

Kvotebytte av lodde ved Grønland, Island og Jan Mayen og lodde i Barentshavet

Evaluering av prøveordning for ringnotflåten 2014

Marianne Svorken





Nofima er et næringsrettet forskningsinstitutt som driver forskning og utvikling for akvakulturnæringen, fiskerinæringen og matindustrien.

Nofima har om lag 350 ansatte.

Hovedkontoret er i Tromsø, og forskningsvirksomheten foregår på seks ulike steder: Ås, Stavanger, Bergen, Sunndalsøra og Tromsø

Hovedkontor Tromsø:

Muninbakken 9–13
Postboks 6122 Langnes
NO-9291 Tromsø

Ås:

Osloveien 1
Postboks 210
NO-1431 ÅS

Stavanger:

Måltidets hus, Richard Johnsensgate 4
Postboks 8034
NO-4068 Stavanger

Bergen:

Kjerreidviken 16
Postboks 1425 Oasen
NO-5828 Bergen

Sunndalsøra:

Sjølseng
NO-6600 Sunndalsøra

Felles kontaktinformasjon:

Tlf: 02140

E-post: post@nofima.no

Internett: www.nofima.no

Foretaksnr.:

NO 989 278 835

Rapport

ISBN: 978-82-8296-235-3 (trykt)
ISBN: 978-82-8296-236-0 (pdf)
ISSN 1890-579X

Tittel: Kvoteytting av lodde ved Grønland, Island og Jan Mayen og lodde i Barentshavet Evaluering av prøveordning for ringnotflåten 2014	Rapportnr.: 43/2014 Tilgjengelighet: Åpen
Forfatter(e)/Prosjektleder: Marianne Svorken	Dato: 9. oktober 2014
Avdeling: Næring og bedrift	Ant. sider og vedlegg: 9
Oppdragsgiver: Nærings- og fiskeridepartementet	Oppdragsgivers ref.:
Stikkord: Lodde, kvoteytting, evaluering	Prosjektnr.: 20995
Sammendrag/anbefalinger: <p>Vinteren 2014 innførte Nærings- og fiskeridepartementet en midlertidig ordning med kvoteytting av lodde ved Grønland, Island og Jan Mayen og lodde i Barentshavet, der to samarbeidende fartøy i ringnotflåten kunne bytte loddekvoter. Ordningen ble innført fordi det var at ønske om å legge til rette for en mer lønnsom og formålstjenlig gjennomføring av de to fiskeriene. I tillegg ville en slik ordning være energieffektiv.</p> <p>Hele 76 av 79 aktive fartøy valgte å benytte seg av ordningen. 11 av byttene ble gjennomført innenfor samme rederi eller selskap, mens 10 av fartøyene som byttet loddekvoter også benyttet nybyggordningen på samme tid. Fartøyene hadde ikke nødvendigvis likt kvotegrunnlag og noen fartøy byttet fra seg mer lodde enn de fikk igjen.</p> <p>Til tross for at fisket ved Island slo feil og kun 5 av 32 fartøy som meldte utseiling fikk fangst, virker aktørene tilfredse med kvoteyttingordningen. Det kan virke som at mange har hatt avtaler om å dele gevinsten for å unngå at noen sto igjen som tapere. Ettersom de fleste ville valgt å gå til begge områdene uten denne muligheten, har ordningen bidratt til en stor besparelse i drivstoffutgifter samt spart miljøet for utslipp.</p> <p>Fiskeridirektoratet og Norges Sildesalgslag påpeker at den var ressurskrevende som følge av tekniske utfordringer.</p>	
English summary/recommendation: <p>In 2014 two cooperating vessels in the Norwegian purse seine fleet were allowed to switch quotas of capelin in Greenland, Iceland and Jan Mayen with capelin in the Barents Sea. This arrangement was made to enable the fisheries to be more appropriate and permit the fleet to save energy.</p> <p>Almost the entire fleet decided to join the arrangement. Even though the fishery in Iceland did not pay off, the vessels were satisfied with the arrangement. The vessels that went to Iceland and did not catch any fish were in many cases compensated for this lack income through personal agreements with those they had exchanged quota with.</p>	

Forord

Den foreliggende rapporten er en evaluering av prøveordningen med kvotebytte av lodde ved Grønland, Island og Jan Mayen og Lodde i Barentshavet som ble innført i januar 2014. Formålet med ordningen var å tilrettelegge for en mer lønnsom og formålstjenlig gjennomføring av de to fiskeriene. Oppdraget er gjennomført på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet.

Vi vil takke Nærings- og fiskeridepartementet for oppdraget samt for godt samarbeid gjennom prosessen. Videre vil vi takke Fiskeridirektoratet og Norges Sildesalgslag for ha stilt velvillig opp med informasjon og data. For å gjennomføre undersøkelsen har vi også vært avhengige av informasjon fra næringsaktørene gjennom intervju med rederier og interesseorganisasjoner. Vi vil takke for all hjelp.

Tromsø, oktober 2014

Innhold

1	Innledning	1
2	Gjennomføring av fisket.....	2
2.1	Lodde i Barentshavet.....	2
2.1.1	Lodde ved Grønland, Island og Jan Mayen.....	2
3	Kvotebytter	4
3.1	Kvoter	4
4	Erfaringer	5
4.1	Administrative/kontroll	5
4.1.1	Fiskeridirektoratet.....	5
4.1.2	Norges Sildesalgslag	6
4.1.3	Kystvakten	6
4.2	Fartøy.....	6
4.2.1	Avtaler	7
4.2.2	Lønnsomhet.....	7
4.2.3	Mannskap	8
5	Oppsummering.....	9

1 Innledning

Den 21. januar 2014 innførte Nærings- og fiskeridepartementet en midlertidig ordning med kvotebytte av lodde ved Grønland, Island og Jan Mayen og lodde i Barentshavet i 2014. Formålet med denne rapporten er å vurdere hvorvidt ordningen fungerte etter hensikten.

Ordningen gikk ut på at to samarbeidende fartøy i ringnotflåten kunne bytte loddekvoter innbyrdes, slik at ett av fartøyene fisket to fartøyskvoter i Barentshavet, mens det andre fartøyet fikk mulighet til å fiske to fartøyskvoter ved Island. Kun to fartøy kunne delta i hvert kvotebytte og byttet måtte gjelde for hele den tildelte kvoten.

Ordningen ble innført etter ønske fra flåten selv. Grunnen til at ordningen ble innført var de lave kvotene på lodde, både i Barentshavet og ved Island, og en ønsket å legge til rette for en mer lønnsom og formålstjenlig gjennomføring av de to fiskeriene. I tillegg ville en slik ordning være fordelaktig for miljøet ved at drivstoff spares. Dermed reduseres utslipp av klimagasser, som følge av at færre fartøy går til begge feltene.

2 Gjennomføring av fisket

Kvotegrunnlaget for å fiske lodde, både i Barentshavet og ved Grønland, Island og Jan Mayen kan variere fra år til år. Normalt har de fleste fartøyene valgt å gå til begge områdene for å fiske sine tildelte kvoter, også i år der fartøykvotene har vært lave.

2.1 Lodde i Barentshavet

I 2014 ble fisket i Barentshavet åpnet 20. januar. Kvoten var kraftig redusert fra tidligere år, og konsesjonspliktige ringnotfartøy, som har den største kvoteandelen, fikk redusert sin gruppekvote med over 60 %. Tabell 1 viser kvoteutviklingen og fangst av lodde for ringnotgruppen de tre siste årene.

Tabell 1 Kvoter og fangst av lodde (tonn) for konsesjonspliktige ringnotfartøy i Barentshavet i årene 2012–2014

År	Kvote	Fangst
2012	158.832	171.098
2013	82.800	83.262
2014	27.740	28.915

Kvotefaktoren ble satt til 0,69 ved sesongstart. Hele kvoten (og litt til) ble fisket av 39 fartøy. Det vil si at to av fartøyene som hadde tillatelse til å fiske i Barentshavet ikke meldte utseiling. Grunnen til at disse fartøyene ikke meldte utseiling til Barentshavet var at de prioriterte å delta i fisket etter kolmule.

2.2 Lodde ved Grønland, Island og Jan Mayen

Fisket etter lodde i disse områdene foregår i hovedsak som et vinterfiske i Islands økonomiske sone (IØS). Tabell 2 viser kvoter og fangst de tre siste årene. I henhold til kvoteavtalen åpnes det vanligvis for fiske i Islands økonomiske sone i oktober når Islands Havforskningsinstitutt har foretatt tokt for å kartlegge bestandssituasjonen. Dersom det er grunnlag for fiske, blir det åpnet til 15. februar påfølgende år. Det er imidlertid liten interesse fra norske fartøy å starte fiske før i januar. Det er derfor vanlig at Fiskeridirektoratet avventer fastsetting av kvotefaktor i tilfelle det kommer justeringer i kvoten. For sesongen 2013/2014 ble kvotefaktoren satt til 0,9 den 19. desember 2013. Det viste seg imidlertid at det var vanskelig for fartøyene å finne lodde ved Island og kvotefaktoren ble dermed økt til 3,0 den 19. februar (J-31-2014). I tillegg utvidet islandske myndigheter fiskeperioden med en uke etter henvendelse fra norske myndigheter (SAK 4/2014 Regulering av fisket etter lodde ved Grønland, Island og Jan Mayen sesongen 2013/2014, Reguleringsmøtet 5. juni 2014). Dette var likevel ikke nok og norske fartøy fisket dermed ikke mer enn om lag 6.000 tonn av en kvote på rundt 40.000 tonn.

Totalt meldte 32 fartøy utseiling til Island, men kun fem fikk fangst (NSSL). Av disse fem fartøyene fikk tre utnyttet kvoten sin fullt ut i tillegg til at de dro nytte av den utvidete kvotefaktoren, mens to av fartøyene kun fikk en mindre fangst. Ni av fartøyene som hadde mulighet til å fiske ved Island valgte å bli hjemme. Blant disse hadde åtte benyttet seg av kvotebytteordningen. Byttene ble

imidlertid foretatt før fisket var kommet i gang, og det er rimelig å anta at fartøyene ikke meldte utseiling til Island som følge av det dårlige fisket.

Tabell 2 Kvoter og fangst av lodde ved Grønland, Island og Jan Mayen i årene 2012–2014

Sesong	Kvote (tonn)		Fangst (tonn)	
	Totalt	IØS	Totalt	IØS
2011/2012	102.636	49.002	104.664	46.171
2012/2013	71.711	42.071	42.071	42.071
2013/2014	49.129	40.869	6.175	6.175

3 Kvotebytter

Prøveordningen ble innført 21. januar 2014. Ett fartøy hadde allerede gått til Island på dette tidspunktet. Som nevnt var det kun to fartøy som kunne inngå i ett kvotebytte og hele kvoten måtte byttes. Fartøyene trengte ikke å søke om å delta i ordningen, men måtte melde inn kvotebyttet til Fiskeridirektoratet.

Av 79 aktive fartøy valgte 76 å benytte seg av ordningen. Kun tre fartøy valgte å beholde muligheten til å fiske lodde både i Barentshavet og ved Island.

- 11 av byttene ble gjennomført innenfor samme rederi eller selskap¹.
- 10 av fartøyene som byttet kvoter er også med i nybyggordningen. Det vil si at fem fartøy er tatt ut av fisket, mens fem andre fartøy har tillatelse til å fiske kvoten deres i påvente av nytt fartøy². I motsetning til de andre fartøyene som deltok i ordningen kunne disse fartøyene fortsatt delta i begge fiskeriene etter kvotebytte.

3.1 Kvoter

Den totale summen av basiskvoter for ringnotflåten er på 41.768 tonn. Av disse inngikk 40 370 tonn i ordningen med kvotebytte. Tilslutningen til ordningen var massiv ettersom hele 97 prosent av basiskvotene ble byttet. Kun 3 prosent (1.397 basiskvoter) var ikke tilsluttet ordningen. Ettersom fartøyene har ulikt kvotegrunnlag, er heller ikke alle byttene lik med hensyn til basiskvoter. Noen fartøy har dermed gitt fra seg en høyere kvote enn det de har mottatt. Et gjennomgående trekk ved kvotebyttene er et ulikt bytte til fordel for Barentshavsfiskerne: De fartøyene som har mottatt kvote i Barentshavet har totalt mottatt et høyere kvotegrunnlag enn det de har gitt fra seg ved Island. Ved lik kvotefaktor ville denne gruppen gitt fra seg mer enn de mottok.

Sum basiskvoter

- Fartøy med rett til å fiske ved Island: 20.974
- Fartøy med rett til å fiske i Barentshavet: 19.396

Fartøygruppen som valgte å bytte fra seg kvoten i Barentshavet byttet dermed fra seg 1 577 tonn basiskvoter mer enn de mottok. Kvotefaktoren var imidlertid høyere på Island, noe som gjorde at fartøyene fikk mer lodde for basiskvotene i dette området. Totalt ble dermed kvotegrunnlaget høyere for fartøygruppen som kunne fiske ved Island. Denne gruppen fartøy sto dermed igjen med en kvotegevinst på 2.985 tonn, mens fartøygruppen som kunne fiske i Barentshavet sto igjen med et tilsvarende kvotetap.

¹ Informasjon om eierskap er i hovedsak hentet fra Fiskeridirektoratets fartøyregister. Det kan imidlertid forekomme at fartøy som har samme eier ikke står oppført med samme eierskap i dette registeret. Dermed er det mulig at flere av byttene faktisk er foretatt innenfor samme selskap.

² I henhold til nybyggordningen kan de aktive fartøyene fiske to kvoter, men de kan ikke gjøre dette på samme tur. De må dermed inn å levere og bytte mannskap før de kan starte fisket på den andre båtens kvote. I kraft av kvotebytteordningen slapp de imidlertid denne begrensningen. Når de byttet kvote med hverandre stod de igjen med to kvoter i Barentshavet og to kvoter ved Island.

4 Erfaringer

I dette avsnittet gjennomgås de erfaringer som er gjort med hensyn til kvotebytteordningen av aktørene som har vært involvert, det være seg redere, salgslag og kontrollorganer.

4.1 Administrative/kontroll

Administratorer av ordninger som denne er Fiskeridirektoratet og Norges Sildesalgslag. For at kvoteavregningen og fangsttallene skal bli korrekt må disse partene ha kontroll over antall bytter og hvem som bytter med hvem.

4.1.1 Fiskeridirektoratet

Den største utfordringen med ordninger som dette hos Fiskeridirektoratet, handler om at de tekniske løsningene ikke er tilpasset plutselige endringer. Derfor ble ikke kvotene i Fiskeridirektoratets kvoteregister i 2014 korrigert for endringene i kvotene som følge av kvotebytteordningen.

Kvotebytteordningen ville medføre et omfattende programmeringsarbeid for at Fiskeridirektoratets kvoteregister skulle kunne håndtere en slik ordning. Ordningen ble innført på kort varsel i to separate fiskeri som allerede var åpnet – begge kjennetegnet av en relativ kort sesong. I det eksisterende kvotesystemet foretas det sjekk opp mot eksempelvis manntall, eier, fartøy og kvoteutnyttelse før kvoten blir aktivert. I tillegg er det de siste årene kommet flere ordninger som øker mulighetene for midlertidig flytting av kvoter mellom fartøy. Nybyggordning og kvotebytte er eksempler på dette. Det finnes fartøy som er med i flere kvoteflyttingsordninger, noe som øker kompleksiteten ytterligere. Det er vanskelig til enhver tid å lage oversikter over kvoter som opprinnelig kommer fra et fartøy, men som via nybyggordning og kvotebytte ender opp på et tredje fartøy i tillegg til at kvoten blir endret ved for eksempel refordeling. Det arbeides med et nytt kvoteregistreringssystem som har som mål å integrere den økte fleksibiliteten som de nye overføringsordningene medfører.

Bortsett fra arbeidet med å registrere kvotebytteavtalene og beregne kvoter i starten av fisket, samt at kvotejusteringene ble foretatt hos Norges Sildesalgslag og publisert på deres hjemmesider, medførte kvotebytteordningen i 2014 ikke større problemer for Fiskeridirektoratet. Dette har sammenheng med at det ble innført for en begrenset og oversiktlig flåte som normalt utnytter kvotene sine. Da refordelingen i loddefisket ved Island ble foretatt, var det kun 4 fartøy igjen i fisket slik at man hadde god oversikt.

Fiskeridirektoratet er opptatt av at reguleringen lar seg gjennomføre smidig og at man til enhver tid har oversikt over enkeltfartøys kvoter og fangst. Dette er spesielt viktig for disse to fiskeriene som pågår over så kort tid. I år var deltagelsen i loddefisket ved Island begrenset på grunn av dårlig tilgjengelighet. I et godt år vil en slik ordning føre til at fisket fort blir uoversiktlig slik at Fiskeridirektoratet må bruke uforholdsmessig lang tid på å få en tilstrekkelig oversikt for å foreta de nødvendige justeringene som skal til for å få utnyttet norsk kvote.

Fiskeridirektoratet understreker også at ordninger som denne krever umiddelbar saksbehandling for å fungere etter sin hensikt. Dette forutsetter ledig kapasitet eller at andre prioriterte oppgaver legges til side. For Fiskeridirektoratets del bør derfor denne type ordninger begrenses til oversiktlige fartøygrupper (Fiskeridirektoratet, 2014).

4.1.2 Norges Sildesalgslag

Også hos Norges Sildesalgslag er utfordringen med slike ordninger knyttet til de tekniske systemene.

Normalt mottar Sildelaget kvotedata fra Fiskeridirektoratet. Disse leses inn i lagets system og sammenstilles med fangstdata per dato, slik at det til enhver tid vises et gjenstående kvotekvantum per fartøy, fartøygruppe og totalt. Spesielle ordninger som kommer på kort varsel har ofte vært løst med en teknisk tilrettelegging etter en forutgående kontakt med Fiskeridirektoratet. Dette gjaldt også kvotebytteordningen. Tilretteleggingen i seg selv innebar noe programmering, hvilket (med et lite forbehold) ble anslått til 3–4 dagers arbeid inklusive testing og koordinering.

Når nye modeller i reguleringen vedtas, har Sildelaget vanligvis to utfordringer:

1. Nye ordninger/prinsipper i reguleringen øker kompleksiteten i systemet.
2. Flere «spesialordninger» sammen kan være vanskelig å løse teknisk og må noen ganger suppleres med manuelle bokføringer. For kvotebytteordningen ble det noe manuelt arbeid for fartøy som samtidig deltok i nybyggordningen.

Generelt er Sildelaget positive til å løse kvotemessige utfordringer, men det er viktig for dem at mulighetene for en løsning og påregnet tilretteleggingstid avklares med Sildelaget og Fiskeridirektoratet før nye prinsipper/ordninger vedtas. God kommunikasjon og helhetlige løsninger er altså svært viktig i denne sammenhengen (Norges Sildesalgslag 2014).

4.1.3 Kystvakten

Kystvakten utøver kontroll med utøvelsen av fisket. Når det gjelder kvoter og kvotebytter er det viktigste for Kystvakten at de får oversikt over hvem som kan fiske, hvor mye de kan fiske, og hvor de kan fiske. Når det gjelder kvoter i loddefisket har Kystvakten den nødvendige oversikten, og kan derfor ikke se at prøveordningen har hatt noen spesielle innvirkninger på deres kontrollvirksomhet i dette fiskeriet (Kystvakten 2014).

4.2 Fartøy

Som nevnt var ordningen populær blant fartøyene og det store flertallet valgte å benytte seg av den. Hverken Fiskebåtredernes forbund eller Pelagisk forening har fått noen negative tilbakemeldinger omkring ordningen fra sine medlemmer, til tross for at de fleste fartøyene som hadde byttet til seg kvote ved Island ikke fikk utnyttet disse. Hvordan byttene skulle foregå, eller eventuelle avtaler om kompensasjon ved dårlig fiske, var imidlertid opp til partene selv å avgjøre. For å få nærmere innsikt i dette har vi hatt kontakt med et utvalg av fartøy. Fartøyene er forskjellige med hensyn til hvem de har byttet med, og hvorvidt de fisket ved Island eller ikke.

- Bytte mellom to fartøy innen samme rederi
- Bytte mellom to rederi
- Bytte mellom fartøy der islandkvoten ikke ble fisket
- Bytte mellom fartøy der islandkvoten ble fisket
- Fartøy som ikke deltok i ordningen

Totalt har vi intervjuet ti rederi, hvor av to har foretatt bytte mellom egne fartøy. Vi har snakket med både mottagende og avgivende fartøy for få begges erfaringer omkring ordningen.

4.2.1 Avtaler

Det virker som om avtalene mellom de ulike fartøyene varierer. Noen har skriftlige, mens andre har kun en uformell avtale. Hvem som fisker hvor ser ut til å være noe tilfeldig, og det virker som om fartøyene har byttet kvoter etter hva som var mest praktisk på daværende tidspunkt, eller ved loddtrekning fartøyene imellom.

Risikoen for å mislykkes i loddefisket er større ved Island enn i Barentshavet. Det virker imidlertid som de fleste fartøyene har valgt å løse dette ved at de enten deler alle kostnader og inntekter likt, deler kun inntekter eller har en avtale om at fartøyene som avstår sin kvote likevel får inntektene fra denne.

Et av fartøyene vi snakket med hadde ingen avtale om en slik fordeling. Dette fartøyet fikk en kompensasjon for det feilslåtte fisket ved Island, men den utgjorde ikke hele verdien av kvoten. Eier var imidlertid fornøyd med ordningen som sådan, men klar på at det er ønskelig med en mer formell avtale dersom det er aktuelt å videreføre ordningen.

4.2.2 Lønnsomhet

Det er liten tvil om at ordningen har vært lønnsom for de fartøyene som benyttet seg av den. Fartøyene vi har hatt kontakt med hadde gått til begge områdene dersom kvotebytte ikke hadde vært mulig. Dermed har de spart kostnader for en tur. I tillegg var kvotene så lave at de kunne tas på en tur. Dermed fikk de utnyttet kapasiteten og tatt en større fangst uten å øke kostnadene. Dersom kvotene er høyere, er det imidlertid ikke sikkert at ordningen hadde vært like hensiktsmessig. Hvis fartøyene likevel må gå to turer for å ta begge kvotene svarer de fleste at de heller vil beholde sine opprinnelige kvoter og fiske i begge områdene. Hvor stor kvotene må være i så tilfelle er naturlig nok forskjellig fra fartøy til fartøy, men det kan se ut til at de bør ligge på mer enn 1.000 til 1.500 tonn i hvert av fiskeriene for at et kvotebytte ikke skal være attraktivt.

Kun ett av fartøyene nevner at de vil benytte seg av ordningen uansett hvor stor kvoten er.

Den største utgiften i ringnotfisket (når arbeidskrafta/lotten holdes utenfor) er knyttet til drivstofforbruk. På grunn av det feilslåtte fisket på Island brukte båtene ekstra drivstoff ved leting samt at de ble værende på Island lengre enn planlagt. En av våre respondenter oppgir at fartøyet var på Island i 14 dager, og lette etter lodde på feltene i 10 av disse dagene. Drivstofforbruket varierer naturlig nok mellom fartøyene, men ut fra våre respondenter virker det ikke uvanlig at en tur til Island uten fangst kan koste fra kr 300.000 til kr 500.000 i drivstoffutgifter³. Dersom kvotebytte ikke hadde vært mulig er det rimelig å anta at de fleste av de andre fartøyene også hadde valgt å gå til Island. Hvis 32 ekstra fartøy hadde tatt turen til Island kunne drivstoffutgiftene alene blitt mellom kr 10 og 16 millioner høyere. Om de ekstra fartøyene ikke hadde klart å generere noen større fangster

³ En tur til Island fra Bergen er på om lag 650 nm. Om man legger til grunn at det går 60.000 liter olje med til en tur til og fra Island, og en pris per liter bunkers (eks. avgifter) på cirka kr. 4,90–5,00 per liter, så ville en kunne regne med om lag kr 300.000 bare til turen til/fra Island. I tillegg kommer drivstoffutgiftene til leiting og under landligge.

enn det som ble realisert så ville verdiskapingen fra fisket blitt redusert tilsvarende. I tillegg ville fartøyene som gikk til Island også fisket i Barentshavet uten at de totale inntektene hadde blitt større.

Når det gjelder inntekter var minsteprisene lik i begge områder, men på grunn av fiske til forskjellige perioder kan minsteprisene på mel/olje avvike noe. I tillegg vil de realiserte prisene variere ut fra gjeldende marked, størrelse, anvendelse og rognprosent. For det beskjedne kvantumet på Island var prisen kr 1,85 for konsum og kr 1,45 for mel/olje. For Barentshavet var snittprisen kr 1,97 for konsum og kr 1,70 for mel/olje. Prisene var altså høyere for loddefisket i Barentshavet. På grunn av det feilslåtte fisket ved Island er det imidlertid vanskelig å si noe om hvorvidt dette hadde stor betydning for fartøyene.

I utgangspunktet tjente fartøyene som fisket i Barentshavet bedre, men mange hadde avtaler om å dele inntekter likt eller få betalt for egen kvote slik at dette ikke hadde noen betydning. Som følge av refordelingen (jamfør endringen i kvotefaktor) så fikk også de fartøyene som fant lodde ved Island fordelen av at de kunne fiske mer enn den opprinnelig tildelte kvoten. Inntrykket er at denne bonusen ikke ble delt med fartøyet som fisket deres kvote i Barentshavet. Den totale lønnsomheten vil uansett ikke påvirkes av prisene, og det er ingen av fartøyene vi har hatt kontakt med som har kommentert dette.

4.2.3 Mannskap

I enkelte av tilfellene har mannskapet vært med på avgjørelsen, mens i andre tilfeller er de kun orientert om at fartøyet har foretatt et kvotebytte. Det er imidlertid ingen av eierne som har gitt oss melding om negative tilbakemeldinger fra mannskapet omkring ordningen. I de avtalene der inntekter og kostnader har vært delt mellom fartøyene har naturlig nok også mannskapet tatt del i dette. De har dermed ikke tapt økonomisk på ordningen, men likevel spart seg en tur til enten Barentshavet eller Island. Heller ikke mannskapsseksjonen i Norges Fiskarlag har mottatt noen henvendelser fra mannskapet i ringnotgruppen i forbindelse med ordningen.

5 Oppsummering

Bakgrunnen for å innføre en kvotebytteordning mellom fisket etter lodde i Barentshavet og ved Grønland, Island og Jan Mayen var et ønske om å legge til rette for et mer lønnsomt fiskeri ettersom kvotene var så små.

Det er ingen tvil om at ordningen har fungert hensiktsmessig med hensyn til målet om økt lønnsomhet. De små kvotene har gjort at fartøyene har kapasitet til å fiske doble fartøykvoter per tur og de har dermed spart store kostnader ved å unngå to turer – til henholdsvis Barentshavet og Island. Fisket ved Island viste seg å slå feil i 2014, hvor bare 15 prosent av kvoten i islandsk økonomisk sone ble tatt. Det er rimelig å anta at fartøyene som deltok der fikk økt sine drivstoffkostnader på grunn av ekstra leting. Ved å legge det til grunn har flåten dermed spart ekstra mye på kvotebytteordningen dette året. Som følge av dette er også klimagassutslippene i fisket redusert betydelig.

Det feilslåtte fisket på Island kunne naturligvis ført til en skjevhet i lønnsomheten mellom fartøyene, men det virker som at dette er noe de har tatt høyde for i avtalene mellom rederiene. Alle fartøyene vi har hatt kontakt med er positive til ordningen, selv om de ikke fikk lodde ved Island. Også fartøyene som ikke deltok i kvotebytte er positive til selve ordningen. Årsaken til at de ikke benyttet seg av denne muligheten er knyttet til eksterne forhold. Et av disse fartøyene ønsket eksempelvis å gå til begge områdene selv for å teste ut båten som var ny av året.

De rederiene vi har vært i kontakt med ønsker at ordningen fortsetter og ser gjerne at den overføres til andre fiskerier. Dersom kvotene blir høye nok, i hvert fall over 1.000 tonn, virker det imidlertid som at de fleste ønsker å beholde sine opprinnelige kvoter.

Både Fiskeridirektoratet og Norges Sildesalgslag er også positive til selve ordningen, men opplever at ordninger som dette er krevende å løse rent teknisk og dermed også ressurskrevende. For dem er det derfor viktig at det åpnes for kvotebytte i god tid før fisket starter og at kommunikasjonen mellom de involverte partene er god.



ISBN 978-82-8296-235-3 (trykt)
ISBN 978-82-8296-236-0 (pdf)
ISSN 1890-579X