

Sjarkflåtens rolle i et fremtidsrettet kvotesystem

Høring | Dato: 23.03.2018

Høringssvar: FSU11/13m 01.05.18

Høringsfrist: 14.05.2018

Styret består av:

- Martin Rist Angelsen
- Lars Gøran Ulriksen
- Robert Brun
- Stener A. Hepsø
- Erik Gåsvær
- Geir Stuve Rommetveit
- Andreas Møgster

Innledning

FSU11/13m er i utgangspunktet en facebook-gruppe som ble opprettet høsten 2017 for å samle fiskere med felles interesse for å få gjennomført strukturering/sammenslåingsordning under 11/13m.

Vi i gruppen FSU11/13m har et stort ønske om å realisere strukturering under 11/13meter og mener det er en nødvendig og fremtidsrettet vei å gå. Gruppen har i dag i underkant av 1000 medlemmer, og representerer minimum 210 kvoter i gruppene Torsk, Nordsjø-Torsk, NVG-Sild, Nordsjø-sild og Makrell.

FSU11/13m har dannet et styre for å samle inn info/fakta hos medlemmer, Fiskarlaget, Fiskeridirektoratet osv for å danne en felles mening om hvordan vi ønsker at kystflåten med hjemmelslengde under 11/13m skal se ut i fremtiden. Det vises godt blant medlemsmassen at det er dagens og kommende generasjon som er positiv for utviklingen.

Styret forfattet et brev (vedlagt) som 21.12.18 ble oversendt nærings- og fiskeridepartementet hvor vi argumenterte for våre ønsker.

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

1) Merknader til høringsnotatet

○ Er sjarkflåten i dag godt rustet for framtiden?

Nei

Det pekes i drøftingsnotatet på en rekke krav fra mattilsynet samt fiskeri- og sjøfartsmyndigheter som i liten grad følges opp mot flåten i dag, men vi vet og forventer strengere håndheving i årene som kommer. Ettersom kravene fra godt betalende markeder blir stadig høyere, er det grunn til å tro at mattilsynets krav til kvalitet og behandling av fisken om bord i fartøyene vil bli stadig viktigere. Dette vil kreve fornying, modernisering og oppgradering av dagens fartøy.

Sjarkflåten har i dag en høy snittalder og fasilitetene er til dels kummerlige. Sjarkflåten må være konkurransedyktig i forhold til andre flåtegrupper og næringer både i forhold til lønnsbetingelser og mannskapsfasiliteter. Tilgangen på kvalifisert, god, norsk arbeidskraft er svært avhengig av at flåten kan tilby bedre fasiliteter og konkurransedyktige avlønninger for mannskap.

For å få til modernisering, oppgradering og økt fokus på kvalitet, er god lønnsomhet en avgjørende faktor for at det skal la seg gjennomføre. Høringsnotatet viser til lønnsomhetsundersøkelser for den aktuelle flåten. Her går det frem at driftsmarginen i gjennomsnitt i perioden 2010-2016 har vært på 5,7%. Driftsmarginen har riktignok økt noe de siste to årene, men det er grunn til å tro det skyldes en gunstig kombinasjon av høye torskekvoter, høye priser og mulighet for samfiske med passivt fartøy, med andre ord en kombinasjon som ikke forventes å vedvare over tid.

Etter vårt syn har lønnsomhetsundersøkelsene det er vist til i drøftingsnotatet en rekke svakheter som gjør at lønnsomheten i gruppen under 11m ikke blir presentert riktig. Blant svakhetene kan nevnes:

- Sammensatt flåte- og eierstruktur der det f.eks. i de fleste tilfeller ikke er egne regnskap pr båt i flerbåtsrederi. Undersøkelsen får derfor ikke et riktig bilde av mannskapssituasjon eller fartøyene isolert hver for seg.
- Inntektsgulv for å bli fanget opp av lønnsomhetsundersøkelsen på kr 606 000 (fartøy u/10m)/ kr 1 008 000 (fartøy 10-11m). Dette gjør at fartøyene med minst driftsgrunnlag og en rekke fartøy som har dårlige sesonger på grunn av vanskelig tilgang på fisk og/eller dårlige priser ikke kommer med i undersøkelsen. Kun 29% av fartøyene i lukket konvensjonell gruppe blir fanget opp. Undersøkelsen viser etter vårt syn lønnsomheten til fartøyene med best driftsgrunnlag og som har best forutsetninger for best lønnsomhet.
- Undersøkelsen tar ikke høyde for at det er samme mannskap som blir brukt på flere fartøy eller besparelsen av mannskap i konvensjonell/pelagisk samfiske
- Undersøkelsen tar ikke høyde for de økonomiske fordelene ved bruk av nybyggingsordning eller samfiske med passivt fartøy.
- I den minste gruppen med relativt liten omsetning og få eiere som også er mannskap, kan lønns- og lottutbetaling til eier justeres/settes igjen for å påvirke resultatet til selskapet positivt. Noe som ofte er en nødvendighet for å drive lønnsomt eller gjøre nødvendige investeringer.

På grunn av nevnte svakheter er det grunn til å tro at den reelle lønnsomheten i flåten er betydelig lavere enn det som går frem av lønnsomhetsundersøkelsen. Om man likevel bruker tallene fra 2016 for å finne muligheten for fornying (1,65 mill i gjennomsnittlig omsetning, 9,7% driftsmargin) vil det være rom for fornying hver 31 år med en fartøykostnad på 5 mill. Lønnsomheten i gruppen med dagens rammebetingelser er derfor for lav til å muliggjøre den fornyingen som kreves.

Fartøykostnaden er i mange tilfeller vesentlig høyere enn det vi har tatt med i regnestykket (5 mill).

Vi mener en sammenslåingsordning er nødvendig for å få utskiftningmodne fartøy ut av fisket for å øke lønnsomheten og stimulere til fornying. I realiteten har sammenslåingsordningen i stor grad allerede skjedd i konvensjonell sektor gjennom samfiskeordningen med passivt fartøy (driftsordning), men det må være mulig å fase ut de passive fartøyene gjennom sammenslåingsordning før disse må oppgraderes i henhold til nye krav. "Oppgradering av passive fartøy for å tilfredsstille regelverk med hensikt å opprettholde fisketillatelse, er sløsing med samfunnets ressurser." ref høringsnotatet.

Det føles også urettferdig for den pelagiske sektoren, å ikke bli hørt i ønsket om bedre betingelser på grunn av at konvensjonell flåte (som utgjør størstedelen av gruppen) allerede har en driftsordning (samfiskeordning uten aktiv båt). Det stadig økende antall fartøyer som benytter seg av samfiskeordningen/driftsordningen understreker ønsket og behovet for sammenslåingsordning i gruppen. 44% av fartøyene i den konvensjonelle

sjarkflåten var i 2017 på samfiske. Om man hadde slått sammen disse fartøyene hadde dette utgjort en reduksjon i deltakeradganger i gruppen på 22%. I 11-15m gruppen er antall deltakeradganger redusert med 35% etter at de har hatt tilgang på sammenslåingsordning i 10 år. Kvotetaket i u/11(13)m gruppen er også forventet adskillig lavere enn det som er gjeldende for 11-15m gruppen. Det er derfor ikke grunn til å forvente radikale endringer av gruppestrukturen på kort sikt. Driftsmarginen har derimot vært 66% høyere i gjennomsnitt i perioden 2010-2016 i 11-15m gruppen i forhold til u/ 11m gruppen.

Erfaringer fra torskefisket i vinter hvor mange fartøy har fisket 2-3 kvoter pr fartøy gjennom samfiskeordningen og/eller nybyggingsordning viser positive effekter i form av:

- Betydelige besparelser i driftskostnader
- flere personer om bord
- Betydelig lavere driftststofforbruk som gir mindre miljøpåvirkning

○ **Sjarkflåtens betydning for kystsamfunn**

Sjarkflåten har betydelig påvirkning av kystsamfunna rundt omkring i landet. Fra Svenskegrensa til Grense Jacobselv. Graden av betydning er avhengig av tradisjon, tilgang på fisk og øvrig næringsliv. Flåtens betydning på kystsamfunnene i fremtiden er avhengig av:

- At de tilbyr gode lokale arbeidsplasser
- At de har mulighet til fornying/oppgradering av fartøy, bruk og utrustning.
- At de kan levere et råstoff av god kvalitet som markedet vil betale for og samtidig er effektiv/robust slik at landindustrien har jevn og god råstofftilgang.
- Økt lønnsomhet vil øke antall skattekrone til staten på samme uttak av fisk.
- Økt profesjonalisering vil føre til flere helårsdrevne fartøy og flere helårsarbeidsplasser som igjen kan føre til økt aktivitet og økt utnyttelse av flere arter.

Den videre utviklingen av flåtens rammevilkår vil avgjøre om vi kan oppnå dette.

FSU11/13m representerer en betydelig lavere gjennomsnittsalder enn de som argumenterer mot en sammenslåingsordning. Dette har sammenheng med at aktørene kjem fra gode, levedyktige kystsamfunn fra **hele** norskekysten og ser behovet for å gjøre sjarkflåten mer framtidsrettet gjennom en sammenslåingsordning. Det er avgjørende for kystsamfunnene å ha fremtidsrettede, investeringsvillige aktører som ønsker å utnytte ressursene på best mulig måte. Ser aktørene næringen som framtidsrettet, er investeringslysten avgjørende for framtida for samfunnet de tilhører.

Betydningen av en sammenslåingsordning er avgjørende for kystsamfunnene sin levedyktighet. Effektivisering er i alle samfunnsledd. Alle andre flåtegrupper i norsk fiskeri har tilgang på strukturvirkemiddel. Derfor må det nå tilbys den minste delen av flåten. Det er på høy tid.

En sammenslåingsordning kan bidra til at eierkonsentrasjonene forandres, men er bare en liten påvirkningsfaktor blant flere andre. Blant annet regionbindinger, graden av investeringsvillige aktører, finansieringsordninger, tradisjon/interesse/vilje for satsing i de ulike samfunnene. I noen samfunn er derimot alderssammensetningen slik at uavhengig av strukturvirkemiddel eller ei, vil de tape om det ikke det kjem nye generasjoner til med ønske om å satse.

Mye av debatten rundt struktur av sjarkflåten, viser til antall fartøy og dens betydning. Svært stor del av dagens sjarkflåte er ikke helårstreven. Antall fartøy er derfor misvisende da en sjark ikke er synonymt med en arbeidsplass. Det er viktig at slike nyanser blir fokusert på. Da det blant allmenheten ikke alltid er like lett å forstå dette og mange meningsytrer seg på feil grunnlag.

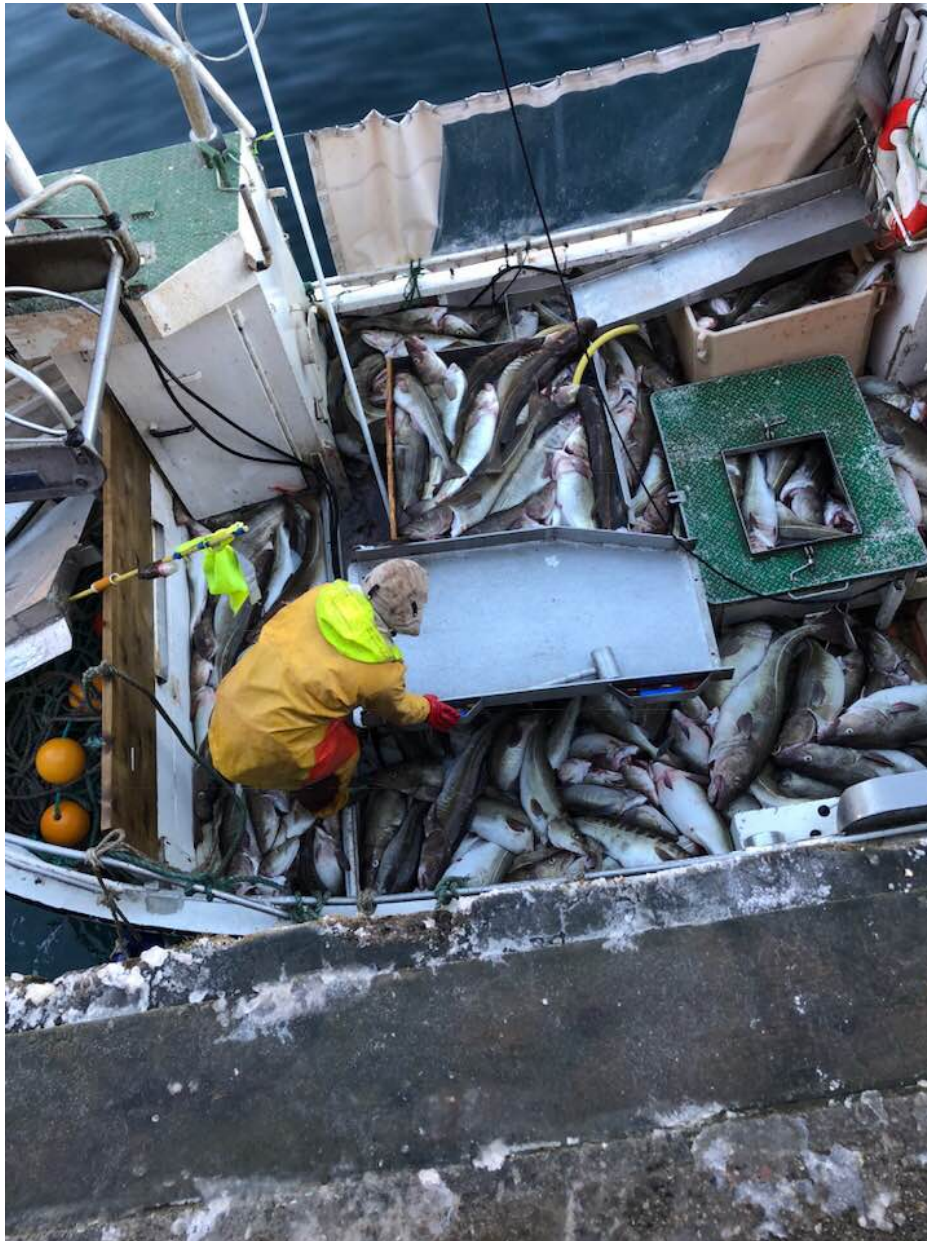


På vei til makrellfiske i Vestfjorden.

M/S "Stording" sysselsetter 4 mann mens båtene på slep utgjør en kort driftsperiode i året og samme mannskap brukes om hverandre. Båtene slepes fra Hordaland til makrell- og sildefiske i Nordnorge 2 ganger pr år. Det er ikke boforhold til 4 mann i båtene som slepes. Denne flåten illustrasjonen viser, inngår i Lønnsomhetsundersøkelse fra Fiskeridirektoratet og er ikke spesifisert pr båt, men inngår i en helhet.

Dersom sammenslåingsordning ikke tilbys vil det ikke være økonomi for fornying. Flåten vil opprettholde snittalderen eller bli eldre og en høy snittalder vil føre til at man taper i kampen om arbeidskraft da fasilitetene er direkte kummerlige i store deler av dagens flåte. Det fører til en konsentrering av fisketiden som fører til mindre helårlig aktivitet og lavere kvalitet på råstoffet. Flåten er mindre mobil og mange av kystsamfunna som er avhengige av en

«fremmedflåte» vil tape. Man vil på sikt få en dreining til at større deler av sjarkflåten blir sesongdrevne og aktørene vil bare ha det som «næringshobby og pensjonistgruppe» og betydningen for kystsamfunna reduseres.



*Slik foregår mykje av dagens sjarkfiske i ein hektisk sesong.
Og vil på sikt gi ein slik flåteutvikling som illustrert, om ikkje struktur tilbys.*

○ **Dagens rammebetingelser**

• **Leveranser av god Kvalitet:**

"Flere studier har vist en betydelig del av råstoffer som landes har betydelige kvalitetsproblemer" (Drøftingsnotatet avsnitt 3, side 49) gir etter vårt syn svaret på dette.

Hovedårsak: det er i liten grad økonomisk rom for fornying. Flåten er ikke robust nok og fisker store mengder på kort tid når fisken er lettest tilgjengelig. For lite fokus fra mottaksanlegg på kvalitet på levert fangst. I kombinasjon med svak lønnsomhet stimulerer det ikke til fornying/forbedring i utstyr og endrede rutiner. (Se også illustrasjon)

Tiltak:

- Mer sjødyktige fartøy
- Større mulighet for å ta fangst om bord (pelagisk)
- Flere personer om bord muliggjør at bruket står kortere tid i sjø.
- Forbedre kapasitet til å ivareta kvalitet fortløpende
- Kapasitet for å kjøle fisken selv ved uventet stort kvantum.

Ser man litt frem i tid vil kvalitetskrav og dokumentasjonskrav bare øke. Det er derfor viktig å gi flåten muligheter å kunne tilpasse seg for å imøtekomme og oppfylle slike krav, og kommende krav. Det henger sammen med fornying av flåten. Dagens nye sjarker er vesentlig bedre utrustet for å ivareta kvaliteten til fisken. Dette er avgjørende for all framtid for at AS Norge kan reklamere med miljøvennlig kystnært høstet råstoff av første klasse. Levert innen korte tidsintervall, og kan dokumenteres tilbake til båten. Om man vender blikket til laksenæringa angående marked, er hvitfisk bare i begynnelsen. Derfor er det så enormt viktig å tilby næringsaktørene virkemiddel for å tilpasse seg fremtiden.

• **Avlønning, komfort og sikkerhet**

For å kunne gi avlønning som er konkurransedyktig, er flåten avhengig av å være moderne. Selv ikke i 2018, hvor man har en kombinasjon av høy torskekvote i Barentshavet og historisk høye priser på torsk, er det grunnlag godt nok for å tilby gode framtidsretta avlønninger. En kvote i det enkelte fiskeslag er ikke tilstrekkelig. Kvotenivåene på de ulike artene vil alltid variere. I dårlige år er det særdeles viktig å være godt rustet, omstillingsdyktig og ikke minst mobil slik at man har en flåte som er så moderne at man alltid kan hente seg inn og ha stabile inntekter til båt og mannskap, selv om et fiskeri slår feil eller ett markedet dårlig. Rimelig avlønning er svært viktig med tanke på å kunne konkurrere i lag med andre deler av flåten og øvrig næringsliv for å kunne tilby attraktive arbeidsplasser. Det er viktig for eksistensen til den minste delen av flåten at det må være likeverdige betingelser/avlønninger som i den øvrige flåten.

Komfort om bord i båten er også svært viktig. Her og ønsker vi å se til andre næringer og til øvrige deler av flåten. Fasilitetene som er i store deler av flåten i dag er ikke gode nok. I det moderne samfunn vi har i dag, er det avgjørende for aktørene å kunne ha tilgang til gode fasiliteter.

God økonomi i kombinasjon med flere helårsdrevne, moderne fartøy er etter vårt syn det beste tiltaket for økt sikkerhetsfokus hos mannskapet om bord og gjennomføring av gode sikkerhetstiltak.

Sjøfartsdirektoratets ulykkesstatistikker viser at alenefiskere i sjarkflåten er overrepresentert. Flere personer om bord på færre fartøy er derfor veien å gå.

- **Kapitalavkastning som muliggjør fornying**

Vi har tidligere vært inne på hvordan vi vurderer lønnsomheten i gruppen i form av driftsmargin og mulighet for fornying. Det vi i tillegg ønsker å kommentere er det som er vist i drøftingsnotatet s14, at konv sjarkflåte u/11m har høy totalrentabilitet* sammenlignet med de større flåtegruppene. Totalrentabilitet setter fartøyets avkastning opp mot gjeld/egenkapital. Det anses som positivt at gruppen i dag har høy avkastning i forhold til gjeld sammenlignet med de større gruppene (over 15m).

At totalrentabiliteten er høy til tross for at driftsmarginen er lav viser at det er svært lite gjeld pr fartøy i den minste sjarkflåten. Det betyr med andre ord ikke nødvendigvis at avkastningen er god, men at gjelden er svært lav. Bruk av samfiske med passivt fartøy vil også øke driftsmarginen i form av lavere utgifter pr fartøy, mens gjelden ikke økes. Totalrentabiliteten blir derfor kunstig høy når man sammenligner med flåtegrupper med strukturordninger.

Lav gjeldsgrad kommer trolig av:

- Man har begrenset mulighet for investering i driftsgrunnlag og har derfor ikke mulighet til å ta ønsket risiko for å øke omsetning/driftsmargin.
- Lav driftsmargin og lav omsetning gir ikke økonomisk rom for store investeringer
- Det er en stor gruppe med mange fartøy. Størstedelen av disse har kjøpt fartøy og kvotegrunnlag svært rimelig for mange år tilbake og har lite gjeld i forhold til dagens økte avkastning, mens flåtegruppene man sammenligner med har nylig fått tilgang til strukturvirkemidler. Dette har ført til at det har blitt gjort betydelige investeringer for å øke kvotegrunnlaget på fartøy i disse gruppene over en relativt kort periode. Gjelden blir alltid høyest i forhold til årlig avkastning før man har betalt ned på gjelda.....

Det er også grunn til å tro at totalrentabiliteten vil falle i forhold til andre flåtegrupper, selv uten sammenslåingsordning, når et betydelig antall fartøy må oppgraderes/utskiftes i nær fremtid som følge av nye krav fra blant annet sjøfartsmyndigheter og mattilsynet.

Sammenligner man totalrentabilitet i gruppene u/11m og 11-15m er det vanskelig å se negative konsekvenser fra økt gjeldsbelastning etter at 11-15m gruppen har hatt tilgang på strukturordning i 10 år, slik som enkelte hevder. Driftsmarginen er betydelig høyere og totalrentabilitet noe høyere i gruppen 11-15m sammenlignet med den minste gruppen.

* Totalrentabilitet i % = $(\text{driftsresultat} + \text{finansinntekter}) * 100 / \text{gjennomsnittlig totalkapital}$

Fellespunkt

2) Vurdering av modeller for sammenslåing og

3) Forslag til justerte modeller

5) Konkrete anbefalinger

Felles kommentar for alle modeller:

Kvotetak

I Eidesen utvalgets rapport nevnes det at ved strukturtilpasning for gruppen under 11/13m bør strukturtaket være lavere enn for de øvrige gruppene.

Vi ber om strukturtak 2+2 med mulig spesialisering 3+1 /4+0

Lengdebegrensning:

Det bør være vanntett skott på 15m. Grensen på 15m faktisk lengde er en etablert og innarbeidet grense som eksisterer i dag og som fungerer med differensiert overregulering over 11m faktisk lengde for å regulere ulik effektivitetsgrad.

Det vanntette skottet bør ikke være mindre enn 14,99m faktisk lengde på grunn av behovene flåten har for fartøy:

- Med egenskaper for å kunne ha med nødvendig bruk og utstyr uten at det går på bekostning av sjødyktighet
- Som er mobil. Flere fartøy med helårsdrift som utnytter fisket på flere arter, er avhengig av å flytte seg etter fisken etter sesong. Dels også til havs.
- Med fasiliteter for å huse et større mannskap enn den som er vanlig i konvensjonell flåte (gjeld pelagisk)
- Med muligheter for å føre fangst selv. Blir da mer selvhjelpen med tanke på tilgang på føringsfartøy, mindre behov for føringstilskudd osv.(Pelagisk)

Behovene for deler av sjarkflåten (pelagisk, fremmedflåte osv) for å ha større fartøy enn 11m er stor. Mulighet for fartøyutforming opp til 15m er positivt for hele gruppen med tanke på kvalitet, robusthet, effektivitet, lønnsomhet og komfort. Vi mener derfor at det ikke bør ryddes opp i hjemmelslengde i forhold til faktisk lengde for fartøy under 15m faktisk lengde uansett hvilken modell som velges for sammenslåing.

Vi anbefaler ikke en ny grense på 11m faktisk lengde som vil forandre vilkårene til mange fartøy som har tilpasset seg dagens lengdebegrensning på 15m.

Vanntett skott på 11m faktisk lengde vil dessuten stå i veien for en profesjonalisering av den pelagiske flåten som er avhengig av å kunne flytte seg etter fisken og ha fartøy med nødvendige fartøysegenskaper (f.eks. i forhold til dekkslast) og mannskapsfasiliteter.

Lengdebegrensning i 11-15m gruppen bør være som i dag på 21m med vanntett skott.

Kondemnering

Kondemneringsordningen vil bidra til å få en god del eldre, utskiftningsmodne fartøy ut av fisket forhåpentligvis før kravet om godkjenning i henhold til nytt regelverk trer i kraft. Krav til godkjenning av fartøyene som i dag har frist til 01.01.19 eller senere bør få utsatt frist til det er avklart om det blir innført sammenslåing med kondemneringsordning.

Samfiske pelagisk

Samfiskeordningen i pelagisk bør bestå siden dette er en formalisering av innarbeidet praksis fra gammelt av om å gå sammen om kast. I motsetning til samfiskeordningen i konvensjonell sektor, handler dette om selve gjennomføringen og utførelsen av fisket. Det er allerede etablert samfiske i pelagisk for fartøy med sammenslåingsmulighet i 11-15m gruppen. Tilsvarende bør være u/ 11/13m.

Overgangsperiode for samfiske konvensjonell flåte

Ved innføring av en av sammenslåingsmodellene foreslår vi en kombinasjon av samfiske og strukturering i en overgangsperiode på f.eks. 5 år. Dette innebærer at man kan strukturere og/eller samfiske opp til det som fastsettes som gruppens strukturtak. Samfiske bør begrenses til å gjelde kun ett passivt fartøy med aktivitetskrav på f.eks. 200.000.- og ikke samfiske med seg selv. Dette for at de fartøyene som i dag samfiske med annen eier får tid til å tilpasse seg nye rammevilkår.

Utenlandske statsborgere

Nasjonalitetskravet for å eie fiskefartøy må også gjelde fartøy under 15m.

Modell 1

FSU11/13m mener modell 1 er den beste modellen for en kvotesammenslåing under 11m fordi:

- Den er identisk med de øvrige gruppens ordninger. Et av departementets hovedmål med et nytt kvotesystem er å forenkle kvotesystemet. Like retningslinjer i alle kystgrupper er derfor en god start.
- Er en velkjent modell i næringen og vi kan se konsekvenser og høste erfaringer fra denne ordningen i andre grupper.
- Er organisasjonsmessig behandlet i næringsorganisasjonene tidligere

Modell 2 og 3

Vi fraråder modell 2 og 3 som vil forandre gruppetilhørighet for fartøy med faktisk lengde over 11m som i dag har hjemmelslengde under 11m. Dette gjør at mange fartøyeiere som har tilpasset seg dagens rammebetingelser vil få situasjonen snudd på hodet over natten.

Et eksempel er dersom en fartøyeier eier to fartøy, ett med faktisk lengde over 11m og ett under 11m, begge med kvote på torsk/hyse/sei under 11m og har drevet samfiske mellom fartøyene. Han vil etter modell 2 og 3 havne i ulike grupper med de to fartøyene. Dette vil straffe aktører som har tilpasset seg dagens ordninger og påføre disse unødvendige kostnader ved å selge seg ut og

deretter kjøpe seg opp i en ny gruppe. Salg av kvoter kan i mange tilfeller utløse store skattekostnader for enkeltaktøren som kan umuliggjøre oppkjøp i ny gruppe.

To-delning av gruppen u/11m vil bli et lite oversiktlig system og ikke bidra til forenkling, men komplisering med innføring av enda en gruppe (en gruppe med sammenslåing + en uten sammenslåing med ellers like villkår). Det forutsettes at samfiskeordningen med et passivt fartøy vil fjernes i gruppen uten sammenslåing siden sammenslåingsordning vil ha samme hensikt/resultat. De fleste vil med stor sannsynlighet havne i gruppen med strukturering pga:

- Mulighet for å strukturere seg opp et større kvotegrunnlag.
- Større sannsynlighet for å selge kvotene for en høy pris i en gruppe med høy investeringsvilje
- Effekt av strukturgevinst (fra 20% avkortning og evt tilbakefall av strukturkvoter etter 20 år).

Det er vanskelig å se fordelene med å bli igjen i gruppen uten sammenslåingsordning. Vi tror derfor ikke modell 3 vil fungere etter hensikten.

Modell 4

Anbefaler ikke vanntett skott på 11m og konvertering av hjemmelslengde til å bli lik faktisk lengde av nevnte årsaker ang lengdebegrensning.

Ønsker vanntett skott på 15m og beholde hjemmelslengder som i dag.

Denne ordningen vil ikke gi alle i gruppen like muligheter til å skaffe ønsket/nødvendig driftsgrunnlag gjennom sammenslåingsordning og vil slå urettferdig ut for de som ønsker en sammenslåingsordning, men som ikke har historikk som gir de mulighet for det etter modell 4. Det forutsettes at pelagisk sektor gis samme mulighet for sammenslåing som konvensjonell sektor. Dette er den mest usolidariske modellen som gir minst tilbake til gruppen.

Det positive er at man ikke straffer aktører som har tilpasset seg dagens reguleringer når samfiskeordningen fjernes. Dersom modell 1 ikke velges, ønsker vi sekundært modell 4 med de nevnte forutsetningene.

Me har tatt med ein del henvisninger til høringsnotatet som bygger oppunder det som er vist til ovanfor.

1. Det som ikkje kommer fram av disse undersøkelsene er diverse omsetningskrav for å delta som.

Lønnsomhetsundersøkelsen som blir referert til i høringsnotatet har store svakheter siden det er inntektsgulv for fartøy å komme med i undersøkelsen på kr 1 008 000 for fartøy mellom 10 og 11m og 606 000 for fartøy under 10m. (ref opphøyd pkt 2, nederst side 12) Dette gjør at de fartøyene med minst aktivitet og lavest lønnsomhet ikke kommer med i lønnsomhetsundersøkelsen. Dette er de samme fartøyene som notatet peker på er de fartøyene som sannsynligvis vil forsvinne dersom det blir innført en strukturordning u/11m. I de årene fisken er lite tilgjengelig og/eller prisene lave vil mange fartøy ikke kvalifisere til å bli tatt med i lønnsomhetsundersøkelsen. Det er dessuten ofte få eiere av fartøy under 11m og utbredt praksis å sette igjen fartøyeiers egen lønn/lott i selskapet for å oppnå ønsket resultat i selskapet (ref boks 1, s34).

Lønnsomhetsundersøkelsen gjenspeiler derfor med stor sannsynlighet ikke lønnsomheten i gruppen under 11m. Det er grunn til å tro at forskjellen i lønnsomhet mellom gruppen over og under 11m er mye større enn det som går frem av statistikken i undersøkelsen.

2. Lønnsomhetsundersøkelsen fanger opp 29% av gruppen konvensjonell kyst u/11m (343 (år 2016) av 1177 (år 2018) fartøy). Ref øverst s13. Mest sannsynlig de mest lønnsomme. Eller flerbåtrederier.
3. Lav lønnsomhet. Driftsmargin i konv kyst u/11m 5,7% på snitt de siste 7 år (ref Tabell 5, side 13) til tross for lønnsomhetsundersøkelsens nevnte svakhet som kun fanger opp de mest lønnsomme fartøyene i gruppen.
4. de siste 7 år har lønnsomheten på snitt vært 66% høyere i gruppen over (som har tilgang på strukturvirkemiddel)
5. Nederst s. 14 vises det til at det samfunnsøkonomisk er svært lønnsomt med strukturering til tross for at utviklingen av kvotepriser potensielt blir så dyre at de knapt bedrer lønnsomheten.
6. Økt lønnsomhet og profesjonalisering av flåten er det beste tiltaket for bedret sikkerhet for mannskapet.
7. Økt profesjonalisering og fornying av flåten fører etter vårt syn til flere helårs arbeidsplasser og bedre utnyttelse av andre arter enn torsk. (Les siste avsnitt s52)
8. Økt lønnsomhet og økt fiske på andre arter enn torsk i kystflåten gir det norske folk mer igjen i form av skattepenger til staten.

- Strukturering på 2+2 har i stor grad allerede skjedd gjennom samfiskeordningen (ref. Boks 2, nederst side 36)
- Nye myndighetskrav (side 25 og 26) (fartøyinstruks, kvalitetskrav mattilsynet, økt fokus på sikkerhet) tvinger frem endrede krav til arbeidsrutiner og fartøysutrustning, fornying og økt profesjonalisering av flåten. (Les avsnitt 3, side 42 ref "sløsing med samfunnets ressurser")
- "Flere studier har vist en betydelig del av råstoffer som landes har betydelige kvalitetsproblemer" (avsnitt 3, side 49)
- Antall deltakende fartøy i samfiske taler for at det er behov for å ha mulighet til å fiske flere kvoter på en båt. I 2017 var 514 av 1178 fartøy = 43,6% av alle fartøy i konvensjonell flåte u/11m på samfiske. I 2016 var 376 (ut fra påmeldte samfiskelag) av 439 deltakeradgander = 85,6% påmeldt på samfiske i pelagisk sektor u/11m. Vi har valgt 2016 på pelagisk siden 2016 var et år der den minste pelagiske flåten i stor grad var aktiv på grunn av god tilgang på makrell, nvg sild og til dels nordsjøild. 2017 var et år med vanskeligere tilgang og lavere deltakelse. (ref tabell 14, side 23)
- Halvparten av fartøyene som var påmeldt samfiske i konv gruppe i 2017 hadde samme eier (ref boks 2, side 36 midt på siden)
- Med stor sannsynlighet sørger samfiske (og strukturering) til flere mann per båt. Samlet sett vil det trolig ikke være stor forskjell i sysselsetting mellom samfiske med seg selv og kvotesammenslåing med tilsvarende tak (ref boks 2, side 36 midt på siden)
- Det antydes en sysselsetting på 1500 heltidsansatte på konv flåte torsk nord (1176 fartøy) = 1,3 mann pr båt. (side38) og 2,6mann i pelagisk. Ut fra nevnte svakheter med lønnsomhetsundersøkelse er det derfor grunn til å annta at antall sysselsatte pr båt er noe lavere da det kun er den mest aktive og de med høyest omsetning som er med. I pelagisk er det ofte samme mannskap som bytter båt når kvoten er oppfisket. Tallmatrealet har derfor store svakheter

Kvoter disponert av medlemmene i FSU11/13m pr. 31.12.17

	Reder	Båt	Kvote Torsk U/11m	Kvote NVG- Sild U/11m	Kvote Nordsjøsild U/11m	Kvote Makrell U/13m
1	Lars-Gøran Ulriksen	Edvin Olai	4	1		
2	Robert Brun	Live Elise	3			
3	Trond Johansen		3			
4	Andreas Møgster		2	1	1	2
5	Martin Rist Angelsen	Himmeltind	1			
6	Ketil Martinsen		2			
7	Jarle Troland Glesnes		3	3		3
8	Svein Magne Jacobsen		3			
9	Geir Sivertsen	Sivertsen Jr.	1			
10	Mikal Steffensen		4			
11	Andreas Hanssen		3			
12	Stein Ronny Vornes	Vornesværing	2			
13	Rune, Norton Commando	Lovundværing	3	1		1
14	Willy-Morten Johansen		3			
15	John-Einar Engen		2			
16	Werner Rønning	Skuvingen	2			
17	Jacob Heløy	Heløygutt	4			
18	Erlend Matre		2		1	2
19	Alf Vidar Mortensen		3			
20	Andreas Olsen		3			
21	Rune Fredrik Baade		2			
22	Stener A. Hepsø		2	1		
23	Ove Alvestad		3			
24	Morten Glesnes		2	1		1
25	Kjell Hugo Nilsen		3			
26	Geir Stuve Rommetveit	Stording	1 NS	1	2	4
27	Thor Andre Midttveit		2	2	1	4
28	Odd Jostein Stangen		2			
29	Frode Vogter		1			
30	Magnus Andersen	Ludvig	3			
31	Marius Fredriksen		2			
32	Arve Guttelvik	Storstein	2	1		3
33	Arnfinn Mikalsen		2			
34	Trygve Johnsen		1			
35	Ørjan Mikkelsen Trane		3			
36	Stig Tore Solstad		2			

37	Rolf-Bjørnar Tøllefsen		3			
38	Tor Inge Larsen		3			
39	Odd Terje/Odin Dybos		5			
40	Frode Mekken Lind		4			
41	Oddgeir Sandvik		2			
42	Marius Knutsen		9			
43	Bjørn H Karlsen	Sofie	3			
44	Reidar Jacobsen		2			
45	Jimmy Tøllefsen		3			
46	Eirik Johansen	Njord	1			
47	Ørjan Eilertsen		3			
48	Arild Sekkingstad					1
49	Berg Fiskeriselskap AS		6			
50	Roar Benjaminsen				1	
51	Egil Berge		5			
52	Trond Harald Iversen		1			
53	Bård Larsen		4			
54	Arne Bøkenes	Havgull	2			
55	Benn-Jøran Jenssen		2			
56	Håvard Skogland		2			
57	Sandra Isaksen		1			
58	Idar Johannessen		3			
59	Knut Arne Paulsen		1			
60	Inge Eide		1			
61	Jan Hugo Eriksen		2			
62	Pier Gaup		2			
63	Kent Are Esbensen		2			
64	Ronny Lund		1			
65	Kurt Bendiksen		2			
66	Kjell-Erik Karlsen		2			
67	Jonas Pettersen		1			
68	Bjørn Sørli Waage			2	1	4
69	Hugo A. Skjong		1		1	1
70	William Rasmussen	Stjernen	1			
71	Henning Olav Iversen	Spjælys			1	1
		Ann Sofie	Ns 1			
X	SUM:		167	14	9	27

Totalt 214 kvoter under 11/13m per 31.12.17.

Det er grunn til å tro at flere i medlemsmassen i interessegruppen for struktur u/11/13m ikke har fått registrert seg med sine kvoter.

Forbehold om små feil/endringer i kvote-disponering.

PGA arbeidsmengde ble ikke alle fartøy/rederi-navn innhentet