

Hørings svar – regulering av fisket etter kveite i 2026

Viser til høringsnotatet om regulering av kveitefisket i 2026.

Våre innspill til forslaget er særlig knyttet til kvotenivå, reguleringsgrad, bifangstbestemmelser og manglende fleksibilitet i bruk av leieskipper. Forslaget vil etter mitt syn få negative konsekvenser både for drift, rekruttering og ressursutnyttelse. Forslaget fremstår dårlig tilpasset de faktiske forhold i direktefiske, og bifangst av kveite. Slik forslaget foreligger vil det være vanskelig å etterleve samtidig som man skal sikre forsvarlig og økonomisk drift.

Som svar til synspunkter som Fiskeridirektoratet har bedt om:

- Jeg støtter direktoratets forslag om fartøyets største lengde på 15m.
- Jeg mener forslaget bør endres, se utvidet svar under «Forslaget forhindrer rekruttering», og at skipper må stå i fiskermanntallet.
- Jeg støtter forslaget om at fisket må foregå med konvensjonelt redskap.
- Jeg støtter ikke forslaget om at eier må stå om bord som høvedsmann
- Jeg støtter ikke forslaget om 50% eierandel for en enkeltperson for deltakelse i fisket, se utvidet svar under «Forslaget forhindrer rekruttering».

For streng regulering og for lav kvote

Det foreslåtte kvotenivået er for lavt til å gi grunnlag for økonomisk bærekraftig drift. Samlet sett innebærer reguleringen en ytterligere innstramming som ikke står i forhold til den faktiske situasjonen i kveitebestanden. Det har de siste årene vært et godt kveitefiske, noe som bekrefter at kveitebestanden er i god befatning, og på ingen måte overbeskattet. Jeg kan kun uttale meg om kveitefiske på Sør-Helgeland, da det er der jeg har kjennskap til kveitefiske, men situasjonen er med stor sannsynlighet lik for store deler av nordlandskysten.

Reguleringen oppleves som for streng, og vil i praksis redusere lønnsomheten og presse aktive fartøy ut av fisket. En regulering som ikke gir grunnlag for drift, mister også legitimitet.

Konsekvensen er redusert lønnsomhet, dårligere utnyttelse av fartøy og økt press på andre fiskerier (som for øvrig også er svært strengt regulert). Dette svekker grunnlaget for aktiv drift i sjarkflåten.

Urealistiske bifangstregler ved breiflabbfiske

Foreslått bifangstprosent for kveite er ikke gjennomførbar ved direktefiske etter breiflabb. I vårt fiske kan bifangst av kveite utgjøre ca. 40% av fangsten ved breiflabbfiske, noe som illustrerer at foreslått grense ikke er tilpasset faktiske forhold.

Kveite og breiflabb opptrer i samme områder og kan fiskes på samme redskap (garn). Det vil i praksis være umulig å drive et normalt breiflabbfiske og samtidig overholde foreslått bifangstprosent. Fangst av kveite vil være uungåelig ved fiske etter breiflabb, og det bør utformes et regelverk som gjør at flåten ikke blir tvunget til å stanse sitt fiske på grunn av uunngåelig bifangst av kveite. Med dagens røktingsplikt på kveite- og breiflabbgarn er min påstand at det også er en betydelig mengde kveite som blir oppspist av bunndyr, og som dermed ikke bringes i land.

Bifangstprosenten må derfor økes til et nivå som reflekterer faktiske forhold.

Drift av flere fartøy blir ikke mulig

Vi driver et lite familierederi med tre mindre fartøy (under 15 meter). For å opprettholde forsvarlig drift av fartøyene er det avgjørende at alle fartøy kan delta i kveitefisket.

Slik forslaget nå er utformet, vil dette ikke være mulig. Resultatet er at deler av flåten mister sitt driftsgrunnlag.

Dette vil i praksis føre til nedskalering av drift og dårligere utnyttelse av eksisterende kapasitet. Videre er det betydelig risiko for nedbygging av aktiv sjarkflåte.

En regulering som ikke tar høyde for hvordan mindre rederier faktisk drives, treffer dårlig og vil få klare strukturelle konsekvenser.

Forslaget hindrer rekruttering

Forslaget tar ikke høyde for bruk av leieskipper, også sett i rekrutteringssammenheng. Dersom det gis rom for leieskipper kan personer som ønsker seg inn i næringen tilegne seg kunnskaper, samtidig som vedkommende kan sitte igjen med kapital for senere å kunne investere i egen båt. Jeg mener en bedre løsning kan være en kvote per skipper og/eller fartøy, istedenfor forslaget om en kvote per eier/rederi. Dette gir mer fleksibilitet, og muligheter for rekruttering.

For et rederi med flere fartøy er fleksibilitet avgjørende for å kunne holde kontinuerlig drift.

Samtidig fjernes en av de viktigste inngangene for nye skippere til næringen. I praksis betyr dette at:

- rekrutteringen svekkes

- overføring av kompetanse stopper opp
- terskelen for å bli skipper øker betydelig

Dette er vanskelig å forene med mål om å opprettholde en aktiv og rekrutterende kystflåte.

Med dagens regulering er det etter vårt syn ikke økonomisk driftsgrunnlag til å være mer enn en fisker om bord på fartøyet.

Fartøyeiere mister også nødvendig fleksibilitet i driften.

Det er vanskelig å forstå hvordan dette kan være i tråd med myndighetenes uttalte mål om økt rekruttering til fiskerinæringen.

Konklusjon

Forslaget fremstår som for rigid og lite tilpasset den faktiske situasjonen. Reguleringen vil føre til nedskalering av drift, og betydning svekket lønnsomhet.

Det bes om:

- økt kvotenivå
- justering av bifangstprosent
- åpning for bruk av leieskipper
- åpning for fiske av mer enn en kvote per rederi, men heller regulering av kvote per høvedsmann