meter har en kvote som er 2,25 ganger større enn for de helt minste fartøyene. Som nevnt tidligere, er denne nå økt til 7,5 slik at det gir en ”brattere stige”.

Hyse Nordsjøen

Oversikten ”Norske Kvoter 2004” (Fiskeridepartementets hjemmeside) viser at hysekvoten i Nordsjøen er på 15.391 tonn for 2004. Da det ikke er funnet noen J-meldinger eller saker i reguleringsrådet som omhandler hyse i Nordsjøen, velger vi å legge til grunn samme gruppe- og lengdefordeling som for hyse Nord for 62. breddegrad.

Beregning av hysekvote i en utvidet kystkvotemodell

Fisket etter hyse nord for 62.breddegrad er meget godt beskrevet med klart definerte fartøykvoter og gruppekvoter i J-260-2003. For lengdegruppen 15-27,9 meter utgjør gruppekvotene totalt 14.936 tonn hyse for konvensjonelle fartøy.

Fisket etter hyse i Nordsjøen er ikke godt beskrevet. Vi har ingen tilgjengelige j-meldinger eller saker i reguleringsrådet å vise til, og det er dermed usikkert hvordan totalkvoten av hyse i Nordsjøen vil fordele seg på redskaps- og lengdegrupper.

Totalkvoten for hyse i Nordsjøen er 15.391 tonn i 2004. Totalkvoten skal fordeles mellom trål og konvensjonelle fartøyer, og det antas at fordelingen er den samme som hyse nord for 62. breddegrad. Totalkvoten er fordelt med 62 % av totalkvoten til konvensjonelle fartøy, og 38 % av totalkvoten til trål. Det gir en totalkvote på 9 542,4 tonn til alle konvensjonelle fartøyer.

Totalkvoten på 9 542,4 tonn til konvensjonelle fartøy er videre fordelt på de ulike lengdegrupper. Vi benytter samme fordeling som for hyse nord for 62. breddegrad.

Tabell 37: Totalkvote av hyse i Nordsjøen for 2004, og beregnet andel for fartøy 15-27,9 meter.

Totalkvote Nordsjøen	15 391,0	100 %
Beregnet andel konv.(62 % av hyse sør)	9 542,4	62 %
Derav 15-28 m. (33.8 % av ber. andel konv.)	3 228,7	

Tabell 37 viser totalkvoten av hyse i Nordsjøen og hvordan den er beregnet fordelt på konvensjonelle fartøy 15-27,9 meter. Beregningene bygger på fordelingen mellom trål og konvensjonelle fartøy i hysefisket nord for 62. breddegrad.

For beregningene av hyse nord for 62. breddegrad og hyse i Nordsjøen gjelder den samme framgangsmåten som for torsk. Forutsetninger er 534 fartøy og en beregnet faktor som

en følge av overregulering. For hyse nord av 62. breddegrad er "faktoren" beregnet til 0,47. Det viser at beregnet fangst er over dobbelt så stor som beregnet fangst med kvotebegrensning. For mer detaljert oversikt viser vi til appendiks hyse.

6.5 Sei

Nord for 62. breddegrad

Disponibel kvote av sei nord for 62. breddegrad for norske fiskere er 154.000 tonn i 2004. Den norske kvoten er fordelt mellom konvensjonelle redskaper, trålredskaper og not redskaper (se tabell 38).

Tabell 38: Totalkvote og gruppekvote for sei nord for 62. breddegrad 2004 (Reguleringsrådet, sak 14/03).

Redskap	Gruppekvote (i tonn)	%- andel
Konvensjonell	58 520	38,0
Not	38 500	25,0
Trål	56 980	37,0
Sum Norsk Totalkvote	154 000	100,0

Tabell 38 viser at fartøy med konvensjonelle redskaper og not redskaper har 63 % av totalkvoten for sei 2004. Det gir fartøy med trålredskaper 37 % av totalkvoten for sei 2004.

Når Sei Nord er fordelt på gruppekvoter, får man følgende oversikt (J-melding 261-2003):

Tabell 39: Fordeling av gruppekvoter¹⁴

Lengdegruppe	Gruppekvote (i tonn)	%- andel
Lengde u/10 meter	5 905	10,1
Lengde 10-14,9 meter	17 921	30,6
Lengde 15-20,9 meter	11 375	19,4
Lengde 21-27,9meter	8 689	14,8
Over 28 meter	6 437	11,0
Under 28 m Gr. 2	8 193	14,0
Sum Konvensjonell	58 520	100,0

¹⁴ FORSKRIFT OM REGULERING AV FISKET ETTER SEI NORD FOR 62°N I 2004

Tabell 39 viser gruppekvote av sei for den konvensjonelle flåten. Lengdegruppen 15-27,9 meter har en disponibel kvote på 20.064 tonn sei nord for 62. breddegrad.

På fartøynivå har Sei nord for 62.breddegrad med konvensjonelle redskaper (lengde 15 til 27,9 meter) følgende maksimalkvote i 2004 (J-melding 261-2003):

Tabell 40: Maksimalkvote for sei 2004, lengde 15-27,9 meter konvensjonelle fartøy.

Hjemmelslengde	Kvotefaktor	Kvote uten overreg.	Maksimalkvote
15,00 - 15,99 meter	5,41	26,29 tonn	80 tonn
16,00 - 16,99 meter	6,03	29,31 tonn	90 tonn
17,00 - 17,99 meter	6,65	32,32 tonn	99 tonn
18,00 - 18,99 meter	7,34	35,67 tonn	109 tonn
19,00 - 19,99 meter	7,96	38,69 tonn	118 tonn
20,00 - 20,99 meter	8,51	41,36 tonn	127 tonn
21,00 - 21,99 meter	8,21	39,90 tonn	122 tonn
22,00 - 22,99 meter	8,55	41,55 tonn	127 tonn
23,00 - 23,99 meter	8,9	43,25 tonn	132 tonn
24,00 - 24,99 meter	9,24	44,91 tonn	137 tonn
25,00 - 25,99 meter	9,52	46,27 tonn	142 tonn
26,00 - 26,99 meter	9,86	47,92 tonn	147 tonn
27,00 - 27,99 meter	10,14	49,28 tonn	151 tonn

Tabell 40 viser hvordan kvotene er fordelt på lengdegruppen 15-27,9 meter konvensjonelle fartøy. Kvotefaktoren angir hvordan kvoten øker med lengden på fartøyet. Kvotefaktoren er satt til 4,86 tonn. For fartøy 0-6,99 meter gir det en kvote uten overregulering på 4,86 tonn (kvotefaktor = 1), og en maksimalkvote på 25 tonn (J-261-2003). For fartøy 27-27,99 meter gir det en kvote uten overregulering på 49,28 tonn, og en maksimalkvote på 151 tonn. Kvotefaktoren på 10,14 gir en brattere "stige" enn for hyse som er 7,5 (se tabell 34). Maksimalkvoten på sei er ca. 3 ganger høyere enn kvoten uten overregulering

Notfartøy kan fiske og lande inntil 38.500 tonn rund vekt. Fisket blir stoppet i en kortere periode om sommeren, for å utnytte den individuelle veksten som finner sted i sommerhalvåret. Stoppen er også hensiktsmessig i forhold til ferieavvikling i industrien (Reguleringsrådet, sak 14/03). For 2004 er stoppen satt til 10.juli - 1.august (J-261-2003).

Seinotfisket ble regulert i 1999 for å forhindre ytterligere ekspansjon. Seinotfisket med fartøy over 90 fot (27,5 meter) er konsesjonsbelagt (Reguleringsrådet, sak 14/03). For fartøy 13-27,5 meter er gruppen adgangsregulert. Per 1.1.2003 har 206 fartøy adgang i fisket etter sei nord for 62.breddegrad med not.

Tabell 41: Sei nord notfartøy 13-27,5 meter per 1.1.2003 fordelt på lengde (Fiskeridirektoratet).

Fangstrettighet	Største lengde	Antall fartøy
Sei nord.Notfartøy 13 - 27,5m.	<15	28
Sei nord.Notfartøy 13 - 27,5m.	15,00 - 15,99 meter	12
Sei nord.Notfartøy 13 - 27,5m.	16,00 - 16,99 meter	4
Sei nord.Notfartøy 13 - 27,5m.	17,00 - 17,99 meter	6
Sei nord.Notfartøy 13 - 27,5m.	18,00 - 18,99 meter	7
Sei nord.Notfartøy 13 - 27,5m.	19,00 - 19,99 meter	13
Sei nord.Notfartøy 13 - 27,5m.	20,00 - 20,99 meter	9
Sei nord.Notfartøy 13 - 27,5m.	21,00 - 21,99 meter	45
Sei nord.Notfartøy 13 - 27,5m.	22,00 - 22,99 meter	7
Sei nord.Notfartøy 13 - 27,5m.	23,00 - 23,99 meter	16
Sei nord.Notfartøy 13 - 27,5m.	24,00 - 24,99 meter	10
Sei nord.Notfartøy 13 - 27,5m.	25,00 - 25,99 meter	5
Sei nord.Notfartøy 13 - 27,5m.	26,00 - 26,99 meter	7
Sei nord.Notfartøy 13 - 27,5m.	27,00 - 27,99 meter	37
Sum alle fartøy		206
Derav lengde 15-27,99		178

Tabell 41 viser at 206 fartøy har adgang i seinotfisket nord for 62. breddegrad per 1.1.2003. Av dette er 178 fartøy i lengdegruppen 15-27,9 meter.

Maksimalkvotene i seinot fisket er differensiert etter lengde (J-261-2003).

Tabell 42: Maksimalkvoter for 2004 i notfisket etter sei nord for 62.breddegrad.

Hjemmelslengde	Kvotefaktor:	Maksimalkvote:
under 15 meter	1,00	200 tonn
15 – 20,99 meter	1,50	300 tonn
21 – 22,99 meter	2,03	406 tonn
23 – 25,99 meter	2,43	486 tonn
26 meter og over	2,82	564 tonn

Tabellen 42 viser maksimalkvotene for 2004 i notfisket etter sei nord for 62.breddegrad.

Kvotefaktoren er 2,82 for fartøy over 26 meter, og det angir hvordan kvoten øker med fartøylengden. Kvotefaktoren er mindre i notfisket etter sei enn i seifisket med konvensjonelle redskaper. På den annen side er maksimalkvotene i notfisket etter sei høyere.

Sei Nordsjøen og Skagerrak

Reguleringsrådet setter i desember 2003 en foreløpig kvote på 80.800 tonn sei i Nordsjøen og Skagerrak til norske fiskere i påvente av forhandlinger med EU. Den norske kvoten blir senere fastsatt til 93.800 tonn sei i Nordsjøen og Skagerrak. Den norske kvoten er fordelt mellom konvensjonelle redskaper, trålredskaper og not redskaper (se tabell).

Tabell 43: Totalkvote og gruppekvote for sei i Nordsjøen og Skagerrak for 2004 (J-149-2004).

Redskap	Gruppekvote (i tonn)	%- andel
Not	5 500	5.9
Garn og andre	8 000	8.5
Trål	80 300	85.6
Sum alle	93 800	100.0

Tabell 43 viser totalkvote og gruppekvote for sei i Nordsjøen og Skagerrak for 2004. På fartøynivå er det angitt en maksimalkvote på 500 tonn rundvekt for fartøy som fisker med konvensjonelle redskaper. Per 1.1.2003 har 63 fartøy adgang i fisket etter sei i Nordsjøen og Skagerrak med not.

Tabell 44: Sei sør notfartøy 13-27,5 meter per 1.1.2003 fordelt på lengde (Fiskeridirektoratet).

Fangstrettighet	Største lengde	Antall fartøy
Sei sør Notfartøy 13-27,5m.	<15	7
Sei sør Notfartøy 13-27,5m.	15,00 - 15,99 meter	1
Sei sør Notfartøy 13-27,5m.	16,00 - 16,99 meter	1
Sei sør Notfartøy 13-27,5m.	17,00 - 17,99 meter	3
Sei sør Notfartøy 13-27,5m.	18,00 - 18,99 meter	5
Sei sør Notfartøy 13-27,5m.	19,00 - 19,99 meter	5
Sei sør Notfartøy 13-27,5m.	20,00 - 20,99 meter	3
Sei sør Notfartøy 13-27,5m.	21,00 - 21,99 meter	22
Sei sør Notfartøy 13-27,5m.	22,00 - 22,99 meter	1
Sei sør Notfartøy 13-27,5m.	23,00 - 23,99 meter	2
Sei sør Notfartøy 13-27,5m.	24,00 - 24,99 meter	1
Sei sør Notfartøy 13-27,5m.	25,00 - 25,99 meter	2
Sei sør Notfartøy 13-27,5m.	26,00 - 26,99 meter	1
Sei sør Notfartøy 13-27,5m.	27,00 - 27,99 meter	9
Sum alle fartøy		63
Derav lengde 15-27,99		56

Tabell 44 viser at 63 fartøy har adgang i seinot fisket i Nordsjøen og Skagerrak per 1.1.2003. Av dette er 56 fartøy i lengdegruppen 15-27,9 meter.

Beregning av seikvote i en utvidet kvotemodell

Fisket etter sei nord for 62.breddegrad er meget godt beskrevet med klart definerte fartøykvoter og gruppekvoter i J-261-2003. For lengdegruppen 15-27,9 meter utgjør gruppekvotene totalt 20.064 tonn sei for konvensjonelle fartøy.

I "Appendiks sei" ser man den generelle framgangsmåten som er benyttet i beregningen.

Utgangspunktet er 534 konvensjonelle fartøy i lengdegruppen 15-27,9 meter og maksimalkvoter i henhold til J-261-2003. Dette gir en beregnet fangst for konvensjonelle fartøy som er nesten 3 ganger høyere enn gruppekvoten på 20.064 tonn sei nord for 62.breddegrad. Det forteller at maksimalkvotene er betydelig overregulerte. Beregnet fangst er derfor nedjustert slik at den passer med gruppekvoten. Ved nedjustering av beregnet fangst forutsetter vi at overreguleringen er jevnt fordelt blant fartøy i lengdegruppen 15-27,9 meter. Det gir gruppe 1 fartøy i lengdegruppen 15-27,9 meter en beregnet andel på 34,3 % av totalkvoten for alle konvensjonelle fartøy.

I sei fisket i Nordsjøen og Skagerrak er det benyttet samme antall fartøy og lengdefordeling for konvensjonelle fartøy som nord for 62.breddegrad. Garn og andre har en gruppekvote på 8.000 tonn (se tabell 42). 34,3 % av gruppekvoten på 8.000 tonn gir gruppe 1 fartøy i lengdegruppen 15-27,9 meter en beregnet fangst på 2.742,9 tonn sei i Nordsjøen og Skagerrak.

I notfisket etter sei nord for 62.breddegrad har 206 fartøy i seinot gruppen adgang, derav 178 fartøy i lengdegruppen 15-27,5 meter. Maksimalkvotene ganget med antall fartøy gir en beregnet fangst som er over dobbelt så stor som gruppekvoten for notfartøy. Det viser at fisket er betydelig overregulert dersom alle fartøy deltar. Beregnet fangst viser at 93,2 % av gruppekvoten på 38.500 tonn tilfaller notfartøy 15-27,5 meter. I tonn utgjør det 35.867 tonn.

I notfisket etter sei i Nordsjøen og Skagerrak har 63 fartøy i seinot gruppen adgang, derav 56 fartøy i lengdegruppen 15-27,5 meter. Da det ikke er oppgitt maksimalkvoter differensiert etter lengde, forutsetter vi at 93,2 % (samme andel som sei nord for 62. breddegrad) av gruppekvoten på 5.500 tonn tilfaller not fartøy 15-27,5 meter. I tonn utgjør det 5 123,9 tonn.

6.6 Makrell

Fisket etter makrell blir regulert gjennom tre fartøygrupper; kystfartøy-, trål- og ringnotgruppen. For 2004 foreslår reguleringsrådet i det vesentlige å videreføre reguleringsopplegget fra 2003. Reguleringsopplegget med fordeling mellom fartøygruppene bygger på anbefalinger fra næringen selv. I påvente av sluttforhandlinger med andre kyststater ble det i desember 2003 satt en foreløpig kvote på 145.000 tonn (Reguleringsrådet, sak 26/03).

Maksimalkvoter er 550 tonn makrell for konsesjonspliktige ringnot fartøy, 400 tonn for SUK- gruppen (Snurpere Uten Konsesjon), 36 tonn for kystfartøygruppen og 5 tonn for kystfartøy gruppe 2 (J-268-2003).

I reguleringsendring av 11.6.2004 er totalkvoten satt til 148.728 tonn makrell. Kvoten er fordelt på følgende måte:

Tabell 45: Fordelingen av makrell mellom fartøygruppene i 2004 (J-121-2004).

Fartøygruppe:	Prosentvis fordeling	Kvote (tonn)
Kystfartøy	18,5 % av totalkvoten	27.376
Trålfartøy	3,2 % av totalkvoten	4.735
Konsesjonspliktige ringnotfartøy	Resten av totalkvoten	106.366
Ringnotfartøy uten konsesjon (SUK)	8,2 % av ringnotgruppens kvote	9.501
Avsetning til Agn		750
Totalkvote makrell		148.728

Tabell 45 viser fordelingen av makrell mellom fartøygruppene i 2004. Som tabellen viser, er ringnotgruppen størst hva angår gruppekvote.

Kystfartøy er nest største gruppe målt i tonn. Gruppen er delt i 4 deltaker adganger fordelt på følgende 3 gruppekvoter:

Tabell 46: Gruppekvoter av makrell for kystfartøygruppen (J-121-2004)

Gruppekvoter	For 2004	% - fordeling
Not under 13 meter	4.055	14.9
Not 13-21,35 meter	13.577	50.1
Garn/snøre 13 - 21,35 meter	9.494	35
Sum kystfartøygruppen	27.126	100

Tabell 46 viser gruppekvote av makrell for kystfartøygruppen. I tillegg kommer et kvantum på 250 tonn for gruppe 2, slik at fartøy i kystfartøygruppen totalt kan fiske og lande 27.376 tonn.

På gruppenivå har fartøy som fisker med notredskaper 65 % av kystfartøygruppens kvote. Kytnotkvoten er fordelt med 4.055 tonn (23 %) til fartøy under 13 meter og 13.577 (77 %) til fartøy mellom 13 og 21,35 meter.

Beregning av makrellkvote i en utvidet kvotemodell

Kystflåten er delt i 4 deltakeradganger innen makrellfisket;

- Garn/Snøre < 13m
- Garn/Snøre 13-21,35m
- Not < 13 m
- Not 13-21,35 m

Kystfartøy under 13 meter (Garn/Snøre < 13m og Not < 13 m) vil falle utenfor våre beregninger. For lengdegruppen 13-21,35 meter må det tas hensyn til hvor mange fartøy som er under 15 meter, da de ikke skal være en del av beregningsgrunnlaget (se tabell):

Tabell 47: Antall deltakeradganger og lengdefordeling for Kystfartøygruppen makrell

Beskrivelse	Største lengde	Antall garn/snøre fartøy	Antall fartøy not
Kystfartøygruppen < 13m	<13 meter	189	191
Kystfartøygruppen 13-21,35m	13,00 - 14,99 meter	42	20
Kystfartøygruppen 13-21,35m	15,00 - 15,99 meter	13	6
Kystfartøygruppen 13-21,35m	16,00 - 16,99 meter	3	1
Kystfartøygruppen 13-21,35m	17,00 - 17,99 meter	4	5
Kystfartøygruppen 13-21,35m	18,00 - 18,99 meter	4	6
Kystfartøygruppen 13-21,35m	19,00 - 19,99 meter	7	5
Kystfartøygruppen 13-21,35m	20,00 - 20,99 meter	4	7
Kystfartøygruppen 13-21,35m	21,00 - 21,37 meter	3	44
Sum alle fartøy		269	285
Derav lengde 15-21,37 meter		38	74

Tabell 47 viser at 112 av 554 fartøy i kystfartøygruppen for makrell vil være med i beregningen i en utvidet kvotemodell. Det er 38 fartøy med garn/snøre og 74 fartøy med not redskaper. Tilsvarende vil 442 fartøy falle utenfor beregningen. Det er 380 fartøy under 13 meter og 62 fartøy mellom 13 og 15 meter.

Maksimalkvoten er 36 tonn makrell per fartøy for kystfartøygruppen før 15.8.2004. Etter denne dato øker maksimumkvoten (se tabell):

Tabell 48: Maksimalkvoter for fartøy i kystfartøygruppen (J-121-2004)

Fartøylengde:	Maksimalkvote garn/snøre:	Garantert:
0- 9,99 meter	36	5
10-14,99 meter	63	
15-21,35 meter	77	
Fartøylengde:	Maksimalkvote not:	Garantert:
0- 9,99 meter	52	5
10-12,99 meter	66	
13-14,99 meter	77	
15-17,99 meter	114	
18-21,35 meter	184	

For beregningen i en utvidet kvotemodell skaper maksimalkvoter noen problemer. Dette gjelder spesielt dersom små fartøy har en høyere overreguleringsgrad enn større fartøy. Det er gjerne tilfellet når små fartøy har en mer ujevn kvoteutnyttelse enn større fartøy. I våre beregninger forutsetter vi at kvoteutnyttelsen er jevnt fordelt blant alle fartøyene i en gruppe.

I henhold til deltakeradganger er kystfartøygruppen delt i 4 grupper. I henhold til forskrift (J-121-2004) er den samme gruppen delt i tre gruppekvoter. De to adgangsregulerte gruppene på garn/snøre er regulert med en gruppekvote på makrell.

For kystmakrell med redskap garn/snøre er det oppgitt en gruppekvote på 9.494 tonn for fartøy under 21,35 meter. Av dette er lengdegruppen 15-21,35 meter beregnet en fangst på 2 244,6 tonn. Det utgjør 23,6 % av gruppekvoten. For kystmakrell med not er det oppgitt en gruppekvote på 13.577 tonn for fartøy 13-21,35 meter. Av dette er lengdegruppen 15-21,35 meter beregnet en fangst på 12.116 tonn. Det utgjør 89,2 % av gruppekvoten.

Gruppekvoten for SUK (Snurpere Uten Konsesjon) er oppgitt til 9.501 tonn makrell. Alle fartøyene faller inn i lengdegruppen 15-27,9 meter, da fartøyene er mellom 70 og 90 fot.

6.7 Norsk vårgytende sild (NVG- sild)

Kvoten på norsk vårgytende sild er fordelt mellom ringnot-, trål- og kystgruppen. Kvoten på 470.250 tonn er fordelt på følgende måte (Fiskeridepartementet, Norske kvoter 2004).

Tabell 49: Gruppekvoter NVG- sild 2004

Gruppekvote	Gruppekvote (tonn)	Andel (%)
Konsesjonspl. Ringnotfartøy	239 827	51.0
Trålere	47 025	10.0
Kystfartøy	183 398	39.0
Totalt	470 250	100.0

Tabell 49 viser hvordan gruppekvote av NVG- sild er fordelt for 2004.

På fartøynivå fordeler maksimalkvotene innen kystfartøygruppen på følgende vis:

Tabell 50: Maksimalkvoter for NVG- sild 2004, kystfartøy gruppen (J-257-2003):

Fartøylengde (meter):	Maksimalkvote (tonn):
Fartøy 15,0 - 15,99	280
Fartøy 16,0 - 16,99	320
Fartøy 17,0 - 17,99	360
Fartøy 18,0 - 18,99	400
Fartøy 19,0 - 19,99	440
Fartøy 20,0 - 20,99	480
Fartøy 21,0 - 21,99	540
Fartøy 22,0 - 22,99	600
Fartøy 23,0 - 23,99	660
Fartøy 24,0 - 24,99	720
Fartøy 25,0 - 25,99	780
Fartøy 26,0 og over	840

Tabell 50 viser hvordan maksimalkvotene for NVG- sild fordeler seg på fartøylengde. I intervallet 15-20,9 meter øker maksimalkvotene med 40 tonn per lengdemeter. Dette intervallet øker til 60 tonn per lengdemeter for fartøy over 21 meter.

Beregning av kvote for NVG- sild i en utvidet kvotemodell

Beregning av NVG- sild fordelt på lengdegruppen 15-27,9 meter innbefatter både kystgruppen, SUK- gruppen og trålgruppen. Først er antallet og maksimalkvoter for SUK og kyst beregnet ved hjelp av følgende tabell:

Tabell 51: Antall fartøy og maksimalkvoter for NVG- sild 2004

Største lengde	Ant. Fartøy	Maksimalkvote
	Kyst og SUK	
<15 meter	236	120
15,00 - 15,99 meter	20	280
16,00 - 16,99 meter	9	320
17,00 - 17,99 meter	10	360
18,00 - 18,99 meter	22	400
19,00 - 19,99 meter	33	440
20,00 - 20,99 meter	21	480
21,00 - 21,99 meter	70	540
22,00 - 22,99 meter	14	600
23,00 - 23,99 meter	31	660
24,00 - 24,99 meter	12	720
25,00 - 25,99 meter	6	780
26,00 - 26,99 meter	12	840
27,00 - 27,99 meter	67	840
Sum alle kyst fartøy	563	
Derav lengde 15-27,99 m	327	

Tabell 51 viser hvordan antall fartøy og maksimalkvoter danner grunnlaget for å beregne andelen av NVG- sild i lengdegruppen 15-27,9 meter (uten trålgruppen).

Maksimalkvoten for fartøy under 15 meter er fra 40 til 240 tonn differensiert etter lengde. For å beregne kystgruppens andel av gruppekvoten må man sette en maksimalkvote for fartøy under 15 meter. Den er her satt til 120 tonn, og det gir lengdegruppen 15 til 27,9 meter en beregnet andel på 87,1 % av gruppekvoten for kyst (inkl. SUK- gruppen). I tonn er kystgruppens (inkl. SUK - gruppen) andel beregnet til 164 041,2 tonn for lengdegruppen 15-27,9 meter.

I tillegg til kystgruppen er trålerne andel beregnet. 13 av 62 fartøy i trålgruppen tilhører lengdegruppen 15-27,9 meter. Gruppekvoten for trål er her beregnet til 13/62-deler av gruppekvoten. I tonn utgjør det 9604,3 tonn.

Totalt er kystgruppen og trålerne beregnet til å ha en andel på 173 675,5 tonn for lengdegruppen 15-27,9 meter.

Denne beregningen bygger på en totalkvote på 470.250 tonn NVG- sild for 2004, og totalt 340 fartøy med deltakeradganger per 1.1.2003. Til ei sammenligning kan nevnes at vi undersøkte kvoteopplysninger via Fiskeridirektoratets hjemmeside per juni 2003. Her hadde

321 fartøy en kvote på totalt 188.487, 8 tonn NVG- sild. Totalkvoten for 2003 var 433.100 tonn NVG- sild (Fiskeridepartementet, faktaark A-27-16).

Sild Nordsjøen og Skagerrak (nordsjøsild sør for 62.breddegrad)

Totalkvoten for sild i Nordsjøen og Skagerrak er 140.960 tonn for 2004 (Fiskeridepartementet, Norske kvoter 2004). Totalkvoten er fordelt mellom konsesjonspliktige ringnot fartøy, ringnot fartøy mellom 21,35 og 27,5 meter (SUK-gruppen), trålgruppen og kystgruppen. Totalkvoten for 2003 fordeler seg på følgende gruppekvoter for 2003 (Reguleringsrådet, sak 27/03):

Tabell 52: Totalkvote og gruppekvoter av sild sør for 62.breddegrad i 2003.

SUK	Trål	Kyst	Totalt
5 918	8 754	7 005	114 390
460	0	3 000	10 670
6 378	8 754	10 005	125 060

Tabell 52 viser totalkvote og gruppekvoter av sild sør for 62.breddegrad i 2003. Grunnen til at fordelingen for 2003 er benyttet, er mangelfull informasjon om fordeling på gruppenivå for 2004. Fordelingen er oppskalert til 2004 kvote ved hjelp av samme fordeling som i 2003:

Tabell 53: Totalkvote og beregnede gruppekvoter av sild sør for 62.breddegrad i 2004.

SUK	Trål	Kyst	Totalt
7 189.00	9 867.0	11 277.0	140 960.0

Tabell 53 viser totalkvote og beregnede gruppekvoter av sild sør for 62.breddegrad i 2004. Gruppekvoteene i tabell 28 danner grunnlaget for beregninger av lengdegruppe 15-27,9 meter.

Beregninger av kvote for Sild Nordsjøen og Skagerrak (nordsjøsild sør for 62.breddegrad)

Beregning av sild sør fordelt på lengdegruppen 15-27,9 meter innbefatter både kystgruppen, SUK- gruppen og trålgruppen. Kystgruppen er beregnet ved hjelp av følgende tabell:

Tabell 54: Antall fartøy (Not < 21.35m) og maksimalkvoter for sild sør

Største lengde	Ant. Fartøy	Maksimalkvote*
	Not < 21.35m	
<15	63	70
16,00 - 16,99 meter	1	154
18,00 - 18,99 meter	1	182
19,00 - 19,99 meter	2	196
20,00 - 20,99 meter	1	210
21,00 - 21,99 meter	21	224
22,00 - 22,99 meter	1	224
Sum alle kyst fartøy	90	
Derav lengde 15-27,99 m	27	

Tabell 54 viser hvordan antall fartøy og maksimalkvoter (J-274-2003) danner grunnlaget for å beregne andelen av sild sør i lengdegruppen 15-27,9 meter for notfartøy i kystgruppen. Maksimalkvoten for fartøy under 15 meter er fra 14 til 126 tonn differensiert etter lengde. Det er satt et gjennomsnitt på 70 tonn for maksimalkvoten for fartøy under 15 meter. Totalt gir dette en beregnet fangst på vel 10.000 tonn for hele kystgruppen. Lengdegruppen 15-27,9 meter er beregnet til 6437,42 tonn for kystgruppen. I tillegg kommer SUK- gruppen med 20 av 20 fartøy, og trålgruppen med 19 av 75 fartøy.

Totalt gir dette en beregnet kvote for 66 fartøy i lengdegruppen 15-27,9 meter på 16.126 tonn.

Til sammenligning kan nevnes at vi undersøkte kvoteopplysninger via Fiskeridirektoratets hjemmeside per juni 2003. Her hadde 67 fartøy ei kvote på totalt 14.154,9 tonn sild sør for 62.breddegrad. Totalkvoten for 2003 var 125.060 tonn nordsjøsild, (Fiskeridepartementet, faktaark A-27-14).

6.8 Fartøy med driftskombinasjoner, trålere og ringnotfartøy

I arbeidet med å utarbeide en oversikt over fangst av torsk, hyse, sei, makrell, sild og reker i lengdegruppen 15-27,9 meter er det en del grensetilfeller. En torsketråler på 27,1 meter har vi valgt å ikke ta med, da den ikke drifter med andre redskaper enn trål. Et ringnotfartøy på 27,4 meter er også utelatt, da fartøyet er definert som et konsesjonspliktig ringnotfartøy over 90 fot. Det er derfor ikke tatt med, selv om fartøyet har en fysisk lengde under 28 meter.

For fartøy som har ulike kombinasjoner av konsesjoner og deltaker adganger, er det mange vurderinger som må tas. Et eksempel er fartøy med konsesjoner innen industritrål,

nordsjøtrål og avgrenset nordsjøtrål i industritrålfisket. Disse fartøyene driver ikke direktefiske etter sei, men kan likevel ha maksimalkvoter som skal dekke bifangst av sei i industritrålfisket. Maksimalkvoten av sei som bifangst var 300 tonn per fartøy i 2003 (Fiskeridepartementet, faktaark A-27-11).

Det er 20 fartøy med nordsjøtrålkonsesjon, derav 17 i lengdegruppen 15-27,9 meter. En del av disse fartøyene er undersøkt enkeltvis per registreringsmerke (Fiskeridirektoratets fartøyregister) for å undersøke hvorvidt det er kvoter knyttet til denne konsesjonen. Så langt har jeg ikke funnet noen kvoter koblet til denne konsesjonen. På den annen side er det slik at disse 20 fartøyene har en mengde kombinasjoner, slik at fartøyene er tatt med i andre beregninger. Det er gjerne innen makrell, NVG – sild (trål) og kystreketral.

Videre er det 42 fartøy med konsesjon innen avgrenset nordsjøtrål, derav 18 fartøy i lengdegruppen 15-27,9 meter. Disse fartøyene har gjerne driftskombinasjoner innen kystreke og kystmakrell, og vil opptre i beregninger der.

Til slutt må det nevnes at oversikten i dette arbeidsnotatet kan korrigeres eller suppleres ved hjelp av ”ny” og mer komplett informasjon. Dette arbeidet er omfattende, og krever en høy detaljgrad fra ytterligere J-meldinger, opplysninger om enkeltfartøy med mer. For øvrig vises det til appendikser for beregningsmåte.

Tabell 55: Appendiks Torsk Nord

Torsk Nord for 62.br.grad - konvensjonelle redskaper			
Største lengde	Ant. Fartøy	Maksimalkvote	Beregnet fangst
	Gruppe 1	J 262-2003	(i tonn)
<15 meter	2 120		
15,00 - 15,99 meter	114	75.8	8 641
16,00 - 16,99 meter	57	84.5	4 817
17,00 - 17,99 meter	42	93.2	3 914
18,00 - 18,99 meter	49	102.9	5 042
19,00 - 19,99 meter	48	111.5	5 352
20,00 - 20,99 meter	35	119.3	4 176
21,00 - 21,99 meter	54	115.0	6 210
22,00 - 22,99 meter	14	119.8	1 677
23,00 - 23,99 meter	32	124.7	3 990
24,00 - 24,99 meter	17	129.5	2 202
25,00 - 25,99 meter	5	133.4	667
26,00 - 26,99 meter	11	138.2	1 520
27,00 - 27,99 meter	56	142.1	7 958
Sum alle konvensjonelle fartøy	2 654		
Derav lengde 15-27,99 m	534		56 166
Største lengde	Reduksjon i %	Beregnet fangst	Beregnet fangst
	kvotebegrensning med kvotebegrensning		(i %)
<15 og > 28 m		97 855	64.4
15,00 - 15,99 meter	0.96	8 316	5.5
16,00 - 16,99 meter	0.96	4 635	3.1
17,00 - 17,99 meter	0.96	3 767	2.5
18,00 - 18,99 meter	0.96	4 852	3.2
19,00 - 19,99 meter	0.96	5 151	3.4
20,00 - 20,99 meter	0.96	4 018	2.6
21,00 - 21,99 meter	0.96	5 976	3.9
22,00 - 22,99 meter	0.96	1 614	1.1
23,00 - 23,99 meter	0.96	3 840	2.5
24,00 - 24,99 meter	0.96	2 119	1.4
25,00 - 25,99 meter	0.96	642	0.4
26,00 - 26,99 meter	0.96	1 463	1.0
27,00 - 27,99 meter	0.96	7 658	5.0
Gruppe 1 under 28 meter		151 907	100.0
Derav lengde 15-27,99 m		54 052	35.6
* 97.855 tonn = gruppekvote for alle konv. fartøy unntatt lengde 15-27,9 meter i gr.1			
* 54.052 tonn = gruppekvote for konv. fartøy 15-27,9 meter gr.1 i.h.t. J-262-2003			

Tabell 56: Appendiks Torsk Sør

Torsk Nordsjøen og Skagerak - konvensjonelle redskaper			
Største lengde	Ant. Fartøy	Beregnet fangst	Beregnet fangst
	Gruppe I	(i %)	(i tonn)
<15 og > 28 m		64.4	1 743
15,00 - 15,99 meter	114	5.5	148
16,00 - 16,99 meter	57	3.1	83
17,00 - 17,99 meter	42	2.5	67
18,00 - 18,99 meter	49	3.2	86
19,00 - 19,99 meter	48	3.4	92
20,00 - 20,99 meter	35	2.6	72
21,00 - 21,99 meter	54	3.9	106
22,00 - 22,99 meter	14	1.1	29
23,00 - 23,99 meter	32	2.5	68
24,00 - 24,99 meter	17	1.4	38
25,00 - 25,99 meter	5	0.4	11
26,00 - 26,99 meter	11	1.0	26
27,00 - 27,99 meter	56	5.0	136
Sum alle konvensjonelle fartøy	534	100.0	2 706.0
Derav lengde 15-27,99 m	534	35.6	962.9

Tabell 57: Appendiks Hyse Nord konv.

Hyse Nord for 62.br.grad - konvensjonelle redskaper			
Største lengde	Ant. Fartøy	Maksimalkvote	Beregnet fangst
	Gruppe 1	J-260-2003	(1 tonn)
<15 meter	2 120		
15,00 - 15,99 meter	114	60.0	6 840
16,00 - 16,99 meter	57	60.0	3 420
17,00 - 17,99 meter	42	60.0	2 520
18,00 - 18,99 meter	49	60.0	2 940
19,00 - 19,99 meter	48	60.0	2 880
20,00 - 20,99 meter	35	60.0	2 100
21,00 - 21,99 meter	54	60.0	3 240
22,00 - 22,99 meter	14	60.0	840
23,00 - 23,99 meter	32	60.0	1 920
24,00 - 24,99 meter	17	60.0	1 020
25,00 - 25,99 meter	5	60.0	300
26,00 - 26,99 meter	11	60.0	660
27,00 - 27,99 meter	56	60.0	3 360
Sum alle konvensjonelle fartøy	2 654		
Derav lengde 15-27,99 m	534		32 040
Største lengde	Reduksjon p.g.a.	Beregnet fangst	Beregnet fangst
	kvotebegrensning	med kvotebegrensning	(1%)
<15 og > 28 m		29 208	66.2
15,00 - 15,99 meter	0.47	3 189	7.2
16,00 - 16,99 meter	0.47	1 594	3.6
17,00 - 17,99 meter	0.47	1 175	2.7
18,00 - 18,99 meter	0.47	1 371	3.1
19,00 - 19,99 meter	0.47	1 343	3.0
20,00 - 20,99 meter	0.47	979	2.2
21,00 - 21,99 meter	0.47	1 510	3.4
22,00 - 22,99 meter	0.47	392	0.9
23,00 - 23,99 meter	0.47	895	2.0
24,00 - 24,99 meter	0.47	475	1.1
25,00 - 25,99 meter	0.47	140	0.3
26,00 - 26,99 meter	0.47	308	0.7
27,00 - 27,99 meter	0.47	1 566	3.5
Sum alle konvensjonelle fartøy		44 144	100.0
Derav lengde 15-27,99 m		14 936	33.8
* 44144 tonn = gruppekvote til alle konv. fartøy unntatt fartøy 15-27,9 m gr.1			
* 14936 tonn = gruppekvote for konv. fartøy 15-27,9 meter gr.1 i.h.t. J-260-2003			

Tabell 58: Appendiks Hyse Sør

Hyse Nordsjøen - konvensjonelle redskaper			
Største lengde	Ant. Fartøy	Beregnet fangst	Beregnet fangst
	Gruppe 1	(1 %)	(1 tom)
<15 og > 28 m		66.2	6 314
15,00 - 15,99 meter	114	7.2	689
16,00 - 16,99 meter	57	3.6	345
17,00 - 17,99 meter	42	2.7	254
18,00 - 18,99 meter	49	3.1	296
19,00 - 19,99 meter	48	3.0	290
20,00 - 20,99 meter	35	2.2	212
21,00 - 21,99 meter	54	3.4	326
22,00 - 22,99 meter	14	0.9	85
23,00 - 23,99 meter	32	2.0	193
24,00 - 24,99 meter	17	1.1	103
25,00 - 25,99 meter	5	0.3	30
26,00 - 26,99 meter	11	0.7	67
27,00 - 27,99 meter	56	3.5	339
Sum alle konvensjonelle fartøy	534	100.0	9 542.4
Derav lengde 15-27,99 m	534	33.8	3 228.65135
Totalkvote Nordsjøen		15 391.0	100%
Beregnet andel konv.(62 % av hyse sør)		9 542.4	62.0
Derav 15-28 m. (33.8 % av ber. andel konv.)		3 228.7	

Tabell 59: Appendiks Sei Nord konv.

Sei Nord for 62.br.grad - konvensjonelle redskaper			
Største lengde	Ant. Fartøy	Maksimalkvote	Beregnet fangst
	Gruppe 1	J-261-2003	(i tonn)
<15 meter	2 120		
15,00 - 15,99 meter	114	80.0	9 120
16,00 - 16,99 meter	57	90.0	5 130
17,00 - 17,99 meter	42	99.0	4 158
18,00 - 18,99 meter	49	109.0	5 341
19,00 - 19,99 meter	48	118.0	5 664
20,00 - 20,99 meter	35	127.0	4 445
21,00 - 21,99 meter	54	122.0	6 588
22,00 - 22,99 meter	14	127.0	1 778
23,00 - 23,99 meter	32	132.0	4 224
24,00 - 24,99 meter	17	137.0	2 329
25,00 - 25,99 meter	5	142.0	710
26,00 - 26,99 meter	11	147.0	1 617
27,00 - 27,99 meter	56	151.0	8 456
Sum alle konvensjonelle fartøy	2 654		
Derav lengde 15-27,99 m	534		59 560
Største lengde	Reduksjon p.g.a. kvotebegrensning	Beregnet fangst med kvotebegrensning	Beregnet fangst (i %)
<15 og > 28 m		38 456	65.7
15,00 - 15,99 meter	0.34	3 072	5.2
16,00 - 16,99 meter	0.34	1 728	3.0
17,00 - 17,99 meter	0.34	1 401	2.4
18,00 - 18,99 meter	0.34	1 799	3.1
19,00 - 19,99 meter	0.34	1 908	3.3
20,00 - 20,99 meter	0.34	1 497	2.6
21,00 - 21,99 meter	0.34	2 219	3.8
22,00 - 22,99 meter	0.34	599	1.0
23,00 - 23,99 meter	0.34	1 423	2.4
24,00 - 24,99 meter	0.34	785	1.3
25,00 - 25,99 meter	0.34	239	0.4
26,00 - 26,99 meter	0.34	545	0.9
27,00 - 27,99 meter	0.34	2 849	4.9
Sum alle konvensjonelle fartøy		58 520	100.0
Derav lengde 15-27,99 m		20 064	34.3
* 58520 tonn = gruppekvoter til alle konv. fartøy unntatt fartøy 15-27,9 m gr.1			
* 20064 tonn = gruppekvoter for konv. fartøy 15-27,9 meter gr.1 i.h.t. J-261-2003			

Tabell 60: Appendiks Sei Sør Konv.

Sei Nordsjøen - konvensjonelle redskaper			
Største lengde	Ant. Fartøy	Beregnet fangst	Beregnet fangst
	Gruppe 1	(t %)	(i tonn)
<15 og > 28 m		65.7	5 257
15,00 - 15,99 meter	114	5.2	420
16,00 - 16,99 meter	57	3.0	236
17,00 - 17,99 meter	42	2.4	191
18,00 - 18,99 meter	49	3.1	246
19,00 - 19,99 meter	48	3.3	261
20,00 - 20,99 meter	35	2.6	205
21,00 - 21,99 meter	54	3.8	303
22,00 - 22,99 meter	14	1.0	82
23,00 - 23,99 meter	32	2.4	195
24,00 - 24,99 meter	17	1.3	107
25,00 - 25,99 meter	5	0.4	33
26,00 - 26,99 meter	11	0.9	74
27,00 - 27,99 meter	56	4.9	389
Sum alle konvensjonelle fartøy	534	100.0	8 000.0
Derav lengde 15-27,99 m	534	34.3	2 742.9
Redskap	Gruppekvotes		
	2004	%-andel	
Not	5 500	5.9	
Garn og andre	8 000	8.5	
Trål	80 300	85.6	
Sum alle	93 800	100.0	
Bereg. andel av garn og andre (34,3 %)		2 742.9	

Tabell 61: Appendiks Sei Nord Not

Sei Nord for 62.br.grad - not redskaper			
Største lengde	Ant. Fartøy	Maksimalt vote	Beregnet fangst
	Gruppe 1	J-261-2003	(1 tonn)
<15 meter	28	200	5 600
15,00 - 15,99 meter	12	300	3 600
16,00 - 16,99 meter	4	300	1 200
17,00 - 17,99 meter	6	300	1 800
18,00 - 18,99 meter	7	300	2 100
19,00 - 19,99 meter	13	300	3 900
20,00 - 20,99 meter	9	300	2 700
21,00 - 21,99 meter	45	406	18 270
22,00 - 22,99 meter	7	406	2 842
23,00 - 23,99 meter	16	486	7 776
24,00 - 24,99 meter	10	486	4 860
25,00 - 25,99 meter	5	486	2 430
26,00 - 26,99 meter	7	564	3 948
27,00 - 27,99 meter	37	564	20 868
Sum alle not fartøy	206		81 894
Derav lengde 15-27,5 m	178		76 294
Største lengde	Reduksjon i %	Beregnet fangst	Beregnet fangst
	Kvotebegrensning	med kvotebegrensning	(1 %)
<15 og > 28 m	0.4701	2 633	6.8
15,00 - 15,99 meter	0.4701	1 692	4.4
16,00 - 16,99 meter	0.4701	564	1.5
17,00 - 17,99 meter	0.4701	846	2.2
18,00 - 18,99 meter	0.4701	987	2.6
19,00 - 19,99 meter	0.4701	1 833	4.8
20,00 - 20,99 meter	0.4701	1 269	3.3
21,00 - 21,99 meter	0.4701	8 589	22.3
22,00 - 22,99 meter	0.4701	1 336	3.5
23,00 - 23,99 meter	0.4701	3 656	9.5
24,00 - 24,99 meter	0.4701	2 285	5.9
25,00 - 25,99 meter	0.4701	1 142	3.0
26,00 - 26,99 meter	0.4701	1 856	4.8
27,00 - 27,99 meter	0.4701	9 810	25.5
Sum alle not fartøy		38 500	100.0
Derav lengde 15-27,5 m		35 867	93.2
* 38500 tonn = gruppekvote til alle not fartøy			
* 35867 tonn = beregnet gruppekvote for not fartøy 15-27,9 meter			

Tabell 62: Appendiks Sei Sør Not

Sei Nordsjøen - not redskaper			
Største lengde	Ant. Fartøy	Beregnet fangst *	Beregnet fangst
	Gruppe 1	(1 %)	(1 tom)
<15 og > 28 m	7	6.8	376
15,00 - 15,99 meter	1	4.4	242
16,00 - 16,99 meter	1	1.5	81
17,00 - 17,99 meter	3	2.2	121
18,00 - 18,99 meter	5	2.6	141
19,00 - 19,99 meter	5	4.8	262
20,00 - 20,99 meter	3	3.3	181
21,00 - 21,99 meter	22	22.3	1 227
22,00 - 22,99 meter	1	3.5	191
23,00 - 23,99 meter	2	9.5	522
24,00 - 24,99 meter	1	5.9	326
25,00 - 25,99 meter	2	3.0	163
26,00 - 26,99 meter	1	4.8	265
27,00 - 27,99 meter	9	25.5	1 401
Sum alle not fartøy	63	100.0	5 500.0
Derav lengde 15-27,5 m	56	93.2	5 123.9
* Forutsetter samme fordeling mellom lengdegruppene som seinot nord			
Redskap	Gruppekvalitet	%-andel	
	2004		
Not	5 500	5.9	
Garn og andre	8 000	8.5	
Trål	80 300	85.6	
Sum alle	93 800	100.0	

Tabell 63: Appendiks NVG – Sild

Sild NVG			
Største lengde	Ant. Fartøy	Maksimalkvote*	Beregnet fangst
	Kyst og SUK		(1 tonn)
<15 meter	236	120	28 320
15,00 - 15,99 meter	20	280	5 600
16,00 - 16,99 meter	9	320	2 880
17,00 - 17,99 meter	10	360	3 600
18,00 - 18,99 meter	22	400	8 800
19,00 - 19,99 meter	33	440	14 520
20,00 - 20,99 meter	21	480	10 080
21,00 - 21,99 meter	70	540	37 800
22,00 - 22,99 meter	14	600	8 400
23,00 - 23,99 meter	31	660	20 460
24,00 - 24,99 meter	12	720	8 640
25,00 - 25,99 meter	6	780	4 680
26,00 - 26,99 meter	12	840	10 080
27,00 - 27,99 meter	67	840	56 280
Sum alle kyst fartøy	563		220 140
Derav lengde 15-27,99 m	327		191 820
Gruppekvote NVG-kyst			188 260
Gruppekvote NVG-kyst / beregnet fangst			0.855
* Maksimalkvote 120 tonn er for fartøy 9- 9,99 meter			
Største lengde	Reduksjon p.g.a.	Beregnet fangst	Beregnet fangst
	kvotebegrensning med kvotebegrensning		(1 %)
<15 og > 28 m	0.855	24 219	12.9
15,00 - 15,99 meter	0.855	4 789	2.5
16,00 - 16,99 meter	0.855	2 463	1.3
17,00 - 17,99 meter	0.855	3 079	1.6
18,00 - 18,99 meter	0.855	7 526	4.0
19,00 - 19,99 meter	0.855	12 417	6.6
20,00 - 20,99 meter	0.855	8 620	4.6
21,00 - 21,99 meter	0.855	32 326	17.2
22,00 - 22,99 meter	0.855	7 184	3.8
23,00 - 23,99 meter	0.855	17 497	9.3
24,00 - 24,99 meter	0.855	7 389	3.9
25,00 - 25,99 meter	0.855	4 002	2.1
26,00 - 26,99 meter	0.855	8 620	4.6
27,00 - 27,99 meter	0.855	48 130	25.6
Sum alle konvensjonelle fartøy		188 260	100.0
Derav lengde 15-27,99 m		164 041.22	87.1
* 188260 = gruppekvote kyst			
* 164041 = beregnet fangst kyst 15-27,9 m (inkl. SUK)			
* + NVG- trål kvote 45805 tonn x 13/62 =		9 604.27	
= Gruppekvote kyst + Nvg-trål =		173 645.486	

Tabell 64: Appendiks Sild Sør – Not, SUK og Trål

Sild Nordsjøen og Skagerak

Største lengde	Ant. Fartøy	Maksimalkvote*	Beregnet fangst
	Not < 21,35m		(i tonn) **
<15	63	70	4410
16,00 - 16,99 meter	1	154	154
18,00 - 18,99 meter	1	182	182
19,00 - 19,99 meter	2	196	392
20,00 - 20,99 meter	1	210	210
21,00 - 21,99 meter	21	224	4704
22,00 - 22,99 meter	1	224	224
Sum alle kyst fartøy	90		10276
Derav lengde 15-27,99 m	27		5866

Gruppekvote kyst 11 277

Gruppekvote / beregnet fangst 1,097

* Maksimalkvote 70 tonn er gjennomsnitt av maks.kvotene under 15 meter

** Beregnet fangst mindre enn kvote

Største lengde	Reduksjon p.g.a. kvotebegrensning	Beregnet fangst med kvotebegrensning	Beregnet fangst (i %)
<15	1,097	4840	42,9
16,00 - 16,99 meter	1,097	169	1,5
18,00 - 18,99 meter	1,097	200	1,8
19,00 - 19,99 meter	1,097	430	3,8
20,00 - 20,99 meter	1,097	230	2,0
21,00 - 21,99 meter	1,097	5162	45,8
22,00 - 22,99 meter	1,097	246	2,2
Sum alle kyst fartøy	1,097	11277	100,0
Derav lengde 15-27,99 m		6437,42	57,1

Gruppekvote kyst

+ SUK (20 av 20 fartøy)

+ Trål (19 av 75 fartøy)

= Sum Nordsjøsild

6437,42
7189,00
2499,64
16 126,06

Tabell 65: Appendiks Makrell – Garn/Snøre

Kystmakrell- garn/snøre			
Største lengde	Ant. Fartøy	Maksimalkvote	Beregnet fangst
	Garn/Snøre	J-121-2004	(i tonn)
<13 meter	189	36	6 804
13,00 - 14,99 meter	42	63	2 646
15,00 - 15,99 meter	13	77	1 001
16,00 - 16,99 meter	3	77	231
17,00 - 17,99 meter	4	77	308
18,00 - 18,99 meter	4	77	308
19,00 - 19,99 meter	7	77	539
20,00 - 20,99 meter	4	77	308
21,00 - 21,35 meter	3	77	231
Sum alle fartøy	269		12 376
Derav lengde 15-21,35 m	38		2 926
Største lengde	Reduksjon p.g.a.	Beregnet fangst	Beregnet fangst
	kvotebegrensning med kvotebegrensning		%
<13 meter	0,77	5 220	55
13,00 - 14,99 meter	0,77	2 030	21
15,00 - 15,99 meter	0,77	768	8
16,00 - 16,99 meter	0,77	177	2
17,00 - 17,99 meter	0,77	236	2
18,00 - 18,99 meter	0,77	236	2
19,00 - 19,99 meter	0,77	413	4
20,00 - 20,99 meter	0,77	236	2
21,00 - 21,35 meter	0,77	177	2
Sum alle fartøy		9 494,0	100,0
Derav lengde 15-21,35 m		2 244,60	23,6
Gruppekvote fartøy under 21,35 meter = 9494 tonn			
Beregnet andel 15-21,35 meter = 2244,6 tonn			

Tabell 66: Appendiks Makrell – Not og SUK

Kystmakrell- not			
Største lengde	Ant. Fartøy	Maksimalkvote	Beregnet fangst
	Garn/Snøre	J-121-2004	(i tonn)
<13 meter	191	77	
13,00 - 14,99 meter	20	77	1 540
15,00 - 15,99 meter	6	114	684
16,00 - 16,99 meter	1	114	114
17,00 - 17,99 meter	5	114	570
18,00 - 18,99 meter	6	184	1 104
19,00 - 19,99 meter	5	184	920
20,00 - 20,99 meter	7	184	1 288
21,00 - 21,35 meter	44	184	8 096
Sum alle fartøy	285		14 316
Derav lengde 15-21,35 m	74		12 776
Største lengde	Reduksjon p.g.a.	Beregnet fangst	Beregnet fangst
	kvotebegrensning	med kvotebegrensning	1%
<13 meter			
13,00 - 14,99 meter	0,95	1 461	11
15,00 - 15,99 meter	0,95	649	5
16,00 - 16,99 meter	0,95	108	1
17,00 - 17,99 meter	0,95	541	4
18,00 - 18,99 meter	0,95	1 047	8
19,00 - 19,99 meter	0,95	873	6
20,00 - 20,99 meter	0,95	1 222	9
21,00 - 21,35 meter	0,95	7 678	57
Sum alle fartøy		13 577,0	100,0
Derav lengde 15-21,35 m		12 116,00	89,2
Gruppekvote fartøy 13 - 21,35 meter = 13577 tonn			
Beregnet andel 15-21,35 meter = 12116 tonn			
Makrell garn/snøre 15-27,9 meter			2 244,6
+ Makrell not 15-27,9 meter			12 116,0
+ Makrell (SUK- fartøy), alle i lengdegr. 15-27,9 m			9 501,0
= Makrell totalt 15-27,9 meter			23 861,6