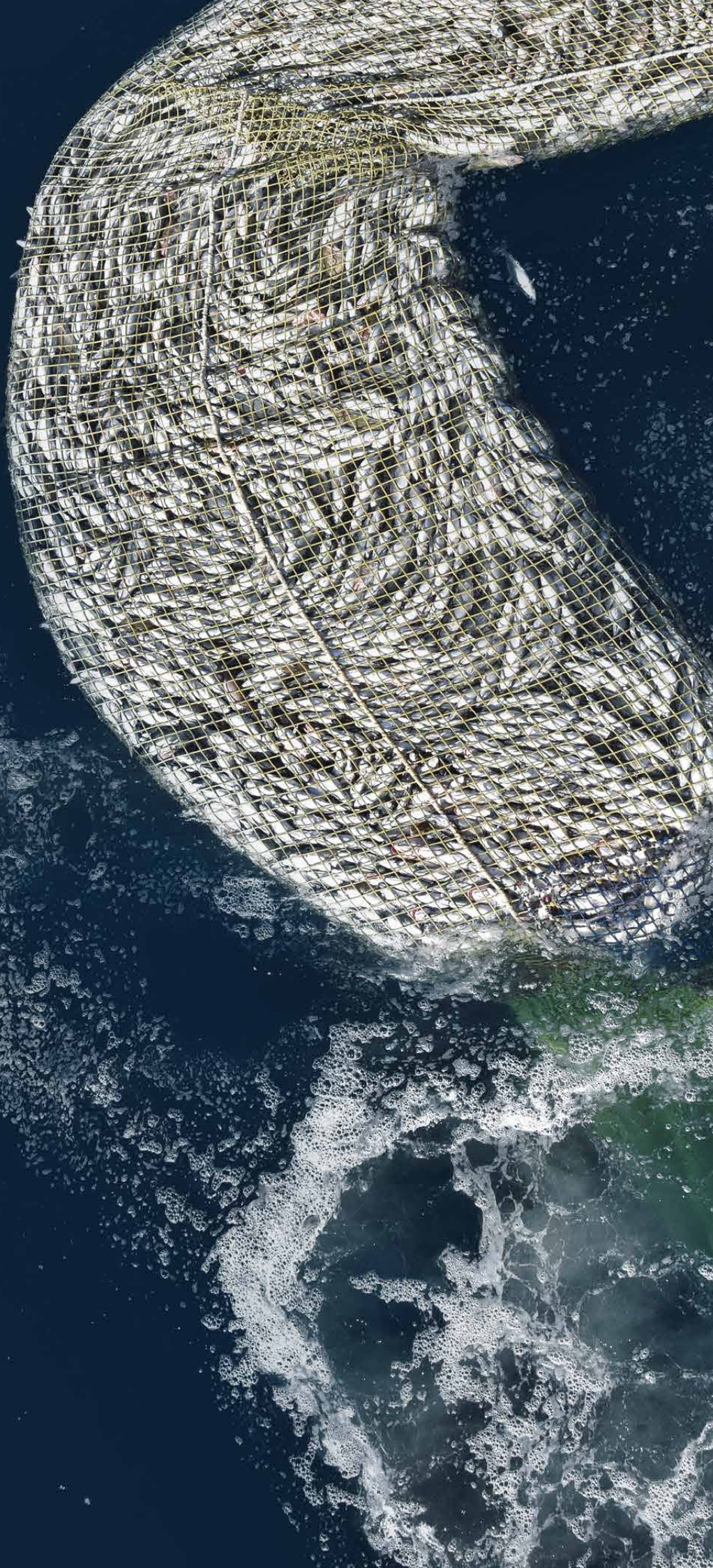


ÅRSRAPPORT

2021



fiskebåt
HAVFISKEFLÅTENS ORGANISASJON



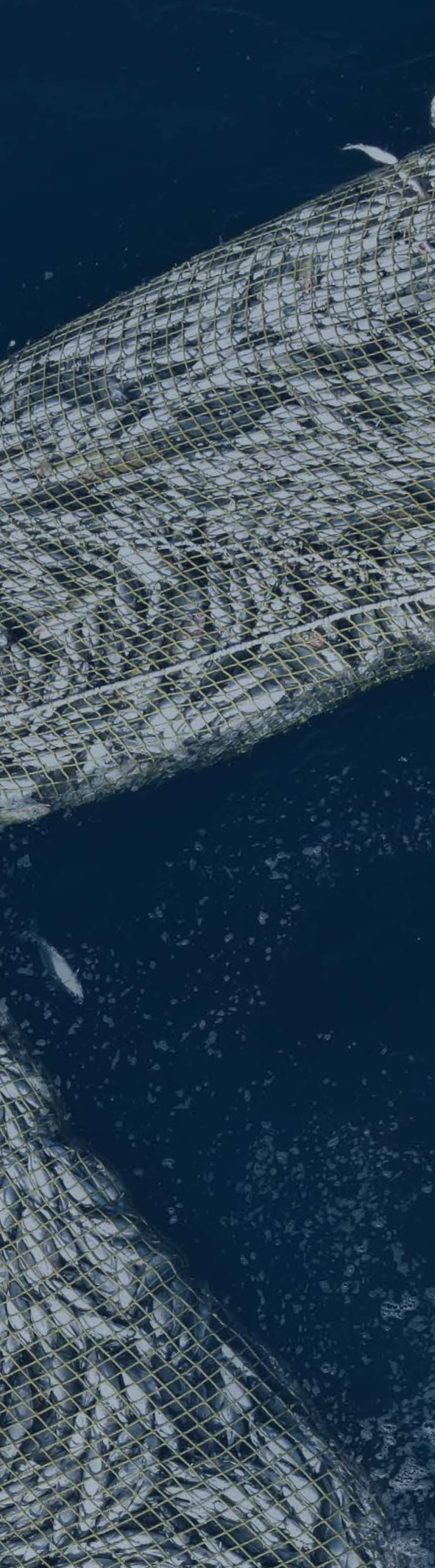
VISION

En miljøvennlig og lønnsom fiskeflåte som leverer sunn mat fra bærekraftige bestander i verdens reneste havområder



fiskebåt

Interesse- og arbeidsgiverorganisasjon
for den norske havgåande flåten.



INTRO

Rapport fra styret	7
Leder	12

AKTUELT

Politisk stabilitet	14
Klimatiltak hos fiskeflåten	18
Økonomisk oppsummering	22
Initiativ mot trakassering	28
Strandrydding	30
Valgkamp	31

AKTIVITETER

Aktivitet 2021	32
Årsmøtet	34
Regionale årsmøter	35

MEDLEMSFARTØY

Medlemsfartøy 2021	40
--------------------	----



fiskebåt

**HOVEDKONTOR
ÅLESUND**

Røysegata 15
6003 Ålesund

70 10 14 60
fiskebat@fiskebat.no

**AVDELINGSKONTOR
BERGEN**

Slottsgaten 3
5003 Bergen

70 10 14 60
nina@fiskebat.no

**AVDELINGSKONTOR
TROMSØ**

Stortorget 1
9008 Tromsø

70 10 14 60
nord@fiskebat.no



– ADMINISTRASJON –



AUDUN MARÅK

Administrerende direktør
900 77 470
audun@fiskebat.no



JAN IVAR MARÅK

Assisterende direktør
913 95 412
jan-ivar@fiskebat.no



ODD KRISTIAN DAHLE

Informasjonsleder
906 15 658
odd-kristian@fiskebat.no



GJERT DINGSØR

Ressursforsker
474 15 494
gjert@fiskebat.no



STURLA ROALD

Avdelingsleder
926 60 424
sturla@fiskebat.no



TOR ARE VASKINN

Avdelingsleder
906 40 978
tor-are@fiskebat.no



ESPEN JACOBSEN

Avdelingsleder
906 66 768
espen@fiskebat.no



NINA RASMUSSEN

Avdelingsleder
957 40 151
nina@fiskebat.no



HANNA BAUGE

Rådgiver
928 52 610
hanna@fiskebat.no



KAY OVE HAFSÅS

Rådgiver
917 39 879
kay-ove@fiskebat.no



RAGNHILD RØSSEVOLD

Administrasjonssekretær
922 57 657
ragnhild@fiskebat.no



ANN CHRISTIN PAULSEN

Regnskapsansvarlig
907 02 221
ann-christin@fiskebat.no

– STYRET –



JONNY BERFJORD
Styreleder, Dønna



SOLVEIG STRAND
Nestleder, Ålesund



ELDAR FARSTAD
Styremedlem, Ålesund



KNUT ROALD HOLMØY
Styremedlem, Sortland



HELGE OLAV VIKSHÅLAND
Styremedlem, Torangsvåg



PAUL HARALD LEINEBØ
Styremedlem, Fosnavåg



PER WILLIAM LIE
Styremedlem, Koltveit



SIGVALD BERNTSEN
Styremedlem, Fjordgård



MARIUS YTTERSTAD
Styremedlem, Lødingen



STIG ØSTERVOLD
Styremedlem, Torangsvåg

ORDFØRER _____ **Ivar Andreassen** Bodø

KONTROLLNEMND _____ **Henning T. Veibust** Ålesund, **Einar Jan Remøy** Ålesund

VARAREPRESENTANTER I STYRET _____ **Kristin Remøy** Fosnavåg, **Tor-Gunnar Kransvik** Sørpågen, **Siv Madsen** Florø, **Abraham Inge Troland** Torangsvåg og **Sindre Dyb** Godøya

LEDERE I REGIONLAGENE _____ Fiskebåt Nord: **Marius Ytterstad**, Fiskebåt Vest: **Paul Harald Leinebø** (til des. 2021), **Janne Grethe Strand Aasnæs** (fra des. 2021) og Fiskebåt Sør: **Stig Østervold**

LANDSSTYRET NORGES FISKARLAG _____ **Anders Klovning** Utsira, **Arild Aarvik** Måløy (til nov. 2021), **Jan Roger Lerbukt** Tromsø, **Paul Harald Leinebø** Fosnavåg (fra nov. 2021) og **Olav O. Østervold** Torangsvåg

KLIMAUTFORDRINGER, STORTINGSVALG OG KORONAPANDEMI

Koronapandemien har videreført flere av utfordringene fra 2020 med karantene-regler og usikre markeder. Til tross for dette har fiskerinæringen greid seg godt også i 2021.

I 2021 ble det tildelt større kvoter for både torsk, sei, hyse og NVG-sild. Gjennom året har både etter-spørselen og prisene økt. Norsk fiskerinæring har derfor samlet kommet godt ut økonomisk, til tross for at kronen har styrket seg mot de viktigste valutaene.

Styret i Fiskebåt har i 2021 gjennomført fem styremøter og behandlet 79 saker. Bare ett av møtene har vært fysisk, mens de øvrige styremøtene har blitt gjennomført digitalt.

Under blir det gjort rede for noen av sakene som styret har behandlet gjennom året.

AVGIFTER OG KLIMAPOLITIKK I Stortingets behandling av Kvotemeldingen i 2020 ble det vedtatt at det skulle innføres en ny fiskal avgift på om lag 100 millioner kroner årlig. I behandlingen i stortinget ble det bestemt at dette skulle være en avgift på «viltlevende marine ressurser», og som skal være på 0,42 prosent av avgiftsgrunnlaget ved førstehåndsomsetningen. Ordningen ble innført fra 1. juli 2021. Styret i Fiskebåt har vært, og er kritisk til en slik avgift. Ikke minst i lys av at det totale avgiftstrykket øker, med de uheldige konsekvensene det fører med seg som blant annet mindre handlingsrom for å kunne investere i nye og mer miljøvennlige fartøy.

Solberg-regjeringen la også fram en klimaplan, der et av tiltakene er innføring av CO₂-avgift som skal økes årlig fram mot 2030. Denne avgiften er tenkt som et incentiv for å drive fram mer klimavennlige fartøy. For store deler av fiskeflåten finnes det i dag ikke alternativt drivstoff til diesel, og en økende CO₂-avgift vil derfor ikke gi noen klimagvinst.

Fiskebåt er tilhenger av en offensiv klimapolitikk, og støtter målet om å redusere utslippene. Forutsetningen må imidlertid være at planen for omstillingen utarbeides i samarbeid med næringen, og har en realistisk tilnærming både teknologisk, praktisk og økonomisk. Fiskebåt har derfor invitert myndighetene til å inngå en klimaavtale med fiskerinæringen, der et av tiltakene er at det opprettes et CO₂-fond etter modell av NOx-fondet. Avgiften som næringen betaler til fondet, kan gis som støtte til klimatiltak. Herunder også støtte til bruk av bærekraftig biodrivstoff.



Fiskebåt har også vært en pådriver for å få fram fakta rundt utslipp og reduksjoner av utslipp fra fiskeflåten. I 2017 ble det utarbeidet et klimaveikart av Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfinansiering (FHF). Denne har blitt oppdatert, og i oktober 2021 forelå en ny versjon. Denne rapporten peker på både løsninger og utfordringer som fiskeflåten står overfor i forhold til å redusere utslippene av klimagasser.

AREALKONFLIKTER Fiskebåt opplever at det er økende interesse fra andre næringsaktører til å ta i bruk havområdene. Det er næringsinteresser som vindkraft, strømkabler fra land til olje- og gassinstallasjoner, havbasert fiskeoppdrett, mineralvirksomhet, øvingsfelt for militær aktivitet og nedfallsområder for raketter.

Politikerne og myndighetene har begrenset med tid til å finne løsninger på klimautfordringene, og samtidig skape nye arbeidsplasser som erstatning for de som forsvinner. Denne satsingen på nye havnæringer planlegges gjennomført uten at det foreligger gode analyser av konsekvenser for miljøet, bestandene, andre etablerte næringer, utslipp, nytteverdi og samfunnsøkonomiske effekter. I regjeringserklæringen blir det vist til at regjeringen vil legge til rette for en storstilt satsing på havvind, men skal samtidig ta behørig hensyn til viktige naturverdier.

Fiskebåt er bekymret for denne storstilte satsingen til havs, og har tydelig kommunisert at vi på prinsipielt grunnlag ikke vil akseptere etablering av nye næringer hvis etableringene fortrenger fiskernes historiske rett og tilgang til fiskefeltene. Det er særlig viktig at det blir tatt hensyn til gyte- og oppvekstområder for fisk, og at det legges til grunn en streng føre-var tilnærming som ivaretar de ulike fiskearters biologiske forutsetninger og evne til reproduksjon og mattilgang. I dag er det for lite kunnskap om hvordan flytende og bunnfast vindkraft virker inn på livet i havet. Havforskningsinstituttet ble derfor av Nærings- og fiskeridepartementet bedt om å oppdatere sine kunnskaper innen dette feltet, men uten at det fulgte med ekstra penger. Fiskebåt mener dette viser manglende vilje til å bevilge penger til forskning på de biologiske konsekvensene av vindkraftutbygging. Fiskebåt har derfor tatt dette opp i et eget brev til departementet.

MANGLENDE FISKERIAVTALE MED STORBRITANNIA Da Storbritannia trådte ut av EU med virkning fra 1. januar 2021 fikk dette store konsekvenser for fiskerisamarbeidet rundt Nordsjøbassenget. I kvoteavtalen med EU for 2021 var nivået på kvotebyttet redusert eller bortfalt for flere bestander. Det lyktes ikke Norge og Storbritannia å inngå en bilateral avtale for 2021.

Manglende fiskeriaftale med Storbritannia har også hatt negative konsekvenser for flere fiskerier. Lineflåten som mistet tradisjonelle fiskerier, som fisket etter brosme og lange, fikk en viss kvotekompensasjon.

Men manglende avtale gikk også utover seifisket og de pelagiske fiskeriene etter makrell, nordsjøsild, kolmule og øyepål. Disse fiskeriene måtte i hovedsak gjennomføres i norsk økonomisk sone, i tillegg til noe i færøysk- og internasjonal sone.

Kyststatene ble i oktober enige om en totalkvote (TAC) for 2022, men landene greide ikke å bli enige om fordelingen av kvotene. Partene skal møtes igjen tidlig i 2022 for å prøve å komme fram til en avtale om fordeling.

STORTINGSVALG 2021 – NY KVOTEMELDING Valgkampen ble gjennomført i en tidsperiode der samfunnet var relativt åpent, og det var mulig å gjennomføre politiske møter. Fiskebåt hadde gjennom valgkampen en rekke møter med sentrale politikere rundt om i landet, for å synliggjøre hvor viktig fiskerinæringen er for verdiskapingen og aktiviteten langs kysten. Stortingsvalget ble avholdt den 13. september 2021 og endte med flertall til de rødgrønne partiene.

14. oktober 2021 ble regjeringen til statsminister Jonas Gahr Støre utnevnt i statsråd. Etter forhandlinger mellom Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, ble det en mindretallsregjering bestående av Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Samlet representerer regjeringspartiene 76 av 169 representanter på Stortinget. Bjørnar Skjæran (Ap) ble utnevnt som ny fiskeri- og havminister, med Vidar Ulriksen og Kristina Hansen som statssekretærer, og Peter Eide Walseth som politisk rådgiver. Senterpartileder Trygve Slagsvold Vedum ble utnevnt til finansminister i den nye regjeringen til statsminister Jonas Gahr Støre (Ap).

Stortinget blir igjen arena for å diskutere fiskeripolitikken, når regjeringen legger fram sin nye kvotemelding.



Regjeringen har varslet at de vil utarbeide en ny kvotemelding. Den nye kvotemeldingen skal blant annet avklare betingelsene for tilbakefall av strukturvoter, og bestemmelsene for overgang fra hjemmelslengde til faktisk lengde. Styret mener det haster med å få varige avklaringer rundt disse sakene, og forventer at regjeringen vil prioritere å følge opp dette. Styret ser frem til et godt samarbeid med den nye fiskeri- og havministeren og de øvrige regjeringsmedlemmene.



LIKESTILLING Da Stortinget behandlet kvotemeldingen i 2020 ble det vedtatt å be regjeringen om å utarbeide en strategi for bedre likestilling. For å følge opp dette ble det utarbeidet en rapport fra Nofima, og i august lanserte regjeringen en egen strategi for likestilling.

Strategien er tydelig på at hvis en skal lykkes med å oppnå bedre kjønnsbalanse, må det komme flere kvinner inn i næringen i alle ledd i fiskerinæringen. I tillegg må det jobbes aktivt med å skape positive holdninger til kvinner som fiskere. Erfaringer viser, ifølge Nofimas rapport, at kvinner om bord i den store kystflåten og havfiskeflåten ikke opplever å bli forskjellsbehandlet, og at rederiene er positive til å ha kvinner om bord. Samtidig er fiskerinæringen fortsatt svært mannsdominert også i den største flåten.

Det har vært flere presseoppslag i løpet av høsten knyttet til mobbing og trakassering av kvinnelige fiskere. Denne situasjonen er svært uheldig, først og fremst av hensyn til de involverte, men også av hensyn til næringens omdømme. Styret vil oppfordre alle medlemmer til å arbeide aktivt og målrettet for å fremme likestilling mellom kjønnene, og bekjempe trakassering og mobbing.

AKTIVITET I FISKEBÅT Korona-situasjonen har preget aktiviteten i organisasjonen også gjennom 2021. Til tross for restriksjoner, har Fiskebåt likevel gjennomført flere medlemsmøter. Dette har vært digitale møter med noen få unntak. Fiskebåt Vest sin fiskerikonferanse i Ålesund 27. august, var et fysisk møte der 86 personer var samlet. Dette var i innspurten av valgkampen, og i tillegg til daværende fiskeriminister, Odd Emil Ingebrigtsen, var det flere regionale politikere som deltok i møtet og paneldebatten.

De regionale årsmøtene til Fiskebåt Vest i Ålesund og Fiskebåt Sør i Bergen, ble gjennomført som fysiske møter med festmiddag om kvelden. Årsmøtet til Fiskebåt Nord i Tromsø, måtte avholdes digitalt, som følge av lokal smitteoppblomstring.

ORGANISASJONEN Fiskebåt er en interesse- og arbeidsgiverorganisasjon for den norske havgående fiskeflåten og har som mål å være den foretrukne organisasjonen for disse flåtegruppene. Fiskebåt har stor representasjon i de respektive fartøygruppene og teller knapt 200 medlemsfartøy. Til sammen sysselsetter disse fartøyene drøyt 4000 fiskere. I tillegg kommer alle som jobber i rederiene og tilhørende selskaper. I siste del av årsrapporten er det en fullstendig oversikt over alle medlemsfartøyene i Fiskebåt.

Fiskebåt er i tillegg en tariff-organisasjon med Norsk Sjømannsforbund, Det norske maskinistforbund og Norsk Sjøoffisersforbund som motparter. For Fiskebåt er det viktig å kunne tilby et godt og oppdatert tarifftilbud overfor medlemmene.

Fiskebåt engasjerer seg også i saker knyttet til utdanning og rekruttering til fiskeflåten.



ADMINISTRASJON Administrasjonen teller ved utgangen av året 12 ansatte, der åtte har arbeidssted ved hovedkontoret i Ålesund, to har arbeidssted i Tromsø og to har arbeidssted i Bergen. Fiskebåt har i tillegg et kontor i Oslo.

ÅRSMØTET Årsmøtet til Fiskebåt er en viktig møteplass og trekker hvert år fullt hus og har et solid faglig program i tillegg til de ordinære årsmøtesakene. I år ble årsmøtet nedskalert og gjennomført digitalt som en følge av koronapandemien. Styret ser fram til å kunne samle årsmøtet fysisk igjen, men også neste års årsmøte må avholdes digitalt på som følge av smittesituasjonen.

Styret i Fiskebåt takker medlemmer, myndigheter, ansatte og samarbeidspartnere for et godt samarbeid i året som har gått. Vi ser fram til å videreføre samarbeidet i 2022.

15. JANUAR 2022

Jonny Berfjord
Styreleder, Dønna

Solveig Strand
Nestleder, Ålesund

Eldar Farstad
Styremedlem, Ålesund

Knut Roald Holmøy
Styremedlem, Sortland

Helge Olav Vikshåland
Styremedlem, Torangsvåg

Paul Harald Leinebø
Styremedlem, Fosnavåg

Per William Lie
Styremedlem, Koltveit

Sigvald Berntsen
Styremedlem, Fjordgård

Marius Ytterstad
Styremedlem, Lødingen

Stig Østervold
Styremedlem, Torangsvåg

Audun Maråk
Adm. Direktør, Ålesund

FISKEBÅT STÅR I FRONT I KLIMASAKEN

GRATULERER med nok et godt sjømatår. Det at det fortsatt settes rekorder for norsk villfisk i en tid der koronapandemien fortsatt ligger som en klam hånd over verdenssamfunnet er ganske enestående. En av grunnene til dette er at våre produkter både er bærekraftige og helsefremmende. Dette lover godt for fremtiden.

Fiskebåt sin visjon er:

En miljøvennlig og lønnsom fiskeflåte som leverer sunn mat fra bærekraftige bestander i verdens reneste havområder.

Dette mener jeg vi absolutt leverer på. Vi skal være blant de beste i verden på bærekraft, og dette omfatter også sosial bærekraft. I året som gikk ble det spesielt satt søkelyset på kvinner i fiskerier næringen og seksuell trakassering innen næringen. Fiskebåt var tidlig på banen og slo fast at det skal være nulltolreanse for en hver form for trakassering. I tillegg må vi ha etiske retningslinjer som sier noe om hvor grensene går for hva som er akseptabelt og ikke. Vi må også ha gode rutiner for å håndtere varsel dersom uønskede situasjoner skulle oppstå. Dette har vi fått på plass for styret og tillitsvalgte i Fiskebåt, blant de ansatte, og ikke minst har vi bistått våre medlemmer med å implementere dette i sine systemer.

For Fiskebåt var det viktig at det ble satt søkelys på denne saken. Vi ønsker og trenger å få flere kvinner inn i næringen. En bedre kjønnsbalanse vil styrke næringen vår.

Den andre store utfordringen som vi står overfor er klimasaken. Fiskerier næringen må bli grønnere. Fiskebåt står blant organisasjonene i næringen i front i denne saken. Det har vi gjort gjennom NOx-saken og utfasing av skadelige kjølemidler. Nå er vi i front med tiltak for å redusere utslippene av klimagasser. Her har vi bedt om en bindende klimaavtale mellom myndigheter og fiskerier næringen. Vi må bruke avgiftskronene fra fiskeflåten til å utvikle ny teknologi og omstille oss til lavere utslipp. Klimaavgifter må ikke bare bli en skatt til staten uten at det gir en miljøgevinst.

Fiskebåt opplever fortsatt at det har vært mange utfordringer gjennom året vi har lagt bak oss, både når det gjelder politiske rammevilkår og ikke minst har vi store utfordringer med våre naboland som vi deler fiskebestander med.



Fiskebåt er opptatt av å holde tett og god kontakt med politisk ledelse i Fiskeridepartementet og forvaltningen. Dette mener jeg vi har lyktes med på grunn av at vi er en kompetent organisasjon som bruker mye tid og resurser på å komme frem med velfunderte og omforente løsninger. Dette vil vi fortsette med og ser frem til arbeidet med kvotemelding 2.0. Vi håper denne meldingen i større grad enn den forrige kvotemeldingen, vil avklare viktige rammevilkår for flåten.

Fiskebåt er som kjent en interesse- og arbeidsgiverorganisasjon for den norske havgående flåten. I tillegg er vi tarifforganisasjon for våre medlemmer. Det legges årlig ned et stort arbeid fra vår administrasjon for å ivareta dette brede spekteret av oppgaver. Arbeidet som gjøres holder god kvalitet, og i forhold til administrasjonens størrelse ytes det en formidabel innsats. Men utfordringene er mange og samfunnet blir mer og mer komplekst. Samtidig ser vi at Fiskarlaget sliter med sin organisasjon, og de ulike problemstillingene blir stadig mer spisset av ulike fraksjoner. Jeg mener derfor at det til neste år bør igangsettes et arbeid der vi ser på om Fiskebåt sin organisasjon bør styrkes, og kanskje endres noe for å møte alle utfordringene vi står overfor.



Dette fordi Fiskebåt er, og fortsatt ønsker å være, en ledende fiskeriorganisasjon i Norge. I tillegg ønsker vi og ta enkeltmedlemmens behov på alvor, noe som alltid har vært en prioritert oppgave for Fiskebåt.

Jeg vil nok en gang oppfordre medlemmene til fortsatt å engasjere seg i organisasjonens arbeid. Støtt opp om Fiskebåt, og still gjerne krav til organisasjonen, det vokser vi på.

Jonny Berfjord
Styreleder, Dønna

POLITISK STABILITET – NY REGJERING

Fiskebåt er opptatt av stabilitet og forutsigbarhet i rammebetingelsene. I en næring som fiskeri, der det er mange naturlige variabler, er det viktig at rammevilkårene er stabile og forutsigbare.



Kvotemeldingen fra Solberg-regjeringen ble behandlet i stortinget våren 2020, men etterlot seg en rekke uavklarte spørsmål om sentrale forhold. Stortinget ba derfor regjeringen om å greie ut disse sakene, for så å legge de fram for stortinget igjen. Men deretter har det vært storingsvalg og regjeringsskifte.

Stortingsvalget ble avholdt 13. september 2021, og ikke overraskende ble det flertall til de rødgrønne partiene, som har hatt opposisjonsrollen de siste åtte årene. 14. oktober ble regjeringen til statsminister Jonas Gahr Støre utnevnt i statsråd. Den nye regjeringen består av Arbeiderpartiet med statsministeren og 10 statsråder, og Senterpartiet med åtte statsråder. Senterpartileder Trygve Slagsvold Vedum er finansminister i den nye regjeringen, og nestleder i Arbeiderpartiet, Bjørnar Skjæran er fiskeri- og havminister. Skjæran fikk dermed en utvidet portefølje utover fiskeripolitikken.

Regjeringen til Jonas Gahr Støre etter utnevnelsen 14. oktober 2021.



NY KVOTEMELDING Allerede i valgkampen tok de rødgrønne partiene til orde for at de ville legge fram en ny kvotemelding hvis de kom i regjeringsposisjon. Før valget gjennomførte Fiskebåt en rekke møter med sentrale politikere fra alle parti for å fremme næringens syn, som i stor grad dreier seg om stabilitet i rammevilkår – herunder fordeling av kvoter mellom fartøygrupper.

I regjeringserklæringen – «Hurdalsplattformen» – viser regjeringen til at fiskerinæringen har stor betydning for norsk økonomi, og for verdiskapning, bosetting og arbeidsplasser langs hele kysten. Det vises til at fiskeflåten skal sikres stabile, forutsigbare og gode rammevilkår. Havressursloven, fiskesalgslagsloven og deltakerloven skal ligge fast og skal være viktige pilarer i norsk fiskeripolitikk, heter det i regjeringsplattformen.



I Hurdalplattformen varsles det videre at den nye kvotemeldingen skal sikre at kvotene fordeles på en «forutsigbar og mer rettferdig måte.» Det er uklart hva som ligger i dette, men Fiskebåt viser til at bred politisk enighet om stabilitet i kvotefordelingen mellom fartøygruppene har vært den viktigste suksessfaktoren for overgangen fra en subsidiert næring til en lønnsom fiskeflåte. Ikke minst har dages regjeringsparti stått fadder for de rammevilkåra som fiskeflåten har operert under de siste tiårene.

FORDELING AV KVOTER MELLOM FARTØYGRUPPENE Det var næringen selv som på politikernes oppfordring tok ansvaret for å bli enige om kvotefordelingen mellom fartøygruppene. Dagens kvotefordeling, som i stor grad ble fremforhandlet på 90-tallet, gjenspeiler den historiske aktiviteten til fartøygruppene. Økt lønnsomhet i flåteleddet og stabilitet i kvotefordelingen mellom gruppene har også bidratt til forutsigbarhet og gjort det mulig å gjennomføre nødvendige investeringer i nye, miljøvennlige, sikrere og mer moderne fiskefartøy, redskap og fangstteknologi. Det er ingen ting i utviklingen de siste tiårene som tilsier at de etablerte fordelingsnøklerne bør endres. Arbeidsfordelingen tar hensyn til ulike forhold som variasjon i de årlige norske totalkvotene, markedsforhold og utenrikspolitiske forhold. De særskilte forholdene i næringen, med skiftende kvotegrunnlag og markedsforhold, gjør at stabiliteten i de politiske rammevilkårene blir ekstra viktig. Endring i rammevilkårene vil skape usikkerhet, redusere investeringene og dermed aktiviteten langs kysten. Tillit til at kvotefordelingen ligger fast vil være avgjørende for at fiskeflåten skal kunne klare å omstille seg i møtet med det grønne skiftet.

Utviklingen har også ført til bekvemme og sikrere arbeidsforhold for fiskerne, noe som har ført til økt interesse for fiskerinæringen som yrkesvei for ungdom.

USIKKERHET RUNDT STRUKTURKVOTEORDNINGEN Den nye kvotemeldingen som er varslet, skal blant annet avklare betingelsene for tilbakefall av strukturkvoter, og bestemmelsene for overgang fra hjemmelslengde til faktisk lengde. Fiskebåt mener at det haster med å få varige avklaringer rundt disse sakene, og forventer at regjeringen vil prioritere å følge opp dette. De første strukturkvotene som ble inngått forfaller i 2026/2027.

En annen utfordring ligger i forslaget om å slå sammen fartøygruppene ringnot og pelagisk trål. I gruppen med pelagisk trål har rundt 75 prosent strukturert, mens i ringnotgruppen er det rundt 25 prosent. Fiskebåt har forventninger om at regjeringen innfrir i tråd med de betingelsene som var gjeldende da aktørene valgte å strukturere. Både for de som strukturerte og de som ikke har strukturert. Alle bør få sine berettigede forventninger innfridd, hverken mer eller mindre.

FORHANDLINGER MED ANDRE LAND Norge forvalter mer enn 90 prosent av fiskeressursene sammen med andre land, og spesielt er fiskeriavtalene om bestandene i Barentshavet, Norskehavet og Nordsjøen av sentral betydning for norsk fiskerinæring. Hvert år forhandler Norge om milliardverdier i kvoteforhandlingene med andre fiskerinasjoner. I disse forhandlingene er det viktig at Norge står fast på prinsippet om sonetilhørighet for fordeling av fiskebestander. Norge må opptre langsiktig, selv om dette på kort sikt kan utfordre prinsippene forvaltningen hviler på. Norge skal ikke søke konflikt i internasjonale fiskeriforhandlinger, men må være villig til å ta konflikt for å ivareta norske langsiktige interesser.

For flåten er det viktig med et velfungerende fiskerisamarbeid. Bortfall av fiskemuligheter og tap av soneadgang til Storbritannia sin sone i 2021 har satt mange fartøy i en vanskelig situasjon, og det er svært viktig at det arbeides for å reetablere tidligere fiskemuligheter.

Snurrevadnota til Atlantic er fylt med torsk, under fiske i Barentshavet.



FRYST RÅSTOFF SIKRER INDUSTRIEN I Hurdalplattformen skriver regjeringen at de vil vurdere ordninger som belønner leveranser av fersk fisk til lokale landanlegg. Fiskebåt mener at fersk og fryst fisk må likebehandles, og viser til at fryst fisk er nødvendig for å sikre stabil tilgang av råstoff til fiskeindustrien. I tillegg fører det til redusert matsvinn. Ved fiske langt til havs er det vanskelig å levere ferskt råstoff av god kvalitet, og et krav om å måtte levere fersk fisk, vil være både miljømessig og økonomisk uforsvarlig. Det er derfor viktig å holde fast ved et system med fleksibilitet knyttet til fersk og frossen leveranse av villfisk, for å sikre et bærekraftig og lønnsomt fiske som bidrar til arbeidsplasser og bosetting.

FISKEFLÅTEN SATSAR OFFENSIVT PÅ KLIMATILTAK



Regjeringa har lagt opp til ei offensiv satsing for å redusere klimagassutsleppa. Fiskeflåten er klar til å ta sin del, og Fiskebåt har foreslått ein eigen klimaavtale om utsleppskutt for å nå måla.

KLIMAENDRINGANE går raskare og blir meir intense enn tidlegare. I den siste klimarapporten frå FN blir det slått fast at viss vi ikkje intensiverer utsleppskutta av klimagassar, vil det ikkje vere mogleg å redusere global oppvarming. Rapporten forsterkar åtvaringane mot menneskeskapt global oppvarming, og viser til at nokre trendar allereie er irreversible. Ifølgje rapporten vil det ikkje vere mogleg å redusere den globale temperaturen med 1,5 til 2 grader, utan at det kjem store reduksjonar i utsleppa. Dette kan få alvorlege konsekvensar for livet på jorda og i havet. Fiskarane er sjølv utsette for endringane i havtemperaturen, som følge av at fisken endrar åtferd og vandringsmønster.

Fiskebåt ser alvorleg på utviklinga, og vil arbeide for å gjennomføre utsleppskutta utan at det går ut over haustinga av berekraftige fiskeressursar. Villfisk frå havet er den mest klimavenlege maten ein kan ete, og det er difor verken klima- eller ernæringsmessig ønskeleg at villfisken blir erstatta av andre proteinkilder.

TEKNOLOGISKE UTFORDRINGAR Klimateknologien er på full fart framover, og i designen av moderne fiskefartøy er reduksjon av energibruk eit av dei prioriterte områda. Nybygg tar i bruk hybrid-løysingar med batteridrift. Det er utvikla gode løysingar for skrogdesign, propellar, varmegjenvinning og andre tiltak som gir betydelige reduksjonar i det samla energiforbruket. I tillegg er den første LNG-hybriden, Libas, levert og to andre LNG-hybridar, Selvåg Senior og Sunny Lady, er under bygging. Alle tre er ringnotfartøy som også kan driftast på biogass og med mindre tilpassingar på ammoniakk, i tillegg til diesel. For store delar av fiskeflåten er det likevel ei utfordring at det ikkje finnst reelle alternativ til fossilt drivstoff. Reint teknisk kan fossilt diesel bytast ut med biodiesel, men det er ei stor barriere at det er avgrensa tilgang og svært høge prisar på berekraftig biodrivstoff. Truleg vil prisbildet jamne seg ut over tid etter kvart som produksjonen av biodrivstoff aukar, og fossilt drivstoff blir ilagt stadig større CO2-avgifter.



***LIBAS** er den første fiskebåten som brukar naturgass som drivstoff.*

På lengre sikt kan metanol, ammoniakk og hydrogen bli aktuelle alternativ også for fiskeflåten. Dette er energiberarar som i prinsippet ikkje står for utslepp av klimagassar, så lenge produksjonen foregår med fornybare energikilder, eller med karbonfangst. Teknologien er framleis prematur, og førebels er dette mest aktuelt å ta i bruk på fartøy som opererer på kortare strekningar.

Likevel er det nettopp hydrogen linefartøyet Loran vurderer å prøve ut med si nye satsing. Viss dei lykkast vil dette bli det første havgåande fiskefartøyet i verda som brukar hydrogen som drivstoff. Enova bidreg for å få realisert prosjektet. Målet er å redusere forbruket av fossilt drivstoff med over 40 prosent i forhold til eit tilsvarande fartøy med dieseldrift.

Eit linefartøy som Loran er ute på havet i fire til seks veker per tur, og treng fleire energikilder for å dekke behovet. Grunnideen for dette fartøyet er containerbasert lagring av hydrogen, to brenselceller á 185 kW og eit batteri på 2000 kWh i tillegg til konvensjonelle dieselmotorar. Fartøyet vil difor bruke både diesel, batteri og hydrogen som energiberarar.

FINANISELLE VIRKEMIDDEL Det grøne skiftet handlar i tillegg til teknologi og politikk også om økonomi. Frå neste år skal Norge slutte seg til EU sin taksonomi for berekraftig finans. I praksis betyr det at det skal utarbeidast felles definisjonar rundt kva som skal reknast som berekraftig, og at dette blir ein del av regelverket for bank- og finanssektoren. Dette omfattar blant anna krav til rapportering om kor stor del av produkta som tilfredsstiller dei krava som blir sett gjennom taksonomien.

Det er sett opp tre vilkår for at ei verksemd kan klassifiserast som berekraftig:

1. BIDRA VESENTLEG TIL MINST EITT AV SEKS MILJØMÅL;

1. Avgrense klimaendringar
2. Klimatilpassing
3. Berekraftig bruk og vern av vatn- og havressursar
4. Omstilling til sirkulærøkonomi
5. Forebygging og hindring av forureining
6. Verne og gjenopprette biologisk mangfald og økosystem

2. IKKJE VERE TIL SKADE FOR NOKRE AV DEI ANDRE MILJØMÅLA

3. OPPFYLLE MINIMUMSVILKÅR FOR SOSIALE RETTAR

Krava over vil legge føringar for kva prioriteringar bankar og andre finansinstitusjonar vil legge til grunn for sin aktivitet. Indirekte får reglane også følgjer for fiskeflåten i samband med finansiering av nybygg.

AVGIFTER SOM VIRKEMIDDEL Innføring av avgifter er eit finanspolitisk virkemiddel for å styre utviklinga i ei bestemt retning. I ein marknad der det finnst klimavenlege alternativ, vil innføring av CO2-avgift kunne vere eit incentiv for å gå over til andre energiberarar. Dette føreset også at andre som opererer i same marknaden er underlagt same regime. For fiskeflåten betyr det at det norske regelverket må vere harmonisert med EU, slik at det ikkje vil svare seg å gå til utlandet for å bunkre drivstoff.

Så lenge det ikkje finnst gode alternativ til fossilt diesel, vil ikkje innføring av CO2-avgift ha nokon positiv miljøeffekt. Heller tvert om – ei slik avgift vil dempe handlingsrommet for å investere i moderne og meir miljøvenlege fartøy. Fiskebåt er difor tilfreds med at regjeringa i Hurdalsplattforma har sagt at kompensasjonsordninga for CO2-avgifta i fiskeflåten skal førast vidare. Samtidig må det peikast på at verken den tidlegare eller noverande regjeringa i tilstrekkeleg grad følgjer opp lovnadane om full kompensasjon.

EGIL SØRHEIM tar også i bruk gass som drivstoff på *Selvåg Senior*. Her frå lanseringa av båten hos Skipsteknisk. F.v. Inge Bertil Straume/Skipsteknisk, Kent Sander Orheim/Skipsteknisk, Christian Sørheim/Selvåg Senior AS og Egil Sørheim/Selvåg Senior AS.



I statsbudsjettet for 2022 er det lagt opp til at det meste av kompensasjonen skal bli gitt gjennom redusert veibruksavgift og redusert el-avgift. Disse reduksjonane er lite treffsikre i forhold til fiskeflåten. Mangelfull kompensasjon kan få store negative konsekvensar for norsk fiskerinæring gjennom auka leveransar av fisk i utlandet, større sesongtoppar og bortfall av fiskeri med lav lønsemd. Det kan også føre til meir bunkring til sjøs i internasjonalt farvatn, noko som ikkje er ønskeleg verken frå miljø- eller næringsinteresser.

Fiskebåt meiner at kompensasjonsordninga for fiskeflåten blir viktig for å unngå dei mest uheldige konsekvensane av auka CO₂-avgifter i fiskeflåten. På litt lengre sikt ønsker Fiskebåt også å vurdere eit innblandingskrav for biodrivstoff og/eller oppretting av eit CO₂-fond.

KLIMA SOM EIN DEL AV FISKERIPOLITIKKEN Fiskerinæringa er ei kompleks næring som i stor grad er politisk styrt. Det er difor naturleg at klima også blir ein del av fiskeripolitikken. Som nemnt over er villfanga fisk ein del av løysinga sidan CO₂-avtrykket for fisk som mat er ekstremt lavt samanlikna med anna matproduksjon. Dette gjeld uavhengig av flåtegruppene. Likevel er det variasjonar, både etter fangstmetode og sesong. Det er eit politisk ønske om å spreie fangsten utover sesongane. Samtidig er det reguleringar som avgrensar kvotefleksibilitet, havdeling, forbod mot flytetral og andre reguleringar som reduserer potensialet for eit energioptimalt fiske.

Med bakgrunn i dette er det naturleg at det kjem eit sterkare klimafokus i utforminga av fiskeripolitikken for at vi skal nå dei nasjonale klimamåla. Framleis stabilitet i rammevilkåra og god lønsemd, og dermed rom for fornying av flåten, vil vere sentrale føresetnader for at fiskeflåten skal lykkast med omstillinga til å bli meir klimavenleg.



SJØMATEKSPORTEN PASSERTE 120 MILLIARDAR I 2021

– FISKERI OG MARKNADSUTVIKLING –

2021 vart tidenes beste år for norsk sjømateksport. Totalt eksporterte Norge 3,1 millionar tonn sjømat til ein verdi av 120,8 milliardar kroner. Det er rekord i både volum og verdi og tilsvarar 42 millionar måltid kvar einaste dag – året rundt. Ved inngangen av året var ikkje utsiktene fullt så lyse.



SJØMATUTVIKLINGA I 2021 blei det eksportert sjømat for 120,8 milliardar kroner, noko som er 13,6 milliardar meir enn det førre rekordåret 2019 og 15,1 milliardar meir enn for 2020. Veksten kjem i hovudsak som følge av volumauke slik Fiskebåt påpeikte ved inngangen til året. Eksportverdi per kilo er ned for torskefisk og pelagisk, men steig moderat for laks. For fiskeri er hovudårsaka lågare prisar høge kvotar, delvis nedstengt HORECA-marknad gjennom året og sterkare norsk krone.

Første kvartal vart i stor grad prega av pandemien sidan vaksininga knapt var komen i gong, og dei fleste samfunn framleis hadde ei rekke pandemitiltak som medførte utfordringar både for marknads-tilgang, produksjon, HORECA-segmentet og ikkje minst prisutvikling. Dette førte til ein noko treig start på året. Sidan har eksportmarknaden knapt sett seg tilbake, og det har vore ei rekke månadlege eksportrekordar utover i 2021.

Tabellen viser differansen i kvantum (tonn), verdi (tall i 1000 kr) og i eksportverdi per kilo (kroner) mellom utviklinga i 2021 versus 2020;

SJØMATUTVIKLING – 2021 versus 2020

I TALL	TOTALT	LAKS	ØRRET	TORSKEFISK	PELAGISK	SKALLDYR
Kvantum (tonn)	370 000	144 221	-8 746	27 680	163 109	5 238
Verdi (tall i 1000 kr)	15 100 000	11 290 000	180 000	380 000	1 970 000	860 000
Eksportverdi pr. kg (kr)	0,23	1,89	10,28	-2,06	-0,20	9,98
I prosent	0,6 %	3,1 %	19,1 %	-5,0 %	-1,6 %	27,6 %

Det er særleg ei positiv utvikling innan lakseeksporten som har dratt lasset, men pelagiske artar gjer det framleis godt i kjølvatnet av korona som eit rimeleg og haldbart proteinalternativ. Skalldyr opplever også ein markant oppgang som følge av avgrensa kvotar, stor etterspurnad og dermed høg prisvekst. Torskefisk, og særleg torsk, har derimot hatt utfordringar i 2021 blant anna som følge av ein svekka HORECA-marknad. Utsiktene har derimot betra seg for torskefisken etter kvart som vaksineringsgraden har auka og koronatiltaka minka. For pelagiske artar trekker også eit rekordtidleg makrellfiske og loddefiske på Island opp eksportverdiane.

For skalldyr har det vore rekordomsetnad. Eksportverdien av fryste kongegrabber er opp omlag 50 prosent medan levande krabber har auka enda meir. Dei siste vekene har ein også sett kiloprisar kring 640 kroner. Det blei eksportert snøkrabbe for 810 millionar kroner i 2021, fordelt på 4400 tonn. Dette er ein vekst på 78 prosent i volum, og 124 prosent i verdi. Årsaka til sterk vekst for kongekrabbe og snøkrabbe er auka etterspurnad, lågare kvotar i Alaska, tomme lager og utfordringar i forsyningskjedene.

2021 blei eit unormalt år, som i all hovudsak dreide seg om gjenreising etter koronapandemien. Det mest interessante i dette er at krona har styrka seg markant, seks til åtte prosent, mot dei ti viktigaste eksportmarknadane våre som står for 60 prosent av eksportverdien. Det gledelege er at prisfallet for sjømat totalt ikkje var på nivå med kronestyrkinga i 2021, noko som tyder på eit betre etterspurnadsbilette i kjølvatnet av korona av fleire årsaker. Det inntrykket blir også styrka av at prisane for dei fleste artar har hatt ein positiv tendens utover i 2021 trass volumauke. Dette gir ekstremt gode utsikter for 2022.

SJØMATUTVIKLING	2020	2021	2020	2021
I TALL	VILLFISK	VILLFISK	HAVBRUK	HAVBRUK
Kvantum (tonn)	1 500 000	1 740 000	1 210 000	1 350 000
Verdi (tall i 1000 kr)	29 000 000	32 300 000	67 700 000	76 500 000
Eksportverdi pr. kg (kr)	19,33	18,56	55,95	56,67

EKSSPORTUTVIKLING TORSKEFISK OG PELAGISK Eksportutvikling torskefisk og pelagisk i 2021 i tabell under;

SJØMATEKSPORT 2021	TORSKEFISK			PELAGISK		
I TALL	2020	2021	Utvikling	2020	2021	Utvikling
Kvantum (tonn)	342 750	370 430	8,08 %	693 605	856 714	23,52 %
Verdi (tall i 1000 kr)	14 140 000	14 520 000	2,69 %	9 120 000	11 090 000	21,60 %
Eksportverdi pr. kg (kr)	41,25	39,20	-4,99 %	13,15	12,94	-1,55 %

Volumet har utvikla seg positivt, men prisbiletet tyder på at torskefisk er meir prega av marknads- og koronautfordringar enn pelagisk. Det mest interessante med tanke på utviklinga framover er eksportverdi per kilo justert for valuta. Prisfallet for både torskefisk og pelagisk er mindre enn kronestyrkinga skulle tilseie, særleg for pelagisk. Dette betyr at delar av prisfallet i år i er pandemirelatert, men at billige proteinkilder relativt sett har klart seg best. Fiskebåt trur på rekordprisar for torskefisk i 2022 uavhengig av kvoteoverføring frå 2021 og eventuell ytterlegare kronestyrking. For pelagisk fell prisen mindre enn kronestyrkinga i år, noko som tyder på at oppsvinget som pelagisk har fått under korona, kan vere av meir varig karakter. Med loddefiske i Barentshavet, loddefiske kring Island og ein framleis betydeleg makrell og sildekvote i 2022 vil det bety ytterlegare framgang for pelagisk sektor neste år.

FYRSTEHANDSOMSETNADEN Fallande eksportprisar har ført til reduserte prisar også i delar av fyrstehandsomsetnaden, særleg innan botnfiskeri.

BOTNFISKERI Status botnfiskeri til og med veke 52 i tabell under, differansar mellom 2021 og 2020;

BOTNFISKERI	TORSK	HYSE	SEI	DIV. FISK	REKER P/F	DIV. SKALLDYR	NORSKE FARTØY
Kvantum (tonn)	56 092	8 479	18 346	15 350	8 790	12 696	127 874
Verdi (tall i 1000 kr)	-242	161	227	113	254	539	1 100
Prisutvikling (prosent)	-20,1 %	4,0 %	7,7 %	-7,6 %	10,5 %	54,6 %	3,1 %

Torsk har definitivt hatt dei største prisutfordringane med ein nedgang på 20 prosent. I stor grad skuldast dette auka kvote på toppen av at dei viktigaste torskemarknadane har vore hardest ramma av korona; USA, Brasil, Frankrike, Italia, Spania etc. Ein forventet difor ein prisreduksjon i 2021, og spørsmålet var berre kor mykje prisane ville falle og om marknadane ville klare å ta unna det store kvantumet under vinterfisket.

I tillegg hadde fiskeindustrien store utfordringar med arbeidskraft på grunn av korona og innreise-reglar. Redusert kapasitet i fiskeindustrien, utfordrande torskemarknader, stor kvoteauke og dårleg ver, førte til at ein mindre del av torskeknoten blei fiska enn normalt. Enkelte spekulerte nok også i betre prisar seinare på året, og planla fiskeria ut i frå det. På toppen har tilgjengelegeheita vore vanskeleg.

Sjølv om ein mindre del av kvoten blei fiska under vinterfisket blei det fiska ni prosent meir enn i 2020. Prisen fall derimot frå 31 kroner til 24 kroner kiloen, noko som gir ein prisreduksjon på kring 31 prosent. Prisbotnen for fryst råstoff blei derimot nådd allereie i februar på 30,64 kroner kiloen, medan fersk råstoff nådde botnen i mai på 22,41 kroner kiloen. Prisen botna difor ut omlag når samfunnstiltaka var på sitt strengaste, eit resultat av lågare etterspurnad under pandemien som følge av nedstengte salskanalar. Prisane har sidan stige jamt for fersk og fryst råstoff sidan dess, i takt med vaksining og stadig opnare samfunn, noko som sjølv sagt har betra situasjonen merkbar for HORECA-marknaden og dermed etterspurnaden etter torsk utover i 2021.

Hyse og sei har klart seg betre under pandemien. Prisnivå har spelt inn, samt seiens betre holdbarheit. Til tross for sterkare krone er difor hyseprisen og seiprisen opp 4,0 og 7,7 prosent i 2021. Totalt sett bidreg auka volum til verdiauke for norske fartøy sjølv om prisvekst samla er ned omlag tre prosent. Det tilsvarar mindre enn det kronestyrkinga har vore mot dei viktigaste kvitfiskemarknadane samanlikna med 2020. Prisfallet for botnfiskeri totalt kan difor i stor grad isolert sett tilskrivas kronestyrkinga aleine.

Innan skalldyr gir eksportverdirekordar også ringverknadar for fyrstehandsomsetnaden. Verdien er opp omlag 540 millionar, og prisane ligg kring 54 prosent høgare enn tilsvarende periode i 2020. Begrensa kvotar og stor etterspurnad i marknaden har løfta prisbiletet markant. God volumauke også på reke som følge av god deltaking, og prisane er opp omlag 10 prosent frå 2020.



PELAGISK Status total omsetnad pelagisk i Sildelaget for 2021, norske og utanlandske fartøy, samanlikna med 2020;

PELAGISK	MAKRELL	NVG-SILD	NORSJØSILD	KOLMULE	TOBIS	ØYEPÅL	LODDE	TOTALT
Kvantum (tonn)	94 968	76 062	-19 056	-131 715	-99 484	-32 054	42 358	-85 954
Verdi (tall i 1000 kr)	552 512	756 119	-98 833	-578 284	-365 517	-96 486	607 908	735 523
I prosent	-12,4 %	10,4 %	3 %	-20,8 %	-1,8 %	0,3 %		13,4 %

Høge kvotar, god etterspurnad under pandemien, god prisutvikling for ei rekke artar, samt framleis høge fiskemjøl/oljeprisar i NOK har bidrege til eit godt år for pelagisk industri og den pelagiske flåten. For flåten har det derimot vore store variasjonar i fangsteffektivitet, tilgjengelegheit og prisar frå fartøy til fartøy alt ettersom når ein starta dei ulike fiskeria. For enkelte har nok difor 2021 slått litt uheldig ut. Ser ein på totalbiletet i 2021 så er det landa knappe 86 000 tonn mindre fisk enn på same tid i fjor, men til 735 millionar i høgare verdi. Det gir ein prisvekst på omlag 13 prosent, og mykje av verdi-auken kan nok tilskrивast at det i år var opna for loddefiske på Island, høgare kvote NVG sild og at Noreg satt ein makrellandel på 35 prosent av totalkvoten (TAC).

Mista MSC-sertifisering på kolmule har redusert prisane med 20 prosent til tross for lågare kvote, i og med at kolmule ikkje lenger kan nyttast i før til atlantisk oppdrettslaks. Prisen på NVG sild er opp 10 prosent i år i eit år med høgare kvote enn i fjor etter at fisket verkeleg kom i gang i oktober. Eit viktig bidrag til det er prisoppgangen på silderogn til over 100 kroner. Det har truleg samband med at produksjonen av silderogn i vår og lodderogn på Island vart noko lågare enn venta. I tillegg har verdien av sild auka som følge av større utnyttingsgrad. Omlag halvarten fileterast til godt betalende europeiske marknader, og avskjer går til mjøl-/oljeindustri. Makrellprisen er ned 12 prosent, noko som skuldast ein høg kvote og at ein måtte starte fisket tidleg i august for å vere sikker på å ta kvoten. Difor er mykje av makrellen også tatt i ei periode der kvaliteten ikkje er på sitt beste, noko som samla sett gir noko lågare pris.

Mangelfull sonetilgang og dårleg ver under viktige fiskeri og redusert tilgjengelegheit har gjort mange fiskeri ekstra arbeidsintensive og tidkrevjande. Dette har medført betydeleg auke i drivstoffkostnader etc., og me vil difor truleg sjå jamt over lågare driftsmarginar for dei fleste flåtegruppene i 2021 samanlikna med 2020.

FORVENTNINGAR TIL 2022 Det blir ny eksportrekord også i 2022, og Fiskebåt blir ikkje overraska om me havnar kring 130 milliardar i verdi for sjømateksporten. Årsakene til det er mange;

For oppdrettsnæringa er det guiding på høgare slaktevolum neste år i Norge, men globalt er det venta null tilbodsvekst. Prisveksten vil difor halde fram i 2022 som resultat av flat tilbodsvekst og stigande etterspurnad i normaliserte marknader. Usikkerheitsmomentet er høgare førkostnader som følge av stigande råvareprisar og flaskehalsar i leverandørkjedene.

Torskeprisane vil i 2022 jamt over ligge høgare enn i 2021, sjølv om ein del av kvantumet blir overført. Det er venta ytterlegare nedgang i kvotane også for 2023, samt at 2022 vil by på ei stadig forbetring av HORECA-segmentet. Dette vil løfte prisane ytterlegare. Eit usikkerheitsmoment er sjølv sagt bortfall av MSC-sertifisering innanfor 12 mila, som potensielt kan gi visse utfordringar i dei best betalende marknadane. Dette vil truleg medføre meir torsk til andre/nye marknader snarare enn at det slår markant ut på pris. Etterspurnaden vil uansett vere god. For fyrstehandsmarknaden bør ein difor kunne passere åtte milliardar i torskeomsetnad neste år, noko som vil vere ny rekord. Betra total etterspurnad i 2022 vil jamt over også løfte prisane på sei og hyse som rimelegare alternativ.

Pelagisk etterspurnad har betra seg, både til konsum og til mjøl/olje. Dei siste åra har me også sett ei forbetring innan utnyttingsgrad. Dette burde potensielt ha gitt ein større prisauke enn det som har vore. Ei utfordring er mista MSC-sertifisering på ei rekke fiskeri, noko som dempar priseffekten. Innan sild har ein lukkast bra dei siste åra med stadig aukande fileteringsgrad før eksport. Det har auka utnyttingsgraden for silda. Filetane går til godt betalende marknader, medan avskjeret nyttast i ein voksende mjøl/olje industri, noko som totalt sett også reduserer transport og emballasjekostnader. Dette er eit potensial som kunne vore betre utnytta for makrell, og me ser etterkvart tilpassingar i industrien i den retninga. Dette vil kunne gi eit betydeleg prisløft for makrell på litt sikt.

Pandemien har løfta etterspurnaden etter pelagisk fisk sidan det er ei rimeleg proteinkilde med god haldbarheit, og som er godt tilpassa daglegvarehandelen. Det er grunn til å tru på at delar av dette etterspurnadsskiftet også vil halde seg etter pandemien. Globalt blir det stadig større fokus på økonomisk gunstige konsumalternativ med helsemessige gevinstar, og det er ein marknad der pelagisk fisk kan spele ei nøkkelrolle.

Større fôrbehov til oppdrettsnæringa, meir normalisering etter pandemien og generelt betre konsum- etterspurnad, vil truleg gi seg utslag i positiv prisutvikling både på sild og makrell neste år. I tillegg er det grunn til å tru på eit samla loddefiske kring 180 000 tonn neste år. Totalt sett vil det gi eit nytt godt år for den pelagiske fyrstehandsomsetnaden. Eit markant positivt prisskifte innan pelagisk sektor vil uansett truleg ikkje kome før dei pelagiske artane blir berekraftig forvalta og sertifiserte, noko kyststatane også bør etterstreve.

Totalt sett meiner difor Fiskebåt at dette vil gi nye rekordar for både sjømateksporten og fyrstehandsomsetnaden i 2022. Det einaste usikkerheitsmomentet slik Fiskebåt ser det, er om pandemien skulle blusse opp att av ein eller annan grunn, og at det bliri innført strenge samfunnstiltak i dei viktigaste marknadane over lengre periodar.



SILJE KNUDSEN jobber som formann i fabrikken på tråleren Havbryn, og har aldri opplevd trakassering på jobben.

FISKEBÅT MED INITIATIV MOT TRAKASSERING

Trakassering i forbindelse med arbeidet om bord i fiskefartøy er uakseptabelt. Fiskebåt var derfor tidlig ute med å markere en tydelig holdning til dette, da det høsten 2021 kom mediesaker med alvorlige historier der kvinnelige ansatte fortalte om trakassering i forbindelse med arbeidet sitt som fiskere.

Heldigvis utgjør disse historiene unntakene. Arbeidsforholdene om bord i Fiskebåt sine medlemsfartøy er i hovedsak ryddige og gode for de som jobber der. Det kommer også fram i rapporten «*Bedre likestilling i fiskeriene*», som Nofima har utarbeidet for Nærings- og fiskeridepartementet. Der kommer det fram at kvinner om bord i den store kystflåten og havfiskeflåten ikke opplever å bli forskjellsbehandlet, og at rederiene er positive til å ha kvinner om bord.

Problemet med trakassering må likevel tas på største alvor. Så lenge det blir rapportert om ett tilfelle, så er det ett for mye.

Trakassering er i stor grad regulert gjennom lovverket, men skal en få bukt med problemet, må rederiene stille tydelige krav til alle ansatte. Det er viktig at kravene følges opp og at rederiene har rutiner og prosedyrer for å håndtere slike saker.

VIKTIG MED RUTINER Fiskebåt har derfor oppfordret sine medlemmer om å utarbeide bedriftsinterne rutiner for å bekjempe trakassering. Fiskebåt har utarbeidet maler for varslingsrutiner og prosedyrer for håndtering av saker om trakassering og annen kritikkverdig atferd. Dette ble sendt ut til medlemmene i Fiskebåt i løpet av høsten. Fiskebåt har bedt rederiene om å ta dette inn i sine

INGRID DAHLEN jobber i en kombinert stilling med forpleining og fisker på linefartøyet Atlantic, og har blitt tatt godt i mot på alle fartøyene hun har jobbet.



styringsdokument. En implementering i ISM sikrer at sakene følges opp på en betryggende måte og i tråd med etablerte rutiner.

Fiskebåt har videre deltatt og holdt innlegg på mannssamlinger i medlemsrederier der trakassering har vært tatt opp som tema. Slike samlinger er med på å sette trakassering ytterligere på dagsorden blant ledelsen og andre ansatte.

BØR BLI OBLIGATORISK Fiskebåt har i tillegg lagt frem et forslag overfor Sjøfartsdirektoratet om at slike rutiner gjøres obligatorisk for å kunne ferdes i norske fartsområder. Et slikt tiltak vil øke bevisstgjøringen ytterligere, og sikre at alle fartøy har på plass det som trengs for å kunne behandle disse sakene på en god og betryggende måte for alle parter.

Fiskebåt har som organisasjon for den havgående fiskeflåten nulltoleranse for trakassering, herunder seksuell trakassering og trakassering på grunn av kjønn, om bord på sine medlemsfartøy. Det skal være trygt og attraktivt for alle å kunne jobbe i den havgående fiskeflåten, og det vil Fiskebåt fortsette å jobbe for i årene som kommer.



Rådgiver Hanna Bauge i Fiskebåt, snakker om trakassering på en mannssamling.



Odd Kristian Dahle og Kay Ove Hafsås fylte raskt opp sekkane sine.



Delar av ryddeggjengen. F.v. Ragnhild Røssevold, Kay Ove Hafsås, Ann Christin Paulsen, Emil Seberg Valldal og Amanda Henningsen.

FISKEBÅT RYDDA STRENDER OGSÅ I ÅR

Fiskebåt har vore ein av pådrivarane for å få til ryddedugnader langs kysten. I år deltok administrasjonen i «Rydd med jobben-aksjonen» den 16. september.

Kvart år er det store mengder med eigarlaust avfall som kjem inn til strendene. Marin forøpling er eit globalt miljøproblem – og er fullt og heilt menneskeskapt. Langs kysten og i verdshava fører avfallet til både lidning og død for fleire artar som lever der. Den største syndaren er plast, som treng ekstremt lang tid på å brytast ned. Plasten kan gjere stor skade, enten det er snakk om brusflasker som set seg fast i halsen på fisk, eller det er plastposar som tettar til gjeller slik at fisken ikkje får puste. Små dyr som er mat for større dyr, kan også få i seg små plastpartikar. På den måten kan plasten vere i næringskjeda i lang tid og gjere stor skade på fleire nivå.

Med dette som bakteppe er det viktig for Fiskebåt å delta i ryddinga, og ikkje minst støtte andre som er med på ryddedugnaden. I lag med dei andre sjømatorganisasjonane støttar vi Hold Norge Rent, og er ein del av deira ryddeapparat.

Som følge av uavklart smittesituasjon blei det ikkje arrangert nokon felles ryddedugnad med dei andre organisasjonane dette året. Administrasjonen i Fiskebåt sette likevel av ettermiddagen 16. september og rydda Årset-vika utafor Ålesund. På nokre få timar innsats var det skremmande kor mykje vi fann. NRK Møre og Romsdal tok også turen og hadde eit direkteinnslag i ettermiddagssendinga på radio.



Emil Seberg Valldal og Ann Christin Paulsen fyller tilhengaren med sekkar.

FISKERIPOLITIKK PÅ VALKAMPAGENDAEN

Stabilitet rundt sentrale rammevilkår var Fiskebåt sitt hovudbodskap i valkampen – og politikarane lytta.

Valkampen før stortingsvalet i september 2021 gjekk tilnærma som normalt til tross for pandemien. Fiskebåt gjennomførte ei rekke møte med sentrale politikarar både frå dåverande regjeringsparti og opposisjonen, der vi la fram næringa sitt syn på fiskeripolitikken. Stabilitet i sentrale rammevilkår var hovudbodskapen. Dette som ein følge av at dåverande regjering hadde lagt fram si kvotemelding med resultat at svært mykje framleis var uavklart i stortinget. I tillegg hadde opposisjon varsla at dei ville kome med ei ny kvotemelding viss dei kom i regjeringsposisjon etter valet. Såleis var store delar av fiskeripolitikken i spel, og det var viktig for Fiskebåt å markere dei sakene som næringa er opptatt av.

I tillegg til møte med fleire politikarar var Fiskebåt aktiv på sosiale medium gjennom valkampen, både med annonser og gjennom videokampanjar. Det blei også skrive kronikkar for å få fram samfunnsnytt og verdiskapinga som den havgåande fiskeflåten står for langs kysten.

Stortingsvalet blei gjennomført mandag 13. september 2021, og endte med fleirtal til dei raudgrøne partia. Det blei sett i gang forhandlingar mellom Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet med sikte på å etablere regjering. SV trekte seg etter kvart frå forhandlingane, og 14. oktober 2021 blei regjeringa til statsminister Jonas Gahr Støre utnevnt i statsråd. Dette er ei mindretalsregjering med Arbeidarpartiet og Senterpartiet. Samla representerer regjeringspartia 76 av 169 representantar på Stortinget. Bjørnar Skjæran (Ap) blei utnevnt som ny fiskeri- og havminister, med Vidar Ulriksen og Kristina Hansen som statssekretærar, og Peter Eide Walseth som politisk rådgivar. Senterpartileiar Trygve Slagsvold Vedum, blei utnevnt til finansminister.



Senterpartiet sin toppkandidat i Møre og Romsdal, Jenny Klinge, fekk høyre om både ny-satsing og utfordringar, då ho besøkte linefiskar og reiar Ståle Dyb (t.v.) og Audun Maråk i Fiskebåt.



Venstreleiar Guri Melby var innom Fiskebåt, der ho også fekk møte lokale reiarar og høyre om deira utfordringar.



AKTIVITET 2021

Aktiviteten i Fiskebåt har også i 2021 vært preget av koronapandemien.

Til tross for pandemien har det likevel blitt gjennomført møter med de forskjellige fangstgruppene. Dette har vært digitale møter. På sensommeren var det et lite smutthull der smittepresset var lavt, og Fiskebåt Vest fikk gjennomført sin årlige fiskerikonferanse som et fysisk arrangement.

De regionale årsmøtene i Fiskebåt Vest og Fiskebåt Sør, ble gjennomført som ordinære fysiske møter, mens Fiskebåt Nord sitt årsmøte i Tromsø ble digitalt som følge av en lokal smitteoppblomstring.

Til tross for at den utadrettede aktiviteten har vært tonet ned, har det blitt jobbet intenst med flere saker både i hovedstyret, regionstyrene og administrasjonen.

Du kan lese mer om aktiviteten på de følgende sidene.

HØY AKTIVITET TIL HAVS På havet har aktiviteten gått som normalt, til tross for et spesielt år. Her tar mannskapet om bord i Atlantic hånd om torskefangsten.





DIGITALT ÅRSMØTE FOR FISKEBÅT

For første gang i historien ble årsmøtet i Fiskebåt gjennomført som et digitalt møte. Det var heller ingen «fagsaker» slik det bruker å være.

Årsmøtet til Fiskebåt bruker å samle et stort antall deltakere, både fra organisasjonen, men også fra storting, regjering og embetsverket. Møtet blir tradisjonelt avholdt på hotell Bristol i Oslo i midten av februar. Men slik ble det ikke i 2021, selv om datoene var satt og hotellet var bestilt. Uavklart smittesituasjon førte til at møtet ble gjennomført digitalt 25. mars.

Jonny Berfjord fra Dønna ble gjenvalgt som styreleder for Fiskebåt for et år til. Webjørn Barstad gikk ut av styret som følge av overgang til ny jobb, og ble erstattet av Eldar Farstad i Havfisk. Utover det var det ingen endringer i styret.

Berfjord skulle i utgangspunktet gå av som styreleder på årsmøtet, men på grunn av koronapandemien, og at det i tillegg var et år med stortingsvalg, spurte valgnemnda om han kunne sitte ett år til, noe årsmøtet ga sin fulle tilslutning til.

I talen til årsmøtet var Berfjord innom at 2020 hadde vært et spesielt år for fiskeflåten med mange restriksjoner som følge av pandemien. Dette har i særlig grad fått konsekvenser for reiser i forbindelse med mannskapsbytter. Han var også innom tema som klimapolitikk og næringspolitikk.

Berfjord pekte på at det var skuffende at regjeringen foreslo å ta bort kompensasjonsordningen for CO₂-avgiften, da de la fram klimameldingen. Ifølge Berfjord er innføring av CO₂-avgift et dårlig klimatiltak, så lenge det ikke finnes alternative energikilder til store deler av fiskeflåten.

I talen var Berfjord også innom brexit-avtalen som ble undertegnet i jula 2020, og pekte på det uheldige faktum at det ikke har kommet på plass en avtale mellom Norge og Storbritannia om gjensidig tilgang til hverandres fiskerisoner.

KLIMAUTFORDRINGAR, FISKERIPOLITIKK OG NORDOMRÅDA

Klimautfordringar, nordområdepolitikk og aktuelle kvoteforhandlingar prega dei regionale årsmøta i Fiskebåt. I tillegg var det diskusjonar rundt utfordringane som ligg i fiskeripolitikken. Statssekretær Vidar Ulriksen (Ap) besøkte årsmøta i Tromsø og Ålesund.



Styreleiar i Fiskebåt Nord, Marius Ytterstad, la stor vekt på utfordringane i nordområda, då han talte til det digitale årsmøtet.

Først ut var Fiskebåt Nord med sitt årsmøte som også dette året måtte gjennomførast digitalt som følge av lokal smitteoppblomstring i Tromsø. Dei to andre årsmøta i Ålesund og Bergen, rakk å gjennomførast som fysiske møte, før det nok ein gong blei innført nye nasjonale restriksjonar for kor mange som kan møtast.

På Fiskebåt Nord sitt årsmøte i Tromsø var utfordringar i nordområda eit sentralt tema. I årsmøtevedtaket blei det vist til at Norge har suverene rettar over store havområde utafor 12 nautiske mil. I desse områda er det store naturressursar som olje-og gass, mineralar og fisk. Dei siste åra har det vore eit aukande press frå andre nasjonar om å få utnytte fiskeriressursane i norske havområde, og årsmøtet såg det difor som viktig å påpeike at norske styresmakter handhevar rettane ved at Kystvakta er aktivt til stades i dei aktuelle områda.

Fiskebåt Sør-leiar Stig Østervold retta ein oppstrammar til politikarar som ikkje greier å fatte avgjerder, i sin tale til årsmøtet.



Statssekretær Vidar Ulriksen (Ap) besøkte årsmøta i Nord og Vest.



Ordstyrarane William Rabben (tv.) og Carl Aamodt leia årsmøtet i Fiskebåt Sør.

FISKERIPOLITIKKEN Fiskeripolitikken er naturleg nok ein gjengangar på alle årsmøta i Fiskebåt-systemet. Dette året har vi også fått ny regjering og ny fiskeriminister. Det var difor spennande høyre kva retning den nye regjeringa har lagt for fiskeripolitikken. Statssekretær Vidar Ulriksen (Ap) i Nærings- og fiskeridepartementet, besøkte årsmøta til Fiskebåt Nord og Fiskebåt Vest. Der gjorde han mellom anna greie for at regjeringa sine planar om å kome med ei ny kvotemelding. Ulriksen lova at regjeringa vil ha ein tett dialog med fiskerinæringa undervegs i dette arbeidet.

Frå årsmøta si side blei det peika på at brei politisk semje om stabilitet i kvotefordelinga mellom fartøy-gruppene har vore den viktigaste suksessfaktoren i overgangen frå ei subsidiert næring til ei lønsam fiskeflåte. Tillit til at kvotefordelinga ligg fast, vil også vere avgjerande for at fiskeflåten skal kunne klare å omstille seg i møtet med det grøne skiftet.

TILBAKEFALL AV STRUKTURKVOTER Ein gjengangar i diskusjonen har vore kva som skal skje med strukturkvotane, når den gitte strukturtida er over. Ein føresetnad for struktureringa, altså at ein har samla fleire kvotar på færre båtar i ei periode, har vore at desse strukturkvotene skal fordelast på den



Dagleg leiar i Liegruppen, Barne Haldorsen, fortalte årsmøtet til Fiskebåt Sør om si satsing på LNG-hybriden Libas.

gjeldande fartøygruppa etter at tidsperioda er over. Det er også brei semje på Stortinget rundt dette, men enno gjenstår det å få avklaringar rundt korleis dette skal skje i praksis. På årsmøtet i Fiskebåt Sør, blei denne problematikken ytterlegare spissa i forhold til det som gjeld gruppene pelagisk trål og ringnot. Her ligg nemleg ei anna utfordring i tillegg, etter som det i kvotemeldinga frå Solberg-regjeringa er foreslått å slå saman dei to fartøygruppene. Pelagisk trål-gruppa har strukturert vel 75 prosent, medan innan ringnotgruppa er det om lag 25 prosent, som har nytta seg av tilbodet. Årsmøtet til Fiskebåt Sør presiserte at ved tilbakeføring av kvotane, så skal dei tilbake til dei opprinnelege gruppene, uavhengig om det er aktuelt med samanslåing.

Fiskebåt Sør-leiar, Stig Østervold, retta ein peikefinger mot politikarar som ikkje greier å bestemme seg. Med kvotemeldinga i tankane oppmoda han stortingspolitikarane å gjere vedtak i staden for å kome med ytterlegare utgreiingar.

KVOTEFORHANDLINGAR Kvoteforhandlingar med andre land var særleg aktuelt i år sidan Storbritannia valte å bryte med EU, og dermed blei ein ny forhandlingspart for Norge. Til årsmøtet i Fiskebåt Sør kom Norge sin forhandlingsleiar, Ann Kristin Westberg, og orienterte om utfordringar i desse forhandlingane, som då pågjeikk mellom Norge, EU og Storbritannia. Frå årsmøtet blei det presisert at det er viktig at det framleis skal vere eit velfungerande fiskerisamarbeid, sjølv etter skilsmissen mellom EU og Storbritannia.

KLIMAENDRINGAR OG FORNYING AV FLÅTEN Klimautfordringane var hovudsakene på dei to årsmøta i Ålesund og Bergen. Eit breidt spekter av innleiarar belyste problematikken frå forskjellige utgangspunkt. Regjeringa legg opp til at dei norske klimagassutsleppa skal kuttast med 55 prosent innan 2030, målt mot slik utsleppa var i 1990.

Fiskebåt jobbar aktivt for å redusere utsleppa frå fiskeflåten, men ser at skal ein nå måla må ein jobbe på fleire plan. På årsmøta blei det vist til både økonomiske utfordringar og tekniske løysingar som kan bidra til det grøne skiftet. Ei av utfordringane for fiskeflåten er driftsmønsteret som fører til variasjonar frå år til år. Klimautfordringane må difor sjåast i samanheng med fiskeripolitikken, der fisk også er ein del av løysinga. Villfanga fisk som mat er ekstremt klimavenleg, samanlikna med fleire andre proteinkilder. Såleis ligg det ein klimagevinst i å auke konsumet av villfanga fisk. Samtidig er kvoteforhandlingar med



Årsmøtet til Fiskebåt Vest samla meir enn 200 personar i Ålesund.

andre land, nye vandringsmønster for fisken, ønske om å spreie sesongane, lite fleksibilitet i fordeling av kvotar, forbod mot flytetral og andre faktorar, med å på å gjere at forbruket av drivstoff varierer. Per i dag er det heller ikkje teknologi som gjer det mogleg å byte ut diesel som energikilde for store delar av fiskeflåten. På kort sikt vil det difor truleg vere naudsynt å ta i bruk biodrivstoff for å redusere utsleppa frå fiskeflåten så mykje som ønskeleg.

VIKTIGE MØTEPLASSAR Dei regionale årsmøta til Fiskebåt er viktige møteplassar både i forhold til det sosiale og faglege. Særleg dette året med ei rekke nedstengningar av samfunnet og få andre fysiske arrangement i Fiskebåt-regi, var det viktig at medlemmane kunne treffast. Også for utstyrsleverandørar, bank, forsikring osv. er det både hyggeleg og nyttig å få møte medlemmane på denne måten.



For utstyrsleverandørane var det hyggeleg å treffe igjen kundane sine, både i Bergen (t.v.) og i Ålesund.

LEIARSKIFTE I FISKEBÅT VEST

Janne Grethe Strand Aasnæs (58) blei valt til ny styreleiar i Fiskebåt Vest. Styrka rammevilkår og langsiktig rekrutteringsarbeid er noko av det ho vil jobbe for.



Avtroppande styreleiar i Fiskebåt Vest, Paul Harald Leinebø, fekk gåve og takk for innsatsen frå ordførar Eva Toril Strand.



Janne Grethe Strand Aasnæs blei valt til ny styreleiar i Fiskebåt Vest.

JANNE GRETHE STRAND AASNÆS er dagleg leiar i Strand Havfiske som eig trålaren Havstrand og ringnotsnurparen Strand Senior. No tar ho over roret i Fiskebåt Vest, etter Paul Harald Leinebø, som gjekk av etter åtte år som styreleiar.

Aasnæs viser til at fiskeflåten står framfor mange utfordringar, og ei av sakene ho vil jobbe med framover, er at flåten skal kome seg gjennom omlegginga til det grønne skiftet på ein god måte.

Aasnes har solid erfaring frå styrearbeid, og er blant anna styreleiar i Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfinansiering, FHF. Ho er også leiar for valnemda til Fiskebåt sentralt, og har dermed eit ekstra blikk på det som går på rekruttering.

- Vi må jobbe langsiktig for å få fram dei rette folka til å leie organisasjonen framover. Dette arbeidet startar i regionlaga, så det er viktig at vi jobbar målretta med rekruttering her, både for å få inn yngre krefter og fleire kvinner. Mange av dei som sit i hovudstyret starta nettopp styrekarriera si i eit regionlag, seier Aasnæs.

Fiskebåt Vest er eit regionlag i Fiskebåt og dekker i hovudsak Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal og Trøndelagsfylka.

MEDLEMSFARTØY 2021

I løpet av året har det blitt levert rundt ti nye fiskefartøy til Fiskebåt sine medlemmar. Ein del av desse skulle vore levert året før, men blei forseinka på grunn av koronapandemien.



LIBAS er ein av våre nye medlemmar i 2021.

NORSKE FISKEFARTØY er blant dei fremste i verda, når det gjeld å ta i bruk ny teknologi som er med på å redusere energiforbruket og ta hand om restråstoffet på ein forsvarleg måte.

Moderne fiskefartøy er også godt tilrettelagt for mannskapet om bord, både i forhold til det fysiske arbeidsmiljøet, men også i forhold til øvrig velferd for mannskapet. Dette er med på å styrke attraktiviteten for å søke seg jobb på fiskefartøy.

Den norske havgåande fiskeflåten står for opp mot 80 prosent av all fisken som blir fanga av norske fiskarar. Det aller meste av dette blir eksportert til kvalitetsbeviste kundar verda rundt. Forbrukarar blir stadig meir opptekne av kvalitet gjennom heile verdikjeda. I dette bildet er det også viktig å ha ein flåte som er moderne, effektiv og samtidig ivaretar dei globale miljøutfordringane.

186

Fordelt på:

ANTALL MEDLEMSFARTØY I FISKEBÅT

RINGNOTFARTØY	55
KYSTFARTØY	40
KVITFISK/REKETRÅL	38
LINEFARTØY	22
PELAGISKE TRÅLARAR	15
KRABBEFARTØY	7
AVGR. NORDSJØTRÅL	4
SELFANGSTSKUTER	5

AKSELSON

Kystfartøy



Eigar:	Berg Fiskeriselskap AS
Verft:	Sletta Båtbyggeri AS
Byggeår:	1988
Lengde:	28.18 m
Breidde:	8.2 m
Bruttotonnasje:	308
Kallesignal:	JXVM

ANDREA L

Ringnotfartøy



Eigar:	Andrea L AS
Verft:	Solstrand Verft AS
Byggeår:	1996
Lengde:	56.2 m
Breidde:	12 m
Bruttotonnasje:	1200
Kallesignal:	LHWW

ARCTIC OPILIO

Krabbefartøy



Eigar:	Maniitsoq AS
Verft:	Liaaen, A M Mek. Verksted
Byggeår:	1986
Lengde:	56 m
Breidde:	12.4 m
Bruttotonnasje:	1473
Kallesignal:	LFAZ

ARCTIC PIONEER

Krabbefartøy



Eigar:	Arctic Pioner AS
Verft:	Skala Skipasmidja, Færøylene
Byggeår:	1967
Lengde:	44.9 m
Breidde:	8.5 m
Bruttotonnasje:	528
Kallesignal:	LDQA

ARCTIC SWAN

Hvitfisktråler



Eigar:	Arctic Swan AS
Verft:	Solstrand Verft AS
Byggeår:	2002
Lengde:	64 m
Breidde:	14.6 m
Bruttotonnasje:	2574
Kallesignal:	LMAC

ARNØYTIND

Kystfartøy



Eigar:	Arnøytind AS
Verft:	Norrøna Verft AS
Byggeår:	1999
Lengde:	38.08 m
Breidde:	8.5 m
Bruttotonnasje:	458
Kallesignal:	LJZH

ASBJØRN SELSBANE

Kystfartøy



Eigar:	Asbjørn Selsbane AS
Verft:	Karstensens Skibsværft AS
Byggeår:	2013
Lengde:	55 m
Breidde:	12.8 m
Bruttotonnasje:	1191
Kallesignal:	LDGP

ATLANTIC

Linefartøy



Eigar:	Atlantic Longline AS
Verft:	Tersan Shipyard
Byggeår:	2019
Lengde:	57.6 m
Breidde:	14.0 m
Bruttotonnasje:	2816
Kallesignal:	LFXK

ATLANTIC STAR

Hvitfisktråler



Eigar:	Rosund Drift AS
Verft:	Slipen Mek. Verksted
Byggeår:	1996
Lengde:	74.8 m
Breidde:	13 m
Bruttotonnasje:	2436
Kallesignal:	LMBG

ATLANTIC VIKING

Hvitfisktråler



Eigar:	Nye Giske Havfiske AS
Verft:	Tersan Shipyard, Tyrkia
Byggeår:	2013
Lengde:	74.7 m
Breidde:	15.4 m
Bruttotonnasje:	3439
Kallesignal:	LDCO

BALLSTADØY

Kystfartøy



Eigar:	Ballstadøy AS
Verft:	Vestværftet Aps, Danmark
Byggeår:	2015
Lengde:	34.85 m
Breidde:	9.6 m
Bruttotonnasje:	498
Kallesignal:	LFGX

BERGHOLM

Linefartøy



Eigar:	Koral fjord AS
Verft:	Søviknes Verft
Byggeår:	1979
Lengde:	38 m
Breidde:	7.62 m
Bruttotonnasje:	457
Kallesignal:	LHYH

Medlem til april 2021

BIRKELAND

Ringnotfartøy



Eigar:	Br Birkeland Fiskebåtrederi AS
Verft:	Fitjar Mek. Verksted AS
Byggeår:	2004
Lengde:	68.8 m
Breidde:	13.8 m
Bruttotonnasje:	2069
Kallesignal:	LMWI

BJARNE NILSEN

Ringnotfartøy



Eigar:	Bjarne Nilsen AS
Verft:	Solstrand Verft AS
Byggeår:	1992
Lengde:	44.35 m
Breidde:	9.5 m
Bruttotonnasje:	719
Kallesignal:	LEJN

BRENNHOLM

Ringnotfartøy



Eigar:	Brennholm AS
Verft:	Oltenita Shipyard
Byggeår:	2004
Lengde:	75.4 m
Breidde:	14.6 m
Bruttotonnasje:	2715
Kallesignal:	LIWG

BRUSØYSKJÆR

Kystfartøy



Eigar:	Brusøyskjær AS
Verft:	Karstensens Skipsværft AS
Byggeår:	2004
Lengde:	39.93 m
Breidde:	10.5 m
Bruttotonnasje:	671
Kallesignal:	LFTO

BØMMELFJORD

Pelagisk tråler



Eigar:	Eidesvåg AS
Verft:	Fitjar Mek. Verksted AS
Byggeår:	2003
Lengde:	68.8 m
Breidde:	13.8 m
Bruttotonnasje:	2046
Kallesignal:	LMBX

BÅRAGUTT

Kystfartøy



Eigar:	Båragutt Pelagic AS
Verft:	H&E Nordtveit Skipsbyggeri AS
Byggeår:	1987
Lengde:	44.78 m
Breidde:	9.5 m
Bruttotonnasje:	657
Kallesignal:	JXPQ

BÅTSFJORD

Hvitfisktråler



Eigar:	Finnmark Havfiske AS
Verft:	Astilleros Gondan
Byggeår:	1999
Lengde:	50.2 m
Breidde:	12.2 m
Bruttotonnasje:	1190
Kallesignal:	LJPH

CETUS

Pelagisk tråler



Eigar:	Cetus AS
Verft:	Fitjar Mek. Verksted AS
Byggeår:	2019
Lengde:	58.24 m
Breidde:	14 m
Bruttotonnasje:	2230
Kallesignal:	LFFK

CHRISTINA E

Ringnotfartøy



Eigar:	Christina E AS
Verft:	Karstensens Skibsværft AS
Byggeår:	2011
Lengde:	80.4 m
Breidde:	16.8 m
Bruttotonnasje:	3623
Kallesignal:	3YVG

DOGGI

Hvitfisktråler



Eigar:	Hammerfest Industrifiske AS
Verft:	Metalship & Docks s.a.
Byggeår:	2001
Lengde:	39.79 m
Breidde:	10.5 m
Bruttotonnasje:	691
Kallesignal:	LLIA

EINARSON

Kystfartøy



Eigar:	Botnhamn Sjø AS
Verft:	Sletta Båtbyggeri AS/ Riga Shipyard
Byggeår:	2003
Lengde:	27.4 m
Breidde:	9.4 m
Bruttotonnasje:	361
Kallesignal:	LMCE

EROS

Ringnotfartøy



Eigar:	Eros AS
Verft:	Larsnes Mek. Verksted AS
Byggeår:	2012
Lengde:	77.5 m
Breidde:	16.6 m
Bruttotonnasje:	4027
Kallesignal:	LCNG

FISKEBANK

Pelagisk tråler



Eigar:	Hopmark Havfiske AS
Verft:	Voldnes Skipsverft AS
Byggeår:	2004
Lengde:	53 m
Breidde:	12.4 m
Bruttotonnasje:	1188
Kallesignal:	LEPW

FISKEBAS

Ringnotfartøy



Eigar:	Fiskebas AS
Verft:	Vaagland Båtbyggeri AS
Byggeår:	2013
Lengde:	64.2 m
Breidde:	14 m
Bruttotonnasje:	1899
Kallesignal:	LDFS

FISKENES

Linefartøy



Eigar:	Fiskenes AS
Verft:	Larsnes Mek. Verksted AS
Byggeår:	2001
Lengde:	39.9 m
Breidde:	7.4 m
Bruttotonnasje:	902
Kallesignal:	LLKI

FISKESKJER

Ringnotfartøy



Eigar:	Fiskeskjer AS
Verft:	Karstensens Skipsværft AS
Byggeår:	2010
Lengde:	75.4 m
Breidde:	15.6 m
Bruttotonnasje:	3145
Kallesignal:	LDXH

FJELLMØY

Linefartøy



Eigar:	Fjellmøy AS
Verft:	H&E Nordtveit Skipsbyggeri AS
Byggeår:	1997
Lengde:	44.85 m
Breidde:	10.5 m
Bruttotonnasje:	935
Kallesignal:	LIWR

FRØYANES JUNIOR

Linefartøy



Eigar:	Frøyanes Junior AS
Verft:	Tersan Tersaneclik Sanayi Ve Ticaret AS
Byggeår:	2019
Lengde:	51.32 m
Breidde:	14.0 m
Bruttotonnasje:	1863
Kallesignal:	LFLJ

FUGLØYFJELL

Kystfartøy



Eigar:	Camaro Fiskeriselskap AS
Verft:	Bolsenøy Verft AS
Byggeår:	1976
Lengde:	27.49 m
Breidde:	8.0 m
Bruttotonnasje:	278
Kallesignal:	LDIW

GADUS NEPTUN

Hvitfisktråler



Eigar:	Finnmark Havfiske AS
Verft:	Vard Brattvaag
Byggeår:	2014
Lengde:	69.8 m
Breidde:	15.6 m
Bruttotonnasje:	3443
Kallesignal:	LDDG

GADUS NJORD

Hvitfisktråler



Eigar:	Nordland Havfiske AS
Verft:	Vard Brattvaag
Byggeår:	2013
Lengde:	68.8 m
Breidde:	15.6 m
Bruttotonnasje:	3443
Kallesignal:	LDDF

GADUS POSEIDON

Hvitfisktråler



Eigar:	Finnmark Havfiske AS
Verft:	Vard Brattvaag
Byggeår:	2013
Lengde:	69.8 m
Breidde:	15.6 m
Bruttotonnasje:	3441
Kallesignal:	LDAL

GAMBLER

Ringnotfartøy



Eigar:	Gambler AS
Verft:	Skala Skipasmdja, Færøylene
Byggeår:	1969
Lengde:	69.65 m
Breidde:	9.8 m
Bruttotonnasje:	1309
Kallesignal:	LELC

GARDAR

Ringnotfartøy



Eigar:	Gardar AS
Verft:	Hellesøy Verft AS
Byggeår:	1998
Lengde:	71.1 m
Breidde:	13 m
Bruttotonnasje:	2188
Kallesignal:	LKWZ

GEIR

Linefartøy



Eigar:	H. P. Holmeset AS
Verft:	Vaagland Båtbyggeri AS
Byggeår:	2020
Lengde:	63 m
Breidde:	13.5m
Bruttotonnasje:	2508
Kallesignal:	LFMO

GERDA MARIE

Ringnotfartøy



Eigar:	Gerda Marie AS
Verft:	Karstensens Skipbsværft AS
Byggeår:	2016
Lengde:	78.75 m
Breidde:	15.5m
Bruttotonnasje:	2935
Kallesignal:	LGFQ

GOLLENES

Pelagisk tråler



Eigar:	Gollenes AS
Verft:	Karstensens Skibsværft AS
Byggeår:	2011
Lengde:	62.6 m
Breidde:	12.8 m
Bruttotonnasje:	1427
Kallesignal:	LCOH

GRANIT

Hvitfisktråler



Eigar:	Halstensen Granit AS
Verft:	Tersan Shipyard, Tyrkia
Byggeår:	2017
Lengde:	81.2 m
Breidde:	16.6 m
Bruttotonnasje:	4427
Kallesignal:	LEBB

GRIMSHOLM

Ringnotfartøy



Eigar:	Grimsholm Fiskedrift AS
Verft:	Westcon AS
Byggeår:	1998
Lengde:	49.9 m
Breidde:	11 m
Bruttotonnasje:	854
Kallesignal:	LAKF

GUNNAR LANGVA

Ringnotfartøy



Eigar:	Gunnar Langva AS
Verft:	Westcon Yards AS
Byggeår:	2019
Lengde:	74.8m
Breidde:	15.5m
Bruttotonnasje:	2985
Kallesignal:	LFGY

H. ØSTERVOLD

Ringnotfartøy



Eigar:	H. Østervold AS
Verft:	Karstensens Skibsværft AS
Byggeår:	2015
Lengde:	69.95 m
Breidde:	15 m
Bruttotonnasje:	2365
Kallesignal:	LKUX

HALTENTRÅL

Hvitfisktråler



Eigar:	Nye Solskjær AS
Verft:	Ailsa-Troon LTD
Byggeår:	1998
Lengde:	34 m
Breidde:	10 m
Bruttotonnasje:	567
Kallesignal:	LDAR

HARDHAUS

Ringnotfartøy



Eigar:	Hardhaus AS
Verft:	Cemre Shipyard
Byggeår:	2021
Lengde:	74.5 m
Breidde:	16 m
Bruttotonnasje:	3226
Kallesignal:	LFNJ

HARGUN

Ringnotfartøy



Eigar:	Hargun Havfiske AS
Verft:	Eidsvik Skipsbyggeri AS
Byggeår:	1999
Lengde:	68.1 m
Breidde:	12.6 m
Bruttotonnasje:	1772
Kallesignal:	LJVB

HARVEST

Ringnotfartøy



Eigar:	Hardhaus AS
Verft:	Fitjar Mek. Verksted AS
Byggeår:	2014
Lengde:	67 m
Breidde:	14.8 m
Bruttotonnasje:	2342
Kallesignal:	LDKY

HAVBRYN

Hvitfisktråler



Eigar:	Havbryn AS
Verft:	Tersan Shipyard, Tyrkia
Byggeår:	2012
Lengde:	69.9 m
Breidde:	15.4 m
Bruttotonnasje:	3104
Kallesignal:	LDBT

HAVFISK

Ringnotfartøy



Eigar:	Havfisk AS
Verft:	Eidsvik Skipsbyggeri AS
Byggeår:	2000
Lengde:	67.4 m
Breidde:	13 m
Bruttotonnasje:	1988
Kallesignal:	LLGA

HAVGLANS

Ringnotfartøy



Eigar:	Havglans AS
Verft:	Karstensens Skibsværft AS
Byggeår:	2007
Lengde:	62.6 m
Breidde:	12.8 m
Bruttotonnasje:	1363
Kallesignal:	LCUZ

HAVSEL

Selfangstskute



Eigar:	Fjord Havsel AS
Verft:	Kolvereid
Byggeår:	1980
Lengde:	33.28 m
Breidde:	7.6 m
Bruttotonnasje:	300
Kallesignal:	LIXI

HAVSTRAND

Hvitfisktråler



Eigar:	AS Havstrand
Verft:	Tersan Shipyard, Tyrkia
Byggeår:	2013
Lengde:	69.9 m
Breidde:	15.4 m
Bruttotonnasje:	3104
Kallesignal:	LDBR

HAVSTÅL

Ringnotfartøy



Eigar:	Havstål AS
Verft:	West Contractors AS
Byggeår:	2009
Lengde:	71.6 m
Breidde:	15.6 m
Bruttotonnasje:	2943
Kallesignal:	LESG

HAVSKJER

Ringnotfartøy



Eigar:	Havskjer AS
Verft:	Karstensens Skibsværft AS
Byggeår:	2021
Lengde:	80 m
Breidde:	16 m
Bruttotonnasje:	3497
Kallesignal:	LFUZ

HAVTIND

Hvitfisktråler



Eigar:	Nordland Havfiske AS
Verft:	Umoe Sterkoder
Byggeår:	1997
Lengde:	59.75 m
Breidde:	13 m
Bruttotonnasje:	1853
Kallesignal:	LCMP

HEGE THERESA

Kystfartøy



Eigar:	Berg Fisk AS
Verft:	Voldnes Skipsverft AS
Byggeår:	2001
Lengde:	27.43 m
Breidde:	9.5 m
Bruttotonnasje:	476
Kallesignal:	LLLI

HELLEVIG 1

Kystfartøy



Eigar:	Hellevig AS
Verft:	Tjornvarvet AB
Byggeår:	2001
Lengde:	40.3 m
Breidde:	9 m
Bruttotonnasje:	499
Kallesignal:	LEUM

HERMES

Hvitfisktråler



Eigar:	Hermes AS
Verft:	Solstrand Verft AS
Byggeår:	2001
Lengde:	55 m
Breidde:	13.2 m
Bruttotonnasje:	1572
Kallesignal:	LLOP

HERØYFJORD

Pelagisk tråler



Eigar:	Traal AS
Verft:	Karstensens Skipsværft AS
Byggeår:	2013
Lengde:	69.95 m
Breidde:	15 m
Bruttotonnasje:	2352
Kallesignal:	LGSJ

HERØYHAV

Ringnotfartøy



Eigar:	Herøyhav AS
Verft:	Karstensens Skipsværft AS
Byggeår:	2013
Lengde:	69.95 m
Breidde:	15 m
Bruttotonnasje:	2293
Kallesignal:	LDFB

HOLMØY

Hvitfisktråler



Eigar:	Prestfjord AS
Verft:	Freire, Spania
Byggeår:	2016
Lengde:	69.7 m
Breidde:	16 m
Bruttotonnasje:	3317
Kallesignal:	LCLP

HOVDEN VIKING

Kystfartøy



Eigar:	Hovden Senior AS
Verft:	Larsnes Mek. Verksted
Byggeår:	2018
Lengde:	46 m
Breidde:	12 m
Bruttotonnasje:	1010
Kallesignal:	LEYN

HUNTER

Kystfartøy



Eigar:	Havøy Kystfiske AS
Verft:	Simek AS
Byggeår:	1989
Lengde:	44.9 m
Breidde:	11 m
Bruttotonnasje:	877
Kallesignal:	LKUA

HÅFLU

Pelagisk tråler



Eigar:	Håflu AS
Verft:	Nordtveitsgrend
Byggeår:	1991
Lengde:	42.5 m
Breidde:	9.6 m
Bruttotonnasje:	598
Kallesignal:	LEQJ

INGRID MAJALA

Ringnotfartøy



Eigar:	Silfaks Fiskebåtrederi AS
Verft:	Western Shiprepair Yard
Byggeår:	1999
Lengde:	61.75 m
Breidde:	11.6 m
Bruttotonnasje:	1192
Kallesignal:	LJZO

ISHAVET

Hvitfisktråler



Eigar:	Bluewild Ocean
Verft:	Tersan Shipyard, Tyrkia
Byggeår:	2013
Lengde:	74.7 m
Breidde:	15.4 m
Bruttotonnasje:	3430
Kallesignal:	3YYB

J. BERGVOLL

Hvitfisktråler



Eigar:	Nergård Havfiske AS
Verft:	Solstrand Verft AS
Byggeår:	2000
Lengde:	57.3 m
Breidde:	12.6 m
Bruttotonnasje:	1483
Kallesignal:	LLAJ

KAMILLA GRANDE

Kystfartøy



Eigar:	Øksnes Kystfiske
Verft:	Larsnes Mek. Verksted AS
Byggeår:	2006
Lengde:	37.54 m
Breidde:	9.25 m
Bruttotonnasje:	496
Kallesignal:	JWLM

KAP FARVEL

Linefartøy



Eigar:	Koralhav AS
Verft:	Solstrand AS
Byggeår:	1998
Lengde:	46.57 m
Breidde:	10 m
Bruttotonnasje:	987
Kallesignal:	LAYK

KILDIN

Kystfartøy



Eigar:	Mikal Solhaug AS
Verft:	Estaleiros Sao Jacinto
Byggeår:	2001
Lengde:	37.36 m
Breidde:	9 m
Bruttotonnasje:	496
Kallesignal:	LJYT

Innmeldt januar 2022

KINGS BAY

Ringnotfartøy



Eigar:	Kings-Bay AS
Verft:	Larsnes Mek. Verksted AS
Byggeår:	2013
Lengde:	77.5 m
Breidde:	16.6 m
Bruttotonnasje:	4027
Kallesignal:	LCNN

KNESTER

Ringnotfartøy



Eigar:	Knester AS
Verft:	Eidsvik Skipsbyggeri AS
Byggeår:	2007
Lengde:	71.1 m
Breidde:	14.4 m
Bruttotonnasje:	2263
Kallesignal:	JWNI

KNUT OLAV

Kystfartøy



Eigar:	Kransvik AS
Verft:	Vestværfet Aps, Danmark
Byggeår:	2019
Lengde:	37.91 m
Breidde:	10 m
Bruttotonnasje:	772
Kallesignal:	LESF

KONGSFJORD

Hvitfisktråler



Eigar:	Finnmark Havfiske
Verft:	Vard Group AS
Byggeår:	2020
Lengde:	80.4 m
Breidde:	16.7 m
Bruttotonnasje:	4171
Kallesignal:	LFNT

KONGSVARD

Avgr. Nordsjøtrål



Eigar:	Kongsvard AS
Verft:	Tjørnvarvet, Sverige
Byggeår:	1998
Lengde:	36.28 m
Breidde:	8.2 m
Bruttotonnasje:	431
Kallesignal:	LFZR

KONGSØY

Avgr. Nordsjøtrål



Eigar:	Kongsøy AS
Verft:	Karstensens Skibsværft AS
Byggeår:	2006
Lengde:	35 m
Breidde:	9.5 m
Bruttotonnasje:	398
Kallesignal:	LEXG

KORALEN

Linefartøy



Eigar:	Koral fjord AS
Verft:	Fiskerstrand Verft
Byggeår:	1981
Lengde:	43.2 m
Breidde:	8 m
Bruttotonnasje:	521
Kallesignal:	LJSL

KORALHAV

Linefartøy



Eigar:	Koralhav AS
Verft:	Larsnes Mek. Verksted AS
Byggeår:	2000
Lengde:	39.94 m
Breidde:	10.58 m
Bruttotonnasje:	850
Kallesignal:	LLFV

KRANSVIK JR

Kystfartøy



Eigar:	Kransvik AS
Verft:	Brødrene Hukkelberg AS
Byggeår:	1997
Lengde:	27.99 m
Breidde:	7.5 m
Bruttotonnasje:	284
Kallesignal:	LJDJ

KVITUNGEN

Selfangstskute



Eigar:	Kvitungen AS
Verft:	Liaaen, A M Mek. Verksted
Byggeår:	1958
Lengde:	46.59 m
Breidde:	7.5 m
Bruttotonnasje:	504
Kallesignal:	LGPZ

KVANNØY

Ringnotfartøy



Eigar:	Dahl Fiskeri AS
Verft:	Karstensens Skibsværft AS
Byggeår:	2015
Lengde:	78 m
Breidde:	15.5 m
Bruttotonnasje:	2786
Kallesignal:	LKUF

KÅGTIND II

Hvitfisktråler



Eigar:	Nergård Havfiske AS
Verft:	Gordon S.A. Astilleros – Figueras
Byggeår:	2000
Lengde:	64.7 m
Breidde:	12.2 m
Bruttotonnasje:	1648
Kallesignal:	LFBW

LANCE

Selfangstskute



Eigar:	Lance AS
Verft:	Sterkoder Mek. Verksted AS
Byggeår:	1978
Lengde:	53.56 m
Breidde:	12.6 m
Bruttotonnasje:	1380
Kallesignal:	LGKI

Medlem til august 2021

LANGENES

Hvitfisktråler



Eigar:	Bluewild Ocean II AS
Verft:	Liaaen, A M Mek. Verksted
Byggeår:	1986
Lengde:	56 m
Breidde:	12.4 m
Bruttotonnasje:	1345
Kallesignal:	JXJU

LANGØY

Hvitfisktråler



Eigar:	Prestfjord AS
Verft:	Tersan Shipyard, Tyrkia
Byggeår:	2013
Lengde:	74.7 m
Breidde:	15.4 m
Bruttotonnasje:	3549
Kallesignal:	LJWI

LEANDER

Kystfartøy



Eigar:	Øksnes Kystfiske AS
Verft:	Larsnes Mek. Verksted AS
Byggeår:	2010
Lengde:	36.5 m
Breidde:	9.25 m
Bruttotonnasje:	490
Kallesignal:	3YCU

LEINEBRIS

Linefartøy



Eigar:	Leinebris AS
Verft:	Tersan Shipyard, Tyrkia
Byggeår:	2015
Lengde:	58 m
Breidde:	13.4 m
Bruttotonnasje:	2405
Kallesignal:	LCIK

LIAVÅG

Kystfartøy



Eigar:	Oma Kyst AS
Verft:	Langstein Slip og Båtbyggeri
Byggeår:	1965
Lengde:	21.17 m
Breidde:	5.95 m
Bruttotonnasje:	97
Kallesignal:	LDUX

Medlem til september 2021

LIBAS

Ringnotfartøy



Eigar:	Liafjord AS
Verft:	Cemre Marin Endustri A.S
Byggeår:	2021
Lengde:	86.1 m
Breidde:	17.8 m
Bruttotonnasje:	4553
Kallesignal:	LFWK

LIGRUNN

Ringnotfartøy



Eigar:	Ligrunn AS
Verft:	Hellesøy Verft AS
Byggeår:	2013
Lengde:	64 m
Breidde:	13.8 m
Bruttotonnasje:	1825
Kallesignal:	LDAK

LISE-BEATE

Kystfartøy



Eigar:	Oddvar Nes AS
Verft:	Porsgrunn Mek. Verksted
Byggeår:	2002
Lengde:	36.39 m
Breidde:	8.5 m
Bruttotonnasje:	436
Kallesignal:	LLYL

LOFOTFANGST

Kystfartøy



Eigar:	Mosken Kystfiske AS
Verft:	Moen Slip AS
Byggeår:	2001
Lengde:	27.3 m
Breidde:	9.5 m
Bruttotonnasje:	404
Kallesignal:	LLMI

LORAN

Linefartøy



Eigar:	Loran AS
Verft:	Solstrand Verft AS
Byggeår:	1999
Lengde:	51.2 m
Breidde:	11 m
Bruttotonnasje:	1292
Kallesignal:	LJWR

LØNNINGEN

Pelagisk tråler



Eigar:	Bømlo Trål AS
Verft:	Eidsvik Skipsbyggeri AS
Byggeår:	1998
Lengde:	61.86 m
Breidde:	11.6 m
Bruttotonnasje:	1169
Kallesignal:	LKLV

LØNNØY

Pelagisk tråler



Eigar:	Lønnøy AS
Verft:	Fitjar Mek. Verksted AS
Byggeår:	1999
Lengde:	68.3 m
Breidde:	14 m
Bruttotonnasje:	2183
Kallesignal:	LJTD

M. YTTERSTAD

Ringnotfartøy



Eigar:	M.Ytterstad AS
Verft:	Besiktas, Istanbul
Byggeår:	2015
Lengde:	74.8 m
Breidde:	15.4 m
Bruttotonnasje:	2906
Kallesignal:	LFTI

MAGNE ARVESEN

Hvitfisktråler



Eigar:	Engenes Fiskeriselskap AS
Verft:	Astilleros Godan S.A
Byggeår:	2021
Lengde:	69.8 m
Breidde:	15.9 m
Bruttotonnasje:	3422
Kallesignal:	LFVX

MALENE S

Ringnotfartøy



Eigar:	Skårungen II AS
Verft:	Simek AS
Byggeår:	2000
Lengde:	68.3 m
Breidde:	14 m
Bruttotonnasje:	2190
Kallesignal:	LMWR

MANON

Ringnotfartøy



Eigar:	K. Halstensen AS
Verft:	Th. Hellesøy Skipsbyggeri AS
Byggeår:	1996
Lengde:	70 m
Breidde:	13.6 m
Bruttotonnasje:	1793
Kallesignal:	LJOD

MELØYFJORD

Kystfartøy



Eigar:	Meløyfjord Fiskeriselskap AS
Verft:	Stadyard AS
Byggeår:	2021
Lengde:	45.15 m
Breidde:	11 m
Bruttotonnasje:	921
Kallesignal:	LFYY

MEREDIAN

Selfangstskute



Eigar:	Kvitbjørn AS
Verft:	Estaleiros Sao Jacinto
Byggeår:	1987
Lengde:	29.4 m
Breidde:	8.6 m
Bruttotonnasje:	345
Kallesignal:	JXNI

Medlem til september 2021

MOLNES

Hvitfisktråler



Eigar:	Nordic Wildfish AS
Verft:	Brattvåg Skipsverft
Byggeår:	1998
Lengde:	66.28 m
Breidde:	14 m
Bruttotonnasje:	2475
Kallesignal:	LNKS

MORTEN EINAR

Pelagisk tråler



Eigar:	Troland Havfiske AS
Verft:	Båtbygg AS
Byggeår:	2012
Lengde:	64 m
Breidde:	13.8 m
Bruttotonnasje:	1825
Kallesignal:	LCOV

MOSTEIN I

Pelagisk tråler



Eigar:	Nordtun Trål AS
Verft:	Karlsson skibs- & stålservice
Byggeår:	2019
Lengde:	49.96 m
Breidde:	10 m
Bruttotonnasje:	749
Kallesignal:	LGBG

NESBAKK

Linefartøy



Eigar:	Nye Nesbakk AS
Verft:	Søviknes Verft
Byggeår:	1999
Lengde:	44.8 m
Breidde:	11 m
Bruttotonnasje:	1184
Kallesignal:	LJZJ

NOKASA

Hvitfisktråler



Eigar:	Nordfjord Havfiske AS
Verft:	Estaleiros Sao Jacinto
Byggeår:	1989
Lengde:	45 m
Breidde:	12 m
Bruttotonnasje:	1285
Kallesignal:	LFOC

NORDBAS

Hvitfisktråler



Eigar:	Nordnes AS
Verft:	Slippstodin H/F
Byggeår:	1979
Lengde:	60.48 m
Breidde:	10.26 m
Bruttotonnasje:	1185
Kallesignal:	LFGW

NORDFISK

Ringnotfartøy



Eigar:	Andreassens Rederi AS
Verft:	Eidsvik Skipsbyggeri AS
Byggeår:	2002
Lengde:	64 m
Breidde:	13 m
Bruttotonnasje:	1518
Kallesignal:	LLVK

NORDHAVET

Kystfartøy



Eigar:	Nordhavet AS
Verft:	Larsnes Mek. Verksted AS
Byggeår:	2018
Lengde:	37.78 m
Breidde:	9.25 m
Bruttotonnasje:	605
Kallesignal:	LEPQ

NORDSJØBAS

Pelagisk tråler



Eigar:	Fosnavaag Havfiske AS
Verft:	Flekkefjord Slipp og Maskinfabrikk AS
Byggeår:	2003
Lengde:	70.3 m
Breidde:	13.5 m
Bruttotonnasje:	2055
Kallesignal:	LFJF

NORDSTAR

Hvitfisktråler



Eigar:	Nordnes Kystfiske AS
Verft:	Aker Aukra AS
Byggeår:	1969
Lengde:	75.5 m
Breidde:	13 m
Bruttotonnasje:	2053
Kallesignal:	LHXV

NORDTIND

Hvitfisktråler



Eigar:	Nordland Havfiske AS
Verft:	Vard Søviknes
Byggeår:	2018
Lengde:	80.4 m
Breidde:	16.7 m
Bruttotonnasje:	4129
Kallesignal:	LEGQ

NORTHEASTERN

Krabbefartøy



Eigar:	Opilio AS
Verft:	Smevik Mek. Verksted
Byggeår:	1970
Lengde:	57.65 m
Breidde:	8.5 m
Bruttotonnasje:	879
Kallesignal:	LMZR

NYBO

Ringnotfartøy



Eigar:	Nybo Holding AS
Verft:	Eidsvik Skipsbyggeri AS
Byggeår:	2003
Lengde:	65 m
Breidde:	13.2 m
Bruttotonnasje:	1674
Kallesignal:	LMFZ

NYSTRØM

Kystfartøy



Eigar:	Nybonia Hav AS
Verft:	Sterkoder Mek. Verksted AS
Byggeår:	1980
Lengde:	53.3 m
Breidde:	9.5 m
Bruttotonnasje:	901
Kallesignal:	3YQP

O. HUSBY

Linefartøy



Eigar:	O. Husby Fiskebåtrederi AS
Verft:	Larsnes Mek. Verksted AS
Byggeår:	1998
Lengde:	51.7 m
Breidde:	9 m
Bruttotonnasje:	928
Kallesignal:	LJQG

ODD LUNDBERG

Ringnotfartøy



Eigar:	Odd Lundberg AS
Verft:	Karstensens Skipsværft AS
Byggeår:	2019
Lengde:	61.81 m
Breidde:	15.2 m
Bruttotonnasje:	2774
Kallesignal:	LFUO

OLAGUTT

Kystfartøy



Eigar:	Olagutt AS
Verft:	Havyard Stål, Nordfjordeid
Byggeår:	2001
Lengde:	30.45 m
Breidde:	8.5 m
Bruttotonnasje:	344
Kallesignal:	LLRW

OLYMPIC PRAWN

Hvitfisk/reketrål



Eigar:	Nordøytrål AS
Verft:	Cemre Marin Endustri A.S, Tyrkia
Byggeår:	2020
Lengde:	69.91 m
Breidde:	16 m
Bruttotonnasje:	3292
Kallesignal:	LFNX

PIRAJA

Pelagisk tråler



Eigar:	Piraja AS
Verft:	P. Høyvolds Mek. Verksted AS
Byggeår:	1983
Lengde:	38.7 m
Breidde:	10 m
Bruttotonnasje:	566
Kallesignal:	LMTJ

POLAR PIONEER

Krabbefartøy



Eigar:	Polar Pioneer AS
Verft:	P+S Werften GmbH
Byggeår:	1999
Lengde:	49.95 m
Breidde:	11.2 m
Bruttotonnasje:	1101
Kallesignal:	LEHG

PRESTFJORD

Hvitfisktråler



Eigar:	Prestfjord AS
Verft:	Myklebust Mek. Verksted AS
Byggeår:	2011
Lengde:	65 m
Breidde:	15 m
Bruttotonnasje:	2610
Kallesignal:	3YHX

PROWESS

Krabbefartøy



Eigar:	Ocean Venture AS
Verft:	Brattvåg Skipsverft
Byggeår:	1988
Lengde:	60.2 m
Breidde:	11 m
Bruttotonnasje:	1612
Kallesignal:	LCUF

QUO VADIS

Kystfartøy



Eigar:	Fiskeriselskapet Norli AS
Verft:	Tersan Shipyard, Tyrkia
Byggeår:	2014
Lengde:	34.07 m
Breidde:	9.5 m
Bruttotonnasje:	499
Kallesignal:	LHRZ

RADEK

Kystfartøy



Eigar:	Nye Radek AS
Verft:	Gravdal Skipsb, Sunde
Byggeår:	1968
Lengde:	53.55 m
Breidde:	8.53 m
Bruttotonnasje:	644
Kallesignal:	LNXT

RAMOEN

Hvitfisktråler



Eigar:	Ramoen AS
Verft:	Armon, Gijon, Spain
Byggeår:	2016
Lengde:	75.05 m
Breidde:	16 m
Bruttotonnasje:	3723
Kallesignal:	LDNV

RAV Ringnotfartøy



Eigar:	Peter Hepsø Rederi AS
Verft:	Karstensens Skipsværft AS
Byggeår:	2019
Lengde:	79.75 m
Breidde:	15.5 m
Bruttotonnasje:	3274
Kallesignal:	LFSW

REMØY Hvitfisktråler



Eigar:	Remøy Havfiske AS
Verft:	Vard Søviknes
Byggeår:	2013
Lengde:	74 m
Breidde:	16 m
Bruttotonnasje:	3909
Kallesignal:	LDSF

RINGBAS Kystfartøy



Eigar:	Ringbas AS
Verft:	Wermia Industri AB
Byggeår:	1987
Lengde:	22.5 m
Breidde:	6 m
Bruttotonnasje:	133
Kallesignal:	LFYI

ROALDNES Hvitfisktråler



Eigar:	Roaldsnes AS
Verft:	Vaagland Båtbyggeri AS
Byggeår:	1997
Lengde:	33.95 m
Breidde:	10.3 m
Bruttotonnasje:	536
Kallesignal:	LIPZ

ROGNE Ringnotfartøy



Eigar:	Rogne AS
Verft:	Karstensens Skipsværft AS
Byggeår:	2013
Lengde:	69.9 m
Breidde:	14.2 m
Bruttotonnasje:	1964
Kallesignal:	LDGS

ROLF ASBJØRN Kystfartøy



Eigar:	Rolf Asbjørn AS
Verft:	Tersan Shipyard, Tyrkia
Byggeår:	2013
Lengde:	42.07 m
Breidde:	9.5 m
Bruttotonnasje:	792
Kallesignal:	LAIC

ROWENTA Kystfartøy



Eigar:	Rowenta AS
Verft:	Voldnes Skipsverft AS
Byggeår:	1997
Lengde:	34.25 m
Breidde:	9 m
Bruttotonnasje:	470
Kallesignal:	LJBC

RYPEFJORD Hvitfisktråler



Eigar:	Hammerfest Industrifiske AS
Verft:	Slipen Mek. Verksted
Byggeår:	1995
Lengde:	53.1 m
Breidde:	12 m
Bruttotonnasje:	1192
Kallesignal:	LHMF

RØDHOLMEN Ringnotfartøy



Eigar:	Rødholmen AS
Verft:	Kopervik Slip AS
Byggeår:	1996
Lengde:	75 m
Breidde:	12 m
Bruttotonnasje:	1874
Kallesignal:	LCMN

RØSTNESVÅG

Krabbefartøy



Eigar:	Ice Sea AS
Verft:	Storviks Mek. Verksted
Byggeår:	1972
Lengde:	53.47 m
Breidde:	9 m
Bruttotonnasje:	914
Kallesignal:	LEDC

RØTTINGØY

Ringnotfartøy



Eigar:	Dales Rederi AS
Verft:	Eidsvik Skipsbyggeri AS
Byggeår:	1994
Lengde:	59.2 m
Breidde:	12 m
Bruttotonnasje:	1327
Kallesignal:	LCNX

SALVØY

Kystfartøy



Eigar:	Salvøy Havfiske AS
Verft:	Wooruit Scheepwerf
Byggeår:	1975
Lengde:	41.1 m
Breidde:	7.8 m
Bruttotonnasje:	480
Kallesignal:	LECG

Medlem til februar 2021

SANDER ANDRE

Kystfartøy



Eigar:	Benonisen Fiskeri AS
Verft:	Larsnes Mek. Verksted AS
Byggeår:	2017
Lengde:	38.65 m
Breidde:	9.25 m
Bruttotonnasje:	499
Kallesignal:	LELQ

SEGLA

Kystfartøy



Eigar:	Segla Fiskebåtrederi AS
Verft:	Porsgrunn Mek. Verksted
Byggeår:	2002
Lengde:	36.39 m
Breidde:	8.5 m
Bruttotonnasje:	436
Kallesignal:	LLZL

SEIR

Linefartøy



Eigar:	Seir AS
Verft:	Vaagland Båtbyggeri AS
Byggeår:	2018
Lengde:	53.1 m
Breidde:	12.8 m
Bruttotonnasje:	1915
Kallesignal:	LFAY

SELVÅG SENIOR

Ringnotfartøy



Eigar:	Arhaugfjord AS
Verft:	Slipen Mek. Verksted
Byggeår:	1999
Lengde:	67.4 m
Breidde:	13 m
Bruttotonnasje:	1960
Kallesignal:	LJXW

SENIOR

Ringnotfartøy



Eigar:	Senior AS
Verft:	Eidsvik Skipsbyggeri AS
Byggeår:	2003
Lengde:	69.77 m
Breidde:	14,5 m
Bruttotonnasje:	2302
Kallesignal:	LDHM

SENJA

Hvitfisktråler



Eigar:	Nergård Havfiske AS
Verft:	Vard Group AS
Byggeår:	2020
Lengde:	80.4 m
Breidde:	6.85 m
Bruttotonnasje:	4172
Kallesignal:	LFRA

SILLE MARIE

Pelagisk tråler



Eigar:	Sille Marie AS
Verft:	Tjornvarvet AB
Byggeår:	2000
Lengde:	37.3 m
Breidde:	9 m
Bruttotonnasje:	484
Kallesignal:	LCPE

SJØBRIS

Ringnotfartøy



Eigar:	Teigebris II AS
Verft:	Drammen Slip og Verksted
Byggeår:	1985
Lengde:	69.94 m
Breidde:	12 m
Bruttotonnasje:	1559
Kallesignal:	JWSG

SJØGLANS

Kystfartøy



Eigar:	Heggøy AS
Verft:	Eidsvik Skipsbyggeri AS
Byggeår:	1998
Lengde:	44.85 m
Breidde:	10 m
Bruttotonnasje:	630
Kallesignal:	LIZI

SJØVÆR

Linefartøy



Eigar:	Sjøvær Havfiske AS
Verft:	Nordtveitsgrend
Byggeår:	1988
Lengde:	39.29 m
Breidde:	8.5 m
Bruttotonnasje:	562
Kallesignal:	LALK

SKAGØYSUND

Kystfartøy



Eigar:	Skagøysund AS
Verft:	Vaagland Båtbyggeri AS
Byggeår:	2004
Lengde:	38.05 m
Breidde:	9 m
Bruttotonnasje:	498
Kallesignal:	LMUR

SKJONGHOLM

Kystfartøy



Eigar:	Skjongholm AS
Verft:	Solstrand Verft AS
Byggeår:	1982
Lengde:	34 m
Breidde:	8.5 m
Bruttotonnasje:	469
Kallesignal:	LHSQ

SLAATTERØY

Ringnotfartøy



Eigar:	K. Halstensen AS
Verft:	Karstensens Skipsværft AS
Byggeår:	2016
Lengde:	80.8 m
Breidde:	16.6 m
Bruttotonnasje:	3720
Kallesignal:	LGTV

SMARAGD

Ringnotfartøy



Eigar:	Nye Smaragd AS
Verft:	Cemre Marin Endüstri, Yalova
Byggeår:	2015
Lengde:	74 m
Breidde:	15.8 m
Bruttotonnasje:	3580
Kallesignal:	LKOO

STEINEVIK

Ringnotfartøy



Eigar:	Steinevik AS
Verft:	Stocznia Szczecinska/TH Hellesøy AS
Byggeår:	1989
Lengde:	63.5 m
Breidde:	12 m
Bruttotonnasje:	1693
Kallesignal:	LAQD

STOREKNUT

Ringnotfartøy



Eigar: Drønen Havfiske AS

Verft: Th. Hellesøy
Skipsbyggeri AS

Byggeår: 1996

Lengde: 70.6 m

Breidde: 13.6 m

Bruttotonnasje: 2138

Kallesignal: LMDO

STRAND SENIOR

Ringnotfartøy



Eigar: Strand Senior AS

Verft: Karstensens Skipsværft AS

Byggeår: 2019

Lengde: 66.5 m

Breidde: 15.3 m

Bruttotonnasje: 2884

Kallesignal: LFSY

STRAUMBAS

Kystfartøy



Eigar: Bømmelfisk AS

Verft: West Contractors AS

Byggeår: 1998

Lengde: 44.23 m

Breidde: 10.98 m

Bruttotonnasje: 852

Kallesignal: LEWL

STRAUMBERG

Ringnotfartøy



Eigar: Straumberg Drift AS

Verft: Larsnes Mek. Verksted AS

Byggeår: 2013

Lengde: 46.55 m

Breidde: 12 m

Bruttotonnasje: 932

Kallesignal: LDEF

STÅLBAS

Selfangstskute



Eigar: Barens Offshore AS

Verft: Beliard Crighton,
Ostende, BF

Byggeår: 1955

Lengde: 58.75 m

Breidde: 9.4 m

Bruttotonnasje: 854

Kallesignal: LNXH

SUNDERØY

Hvitfisktråler



Eigar: Prestfjord AS

Verft: Astilleros Gondan

Byggeår: 2020

Lengde: 77.26 m

Breidde: 17 m

Bruttotonnasje: 4216

Kallesignal: LFPE

SVANAUG ELISE

Ringnotfartøy



Eigar: Kolbjørn Ervik & Sønner AS

Verft: Eidsvik Skipsbyggeri AS

Byggeår: 2001

Lengde: 64 m

Breidde: 13 m

Bruttotonnasje: 1513

Kallesignal: LLRD

SYDVEST

Ringnotfartøy



Eigar: Maron AS

Verft: Rabben Mek.verksted AS

Byggeår: 2000

Lengde: 61.75

Breidde: 11.6 m

Bruttotonnasje: 1190

Kallesignal: LLAS

SYNES

Hvitfisktråler



Eigar: Roaldsnes AS

Verft: Aas Mek. Verksted, Vestnes

Byggeår: 2000

Lengde: 48.13 m

Breidde: 13 m

Bruttotonnasje: 1498

Kallesignal: LLAY

SÆBJØRN

Ringnotfartøy



Eigar:	AS Sæbjørn
Verft:	Eidsvik Skipsbyggeri AS
Byggeår:	1996
Lengde:	65.7 m
Breidde:	12.6 m
Bruttotonnasje:	1742
Kallesignal:	LIFA

TALBOR

Ringnotfartøy



Eigar:	Talbor AS
Verft:	Fitjar Mek. Verksted AS
Byggeår:	2001
Lengde:	64 m
Breidde:	13 m
Bruttotonnasje:	1514
Kallesignal:	LLQM

TEIGENES

Ringnotfartøy



Eigar:	Teigenes AS
Verft:	Northern Shipyard/Navol Shipyard SA
Byggeår:	2005
Lengde:	75.4 m
Breidde:	15.6 m
Bruttotonnasje:	2883
Kallesignal:	LNTY

TOBIS

Avgr. Nordsjøtrål



Eigar:	Haraldson AS
Verft:	Karstensens Skibsværft AS
Byggeår:	2018
Lengde:	39.95 m
Breidde:	10 m
Bruttotonnasje:	574
Kallesignal:	LFOB

TROMSBAS

Krabbefartøy



Eigar:	Chrisma AS
Verft:	Pusnes Mek./Fredrikstad Mek.
Byggeår:	1956
Lengde:	67.55 m
Breidde:	12.34 m
Bruttotonnasje:	2162
Kallesignal:	LAWQ

TRONDSKJÆR

Kystfartøy



Eigar:	Oddvar Nes AS
Verft:	Stadyard AS
Byggeår:	2019
Lengde:	35 m
Breidde:	9.8 m
Bruttotonnasje:	499
Kallesignal:	LFBC

TRYGVASON

Pelagisk tråler



Eigar:	Trygvason 2 AS
Verft:	Karstensens Skibsværft AS
Byggeår:	2001
Lengde:	63.97 m
Breidde:	11.5 m
Bruttotonnasje:	1464
Kallesignal:	LENJ

TRYGVE B

Kystfartøy



Eigar:	Eskøy AS
Verft:	Solstrand slip og båtbyggeri A/S
Byggeår:	1986
Lengde:	38.78 m
Breidde:	8 m
Bruttotonnasje:	496
Kallesignal:	JXDZ

TRØNDERBAS

Ringnotfartøy



Eigar:	Trønderbas AS
Verft:	Westcon AS
Byggeår:	1999
Lengde:	68.25 m
Breidde:	14 m
Bruttotonnasje:	2213
Kallesignal:	LJYV

TØNSNES

Hvitfisktråler



Eigar:	Nergård Havfiske AS
Verft:	Solstrand Verft AS
Byggeår:	2000
Lengde:	50.8 m
Breidde:	12.6 m
Bruttotonnasje:	1194
Kallesignal:	LLAD

VALDIMAR H

Kystfartøy



Eigar:	Eskøy AS
Verft:	Kaarbøs mek. Verksted
Byggeår:	1968
Lengde:	38.42 m
Breidde:	7.31 m
Bruttotonnasje:	359
Kallesignal:	LEQS

VEIDAR

Linefartøy



Eigar:	Veidar AS
Verft:	Simek AS
Byggeår:	2018
Lengde:	55.5 m
Breidde:	13.2 m
Bruttotonnasje:	2195
Kallesignal:	LEPY

VESTFART

Ringnotfartøy



Eigar:	Vestfart AS
Verft:	Larsnes Mek. Verksted AS
Byggeår:	2001
Lengde:	64 m
Breidde:	13 m
Bruttotonnasje:	1517
Kallesignal:	LLRG

VESTKAPP

Linefartøy



Eigar:	Vestkapp AS
Verft:	Tersan Tersanecilik Sanayi ve Ticaret AS
Byggeår:	2019
Lengde:	51.32 m
Breidde:	14 m
Bruttotonnasje:	1863
Kallesignal:	LFLF

VESTLINER

Linefartøy



Eigar:	Carisma Viking AS
Verft:	Pella, Shipyard Leningrad
Byggeår:	2016
Lengde:	47.5 m
Breidde:	112 m
Bruttotonnasje:	1365
Kallesignal:	LELD

VESTSTEINEN

Linefartøy



Eigar:	Veststeinen AS
Verft:	Nordyard og Båtbygg
Byggeår:	1998
Lengde:	46.57 m
Breidde:	10 m
Bruttotonnasje:	897
Kallesignal:	LJCM

VESTTIND

Hvitfisktråler



Eigar:	Nordland Havfiske AS
Verft:	Myklebust Mek. Verksted AS
Byggeår:	2000
Lengde:	60 m
Breidde:	14 m
Bruttotonnasje:	2243
Kallesignal:	LLDH

VICTORIA MAY

Avgr. Nordsjøtrål



Eigar:	Victoria May AS
Verft:	Macduff Shipyards Ltd.
Byggeår:	2010
Lengde:	24.27 m
Breidde:	7.02 m
Bruttotonnasje:	209
Kallesignal:	LEVW

VIKANØY

Kystfartøy



Eigar:	Havbør AS
Verft:	Ozata Tersanecilik San.ve Tic AS
Byggeår:	2021
Lengde:	44.2 m
Breidde:	11.5 m
Bruttotonnasje:	911
Kallesignal:	LFXX

VIKINGBANK

Pelagisk tråler



Eigar:	Cetus AS
Verft:	Fitjar Mekaniske Verksted AS
Byggeår:	2019
Lengde:	65 m
Breidde:	14 m
Bruttotonnasje:	2144
Kallesignal:	LFVI

VONAR

Linefartøy



Eigar:	Finnøy Fiskeriselskap AS
Verft:	Larsnes Mek. Verksted AS
Byggeår:	2002
Lengde:	49.48 m
Breidde:	11 m
Bruttotonnasje:	1319
Kallesignal:	LMCJ

ØSTERBRIS

Ringnotfartøy



Eigar:	Østerbris AS
Verft:	Fiskerstrand Verft
Byggeår:	2014
Lengde:	74.2 m
Breidde:	15.2 m
Bruttotonnasje:	2832
Kallesignal:	LDKM

ØSTERFJORD

Linefartøy



Eigar:	Østerfjord AS
Verft:	Tersan Tersanecilik Sanayi Ticaret A.S
Byggeår:	2021
Lengde:	59.39 m
Breidde:	14.6 m
Bruttotonnasje:	2985
Kallesignal:	LGDO

ØSTERHAV

Linefartøy



Eigar:	Østerhav AS
Verft:	
Byggeår:	1985
Lengde:	39.46 m
Breidde:	8 m
Bruttotonnasje:	492
Kallesignal:	JWNF



DESIGN OG LAYOUT ——— **BMERK** / www.bmerk.no

TRYKK ——— **Ålgård Offset** / www.a-o.no

FORSIDEFOTO ——— **Fiskebåt/Odd Kristian Dahle**

FOTO STYRE ——— **CF Wesenberg, Fiskebåt/Odd Kristian Dahle**

FOTO ADMINISTRASJON — **CF Wesenberg, Fiskebåt/Odd Kristian Dahle**

ØVRIGE FOTO ——— Odd Kristian Dahle (s. 2, 10–11, 13, 17, 21, 23, 29–31, 33–34, 36–39),
Getty Images (s. 2, 4, 9, 14, 18, 22, 26), CF Wesenberg (portrettbilde s. 13),
Peter Mydske/Stortinget (s. 15), Ragnhild Røssevold (s. 30), Tone Lise Asphol
(s. 8), Paul-Gustav Remøy (s. 16), Liegruppen (s. 19), Tor Arne Vaskinn (s. 35).



fiskebåt

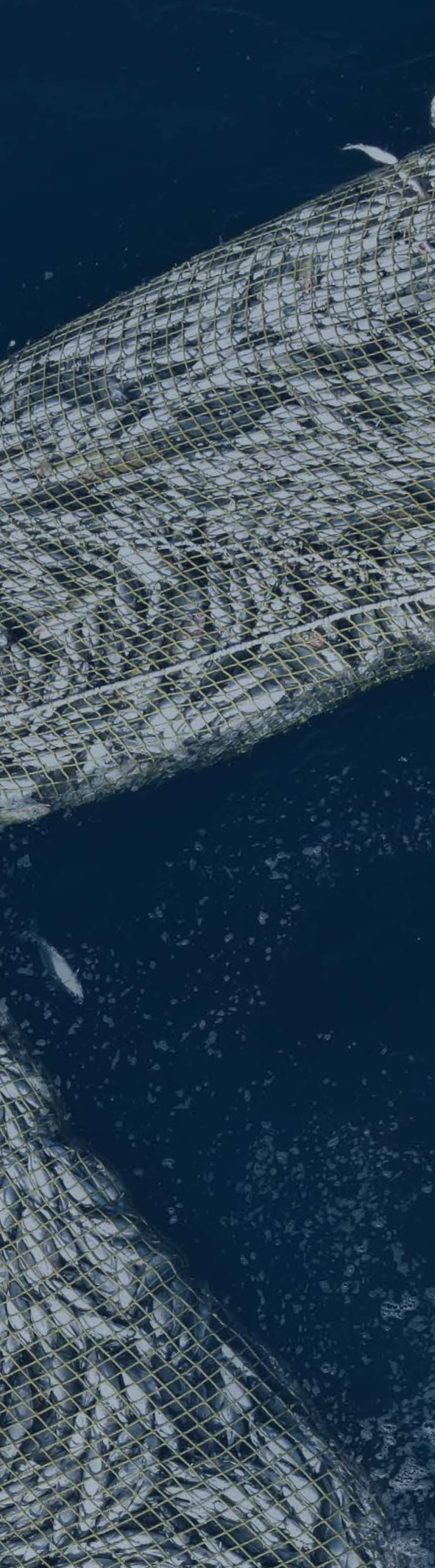
VISJON

*En miljøvennlig og lønnsom fiskeflåte som leverer
sunn mat fra bærekraftige bestander i verdens
reneste havområder*



fiskebåt

Interesse- og arbeidsgiverorganisasjon
for den norske havgåande flåten.



INTRO

Raport fra styret	7
Leder	12

AKTUELT

Politisk stabilitet	14
Klimatiltak hos fiskeflåten	18
Økonomisk oppsummering	22
Initiativ mot trakassering	28
Strandrydding	30
Valgkamp	31

AKTIVITETER

Aktivitet 2021	32
Årsmøtet	34
Regionale årsmøter	35

MEDLEMSFARTØY

Medlemsfartøy 2021	40
--------------------	----

