

Eko 6

FISKERIDIREKTORATET
BIBLIOTEKET

FISKERI- DIREKTORATET

19 APR. 1983

Rapporter og meldinger

Nr. 2/83

BUDSJETTNEMNDEN FOR FISKENÆRINGEN
AKTIVITETSUNDERSØKELSER 1979/1981

fiskefartøyer i størrelsen
25-40 fot/8-13 meter.

05
Rap

Nr. 2/83

BUDSJETTNEMNDEN FOR FISKENÆRINGEN
AKTIVITETSUNDERSØKELSER 1979/1981

fiskefartøyer i størrelsen
25-40 fot/8-13 meter.

F O R O R D

Denne meldingen om aktiviteten for fiskefartøyer i størrelsen 25,0 - 39,9 fot kjenningslengde, resp. 8,0 - 12,9 m lengste lengde i henholdsvis 1979 og 1981, bygger på oppgaver fra lokale fiskerimyndigheter (fiskerirettledere/fiskenemnder). De ble innhentet i forbindelse med Budsjettnemnda for fiske- næringens lønnsomhetsundersøkelser for fartøyer i denne størrelsesgruppe.

Meldingen er utarbeidet av konsulent Jan E. Hellesland, og godkjent av Budsjettnemnda for fiskerieringen.

Bergen, januar 1983.

Per L. Mietle

Gunnar Nybø

007213

INNHALDSFORTEGNELSE

1.	Innledning	s. 1
1.1.	Lønnsomhetsundersøkelsene for fiskefartøyer. 25,0-39,9 fot kjenningslengde (8,0-12,9 m lengste lengde fra 1980).	" 1
1.2.	Bakgrunnen for og formålet med aktivitetsundersøkelsene.	" 2
1.3.	Gjennomføringen av aktivitetsundersøkelsene.	" 2
2.	Resultater	" 4
2.1.	Sammendrag - landsoversikt 1979 og 1981.	" 4
2.1.1.	Sammensetningen av helårsdrevne fartøyer etter fylke.	" 4
2.1.2.	Driftstidens fordeling på fylke/region.	" 5
2.1.3.	Driftstidens fordeling på fiskeslag og redskaper.	" 5
2.2.	Fylkesoversikter	" 5
2.2.1.	Finnmark	" 5
2.2.2.	Troms	" 6
2.2.3.	Nordland	" 7
2.2.4.	Trøndelag	" 8
2.2.5.	Møre og Romsdal	" 10
2.2.6.	Sogn og Fjordane	" 11
2.2.7.	Hordaland	" 12
2.2.8.	Rogaland	" 13
2.2.9.	Sørlandet (Agderfylkene)	" 14
2.2.10.	Østlandsfylkene	" 15
3.	Aldersfordelingen av fartøyer i størrelsen 8,0-12,9 m, 1981.	" 16
3.1.	Gjennomsnittsalder for ulike typer og størrelse - grupper, helårsdrevne og ikke helårsdrevne, 1981.	" 16
3.2.	Fylkesvis sammensetning av helårsdrevne fartøyer etter fartøytype, 1981.	" 17
3.3.	Gjennomsnittsalder for helårsdrevne fartøyer etter fylke, 1981.	" 17
4.	Tabellverk	" 18
	Appendiks A.	
	Appendiks B.	

TABELLER

Landsoversikt.

TABELL 1.	Helårsdrevne fartøyer 25,0-39,9 fot kjenningslengde fordelt etter hjemsted og størrelse, 1979.	s. 19
"	2. Helårsdrevne fartøyer 8,0-12,9 m lengste lengde fordelt etter hjemsted og størrelse, 1981.	" 19
"	3. Helårsdrevne fartøyers driftstid fordelt etter fylke, 1979 og 1981.	" 20
"	4. Helårsdrevne fartøyers driftstid fordelt etter redskap, 1979 og 1981.	" 20
"	5. Helårsdrevne fartøyers driftstid fordelt etter fiskeslag, 1979 og 1981.	" 21

Fylkestabeller, 1981.

TABELL 6.	Distriktsvis fordeling av driftstiden på fiskeslag og redskaper, 1981. Finnmark	" 23
"	7. Distriktsvis fordeling av driftstiden på fiskeslag og redskaper, 1981. Troms	" 24
"	8. Distriktsvis fordeling av driftstiden på fiskeslag og redskaper, 1981. Nordland	" 25
"	9. Distriktsvis fordeling av driftstiden på fiskeslag og redskaper, 1981. Trøndelag	" 26
"	10. Distriktsvis fordeling av driftstiden på fiskeslag og redskaper, 1981. Møre og Romsdal	" 27
"	11. Distriktsvis fordeling av driftstiden på fiskeslag og redskaper, 1981. Sogn og Fjordane	" 28
"	12. Distriktsvis fordeling av driftstiden på fiskeslag og redskaper, 1981. Hordaland	" 29

TABELL 24.	Distriktsvis fordeling av driftstiden på fiskeslag og redskaper, 1979. Sogn og Fjordane	" 42
" 25.	Distriktsvis fordeling av driftstiden på fiskeslag og redskaper, 1979. Hordaland	" 43
" 26.	Distriktsvis fordeling av driftstiden på fiskeslag og redskaper, 1979. Rogaland	" 44
" 27.	Distriktsvis fordeling av driftstiden på fiskeslag og redskaper, 1979. Sørlandet (Agderfylkene)	" 45
" 28.	Fylkesvis fordeling av driftstiden på fiskeslag og redskaper, 1979. Østlandsfylkene	" 46

TABELL 13.	Distriktsvis fordeling av driftstid på fiskeslag og redskaper, 1981. Rogaland	s. 30
" 14.	Distriktsvis fordeling av driftstid på fiskeslag og redskaper, 1981. Sørlandet (Agderfylkene)	" 31
" 15.	Fylkesvis fordeling av driftstiden på fiskeslag og redskaper, 1981. Østlandsfylkene	" 32

TABELL 16.	Sammensetning og gjennomsnittsalder etter fartøytype og størrelse. Hele landet 1981	" 33
" 17.	Fylkesvis sammensetning etter fartøytype. Helårsdrevne fartøyer 8,0-12,9 m, 1981	" 34
" 18.	Gjennomsnittsalder for ulike fartøytyper etter fylke. Helårsdrevne fartøyer 8,0-12,9 m, 1981	" 35
Appendiks A		" 36
Fylkestabeller. 1979.		

TABELL 19.	Distriktsvis fordeling av driftstiden på fiskeslag og redskaper, 1979. Finnmark	" 37
" 20.	Distriktsvis fordeling av driftstiden på fiskeslag og redskaper, 1979. Troms	" 38
" 21.	Distriktsvis fordeling av driftstiden på fiskeslag og redskaper, 1979. Nordland	" 39
" 22.	Distriktsvis fordeling av driftstiden på fiskeslag og redskaper, 1979. Trøndelag	" 40
" 23.	Distriktsvis fordeling av driftstiden på fiskeslag og redskaper, 1979. Møre og Romsdal	" 41

AKTIVITETEN TIL FISKEFARTØYER I STØRRELSEN
25.0 - 39.9 FOT KJENNINGSLENGDE I 1979 OG
8.0 - 12.9 METER LENGSTE LENGDE I 1981.

1. INNLEDNING.

Aktivitetsundersøkelsene har nær sammenheng med Budsjettmyndas lønnsomhetsundersøkelser. Innholdet i det innsamlede materiale er valgt med henblikk på å benyttes i disse lønnsomhetsundersøkelsene.

Imidlertid inneholder materialet så mye informasjon av interesse utover bruken i selve lønnsomhetsundersøkelsene at de blir bearbejdet og presentert som en egen melding i foreliggende publikasjon.

Siden bakgrunn og formål med aktivitetsundersøkelsene har så nær sammenheng med lønnsomhetsundersøkelsene, som blir gjennomført av Budsjettmyndas for fiskerieringen, vil en først komme kort inn på disse lønnsomhetsundersøkelsene, særlig på sammenhengen mellom aktivitets- og lønnsomhetsundersøkelsene, og også på gjennomføringen av aktivitetsundersøkelsene. Deretter vil en presentere resultatene av aktivitetsundersøkelsene.

1.1. Lønnsomhetsundersøkelsene for fiskefartøyer 25.0 - 39.9 f. (8.0 - 12.9 m fra 1980).

Ifølge Budsjettmyndas mandat skal det årlig utarbeides lønnsomhetsundersøkelser for fiskefartøyer som driver helårsfiske. Resultatene av disse undersøkelsene blir benyttet i forhandlingene mellom Staten og Norges Fiskeriering om inntektsoverføringer til fiskerieringen.

For de større fartøyenes vedkommende (på 40 fot og over) har slike undersøkelser pågått siden 1966, mens de for de mindre fartøyene begynte i 1974.

I disse undersøkelsene får en de driftsøkonomiske resultater som i gjennomsnitt er oppnådd av fartøyene i ulike grupper etter driftsform, fylke/region og størrelse.

Ved sammenveining av resultatene for de ulike grupper blir det videre beregnet gjennomsnittsresultater for samlegrupper, slik som alle fartøyer i hvert fylke/region, alle fartøyer i hver av størrelsesgruppene og alle fartøyer i landet uansett størrelse og fylke/region.

Innsamlingen av oppgavene i lønnsomhetsundersøkelsene for de mindre fartøyene i årene 1974-76, ble utført ved at en tilskrev et utvalg av alle de fartøyeiere i fylkene fra Finnmark i nord til Rogaland i sør som hadde registrert fartøyer i størrelsen 20-40 fot i merke-registeret. Fartøyeierne ble anmodet om å returnere et spesielt utarbeidet oppgaveskjema i utfylt stand. Fordi en ikke kjente til på forhånd hvilke fartøyer som var helårsdrevne, måtte en henvende seg til et utvalg som kom til å bestå av såvel helårsdrevne som ikke helårsdrevne fartøyer.

Fra og med 1977-undersøkelsen ble en slik anmodning bare sendt til eiere av helårsdrevne fartøyer i størrelsen 25.0 - 39.9 fot kjenningslengde i hele landet. (8.0 - 12.9 m lengste lengde fra 1980). Aktivitetsundersøkelser fra og med 1977 har gjort det

mulig å identifisere fartøyer som etter Budsjettnemndas definisjoner faller i kategorien helårsdrevne. En kommer tilbake til dette i punkt 1.2.

En er derved gått over til samme fremgangsmåte i lønnsomhetsundersøkelsen for de mindre båtene som blir benyttet i undersøkelsen for de større fartøyene.

De beregnede lønnsomhetsresultater for årene før 1977 er ikke blitt offentliggjort, da Budsjettnemnda fant tallene for usikre.

1.2. Bakgrunnen for og formålet med aktivitetsundersøkelsene.

Som nevnt i forrige avsnitt ble dataene til bruk i lønnsomhetsundersøkelsene i årene 1974-76 innsamlet ved henvendelse til et utvalg av alle fartøyeiere. Det viste seg snart at det oppsto problemer ved en slik fremgangsmåte.

Hovedproblemet var at det ofte vanskelig lot seg gjøre å skille de helårsdrevne fartøyene fra de ikke-helårsdrevne på grunnlag av opplysningene i oppgaveskjemaene.

Dette skapte problemer av en dobbelsidig art. For det første ble de beregnede driftsresultatene for enkeltgruppene usikre. For det andre ble beregningene av det totale antall helårsdrevne fartøyer i de enkelte grupper meget upålitelige, noe som hadde betydning ved sammenveing av enkeltgrupper til samlegrupper (jfr. forrige avsnitt 1.1).

Av den grunn fant nemnda det nødvendig å innhente ekstra informasjon om hvilke fartøyer som var helårsdrevne. Da lønnsomhetsundersøkelsene i henhold til Budsjettnemndas mandat tar sikte på å omfatte bare helårsdrevne fartøyer, ville en slik informasjon gjøre det mulig å forenkle datainnsamlingen ved å konsentrere seg om disse fartøyene og i tillegg få et bedre grunnlag til å beregne antall helårsdrevne fartøyer i de enkelte grupper.

For å kunne fremskaffe denne informasjonen ble aktivitetsundersøkelsene påbegynt i 1977 for fartøyer i den aktuelle størrelsen og de er senere gjennomført hvert annet år.

1.3. Gjennomføringen av aktivitetsundersøkelsene.

Dataene i disse undersøkelsene skaffes til veie gjennom et samarbeide mellom de lokale fiskerimyndigheter (fiskerisjefer, -rettledere og kommunale organer) og Fiskeridirektoratet. I noe mindre utstrekning blir fartøyeiere kontaktet direkte.

Den administrative ledelse av undersøkelsene står Fiskeridirektoratet for, mens de lokale instanser, med sin kjennskap til de enkelte fartøyer, gir detaljerte opplysninger om aktiviteten for de enkelte fartøyer.

Grunnlagsmaterialet som ble benyttet i de to undersøkelsene (1979 og 1981) som denne meldingen angår, var "Register over merkepliktige norske fiskefarkoster" i de respektive år. Fra registrene fikk en listet ut de fartøyene som var i størrelsen 25.0 - 39.9 fot kjenningslengde, respektivt 8.0 - 12.9 m lengste lengde, i 1979 og 1981.

Totalt var dette 7161 fartøyer i 1981 (5589 i 1979) fordelt på 256 kommuner (248 i 1979). I tillegg til dette ble 9 fartøyer (16 i 1979) ført på listene ved oppgaveutfyllingen på grunn av nyinnmeldinger til merkeregisteret i de respektive år.

I kommuner med fiskerirettledere ble arbeidet med å fremskaffe opplysning om det enkelte fartøy utført av dem. I 1981 gjaldt dette for 141 kommuner (139 i 1979) med 5506 merkepliktige fartøyer (4420 i 1979). I de øvrige kommuner med mer enn 5 merkepliktige fartøyer ble arbeidet utført av den kommunale fiskenemnd. Dette gjaldt 81 kommuner i 1981 (80 i 1979) med 1581 merkepliktige fartøyer (1141 i 1979).

I kommuner med mindre enn 5 merkepliktige fartøyer ble fartøyeierne tilskrevet direkte fra Fiskeridirektoratet. I 1981 gjaldt dette for 43 kommuner (29 i 1979) med tilsammen 83 fartøyer (44 i 1979).

I kommuner der fartøyeierne ikke ble tilskrevet direkte, ble opplysningene om de enkelte fartøyers drift ført på en egen fartøyliste.

Fartøyeiere som ble tilskrevet direkte ble bedt om å fylle ut et enkelt skjema som var utarbeidet for dette formål. Skjemaet ble returnert i utfylt stand av omlag 90 prosent av disse fartøyeierne begge år.

I forhold til i 1977 var undersøkelsene i 1979 og 1981 mer omfattende. Mens det i 1977 ikke ble spurt om ytterligere opplysninger for fartøyer med under 25 ukers driftstid, og heller ikke for fartøyer hvis eier eller bruker var pensjonist eller ufør, ba en i 1979- og 1981-undersøkelsene om fullstendige opplysninger for alle fartøyer. For de fartøyer der eieren/brukeren var pensjonist, ufør, eller hadde fiske som biyrke, ba en oppgavegiveren om å notere dette i fartøylistene (med biyrke menes personer som driver fiske som bierverv ved siden av annet, mer inntektsgivende eller tidkrevende arbeid).

Som et vurderingsgrunnlag ble nevnt at fartøyer med 30 ukers driftstid eller mer, vanligvis vil bli regnet som helårsdrevne etter Budsjettmyndens definisjon av helårsdrift. Regnskaper fra slike fartøyer danner som før nevnt grunnlaget for Budsjettmyndens lønnsomhetsberegninger. Fartøyer som i fartøylisten oppføres med 30 ukers driftstid eller mer, burde derfor være fartøyer som eies/drives av enyrkefiskere eller hovedyrkefiskere med beskjeden inntekt fra annen næringsvirksomhet sammenliknet med inntekt fra fiske.

2. RESULTATER.

I dette kapittelet vil det bli gitt en oversikt over resultatene i det innhentede materialet i undersøkelsene. I det første avsnittet vil det bli gitt en landsoversikt for 1979 og 1981, mens den andre delen gir resultater fylkesvis og for de enkelte fiskeridistrikter 1981. For de tilsvarende tall i 1979, henvises til Appendiks A.

2.1. Sammendrag - landsoversikt 1979 og 1981.

2.1.1. Sammensetningen av helårsdrevne fartøyer etter fylke.

I begge undersøkelsene var det et mindre antall fartøyer som en ikke greide å få undersøkt (kartlagt). Årsakene var enten at fartøyene var ukjente for oppgavegiveren og at eierne ikke svarte på henvendelse, eller at fartøylistene for noen kommuners vedkommende ikke ble returnert til Fiskeridirektoratet.

I 1979 ble disse fartøyene ført som ikke-helårsdrevne, mens de i 1981 fikk en egen kode som gjør det mulig å skille disse ut fra de andre fartøyene. I alt var det 324 fartøyer som ikke ble kartlagt i 1981. Følgelig var det 6846 fartøyer en fikk data for i 1981.

Oppgavene som ble innhentet de to årene viste at 2614 fartøyer var helårsdrevne i 1981, mens det i 1979 var 2115 fartøyer som var helårsdrevne. (Økningen i antall helårsdrevne fartøyer må i stor utstrekning tilskrives overgangen fra fot til meter som størrelsesgrenser, se for øvrig nedenunder). Oppgaver fra lønnsomhetsundersøkelsene i de to årene, tyder på at tallene er litt for høye.

Den fylkesvise fordeling er gjengitt i tabell 1 og 2 nedenfor. Tallene for fylkene fra og med Vest-Agder og østover er i disse to tabellene slått sammen under betegnelsen Agder/Østlandet.

Av tabellene ser en at Nordland fylke har det største antall helårsdrevne fartøyer. Andelen av landets totale antall helårsdrevne fartøyer i størrelsen 8.0 - 12.9 m (25.0 - 39.9 f i 1979) var i 1981 og 1979 henholdsvis 27,5 og 28,6 prosent.

Forandringen av størrelsesgrensene i de to årene - fra 25.0 - 39.9 fot kjenningslengde til 8.0 - 12.9 meter lengste lengde - betød en mindre økning av størrelsesintervallet i undersøkelsen og dermed av antall båter undersøkelsen kom til å omfatte. Derfor vil forskjell i antall fartøyer innen de enkelte fylker/områder ikke nødvendigvis gi uttrykk for en utvikling i aktiviteten innen fylkene, men kan også være et resultat av utvidelsen av størrelsesgrensene.

Med disse reservasjoner kan en imidlertid påpeke en særegenhet for Finnmark fylke. Mens alle fylkene ellers har hatt en økning i antall helårsdrevne fartøyer fra 1979 til 1981, har utviklingen vært motsatt i Finnmark med en nedgang fra 311 fartøyer i 1979 til 276 i 1981. Muligens kan dette ha sammenheng med at det var relativt mange fartøyer i Finnmark en ikke fikk data for, hvorav sannsynligvis en del helårsdrevne. Størrelsessammensetningen av de helårsdrevne fartøyene 8-13 m l.l. i Finnmark tyder dessuten på at den reelle økning av antallet mindre fartøyer som en følge av grenseendringer var mindre i dette fylket enn i de andre fylker.

Angående sammensetningen av de helårsdrevne fartøyene etter størrelse er det et gjennomgående trekk at antall fartøyer synker med stigende fartøystørrelse. Denne strukturen varierer imidlertid meget mellom de ulike fylker. Av tabell 2 ser en at Finnmark og Møre og Romsdal er de to fylkene med relativt flest større båter, mens Nordland og Agder/Østlandet har relativt flest små båter.

2.1.2. Driftstidens fordeling på fylke/region.

Den totale driftstiden for helårsdrevne fartøyer fordelt på fylker er gjengitt i tabell 3. Forskjeller i driftstid mellom fylkene følger stort sett forskjeller i antall helårsdrevne fartøyer. Imidlertid kan forskjeller i gjennomsnittlig driftstid pr. fartøy medføre forskjeller i total driftstid mellom fylkene.

Gjennomsnittlig driftstid pr. fartøy i de ulike fylker vil være påvirket av klimatiske og driftsbetingede forhold. Selv om forskjellene er små, ligger gjennomsnittlig driftstid høyere i Sør-Norge enn i Nord-Norge og Trøndelag, med unntak av Sogn og Fjordane, som har den laveste gjennomsnittlige driftstiden.

2.1.3. Driftstidens fordeling på fiskeslag og redskaper.

Av tabell 4 og 5 ser en at den totale driftstid for alle helårsdrevne fartøyer landet sett under ett fordeler seg på fiskeslag og redskaper omlag på samme måte i de to årene. I begge årene var det fiske etter torsk og torskeartet fisk som dominerte. I 1981 var det imidlertid et noe større innslag av sild, makrell, mens det var nedgang for laks, kveite og rekefiske.

Som en har vært inne på tidligere kan de ovennevnte endringene fra 1979 til -81 ikke uten videre tas som et uttrykk for endring i driftsmønsteret for helårsdrevne fartøyer. Endringene kan også skyldes at de "nye" fartøyene som er kommet med etter forandringen av størrelsesgrensene, har et annet driftsmønster.

I tabell 4 er gjengitt driftstidens fordeling på redskaper. Den vesentligste endring fra 1979 til 1981 er lengre driftstid for garnfiske, mens særlig linefiske har hatt en relativ tilbakegang i tidsrommet 1979-81. Reservasjoner må imidlertid tas for den innflytelse endringen i størrelsesgrensene måtte ha hatt.

2.2. Fylkesoversikter.

Som nevnt foran vil en her for oversiktens skyld bare gjengi resultatene for aktivitetsundersøkelsen i 1981 for de enkelte fylker. Resultatene for 1979 er gjengitt i tabellene i Appendiks A.

2.2.1. Finnmark.

I Finnmark ble det i 1981 innhentet oppgaver for i alt 675 fartøyer. Av disse var omlag 40 prosent eller 276 fartøyer helårsdrevne etter Budsjettneemndas krav til helårsdrift.

De 276 fartøyene hadde en samlet driftstid på 10 407 uker. Som det går fram av tabell 6, var garn det viktigste redskapet regnet etter driftstiden, men også juksa og line hadde store andeler av driftstiden i fylket. Til sammen utgjorde driftstiden på disse redskapene 92 prosent av fylkets totale driftstid for de helårsdrevne fartøyene.

Brukstiden for de ulike redskapene varierte imidlertid meget fra fiskeridistrikt til fiskeridistrikt. Det minste innslag av garn fant en i fiskeridistriktet Vardø der garnfiske bare utgjorde vel 10 prosent av driftstiden i dette distriktet. I Alta-Hasvik fiskeridistrikt utgjorde på den annen side garnfisket 53 prosent av driftstiden.

Når det gjelder juksafiske var disse to foran nevnte distriktene motpoler, denne gang i motsatt rekkefølge. Mens Alta-Hasvik hadde en prosentandel på juksafiske på omlag 20, var den tilsvarende prosenten i Vardø på hele 60 prosent.

Ellers kan det nevnes at Varanger hadde en relativt stor andel av driftstiden på rekefiske, noe som ikke er registrert i noen av de andre fiskeridistriktene.

Mens det ikke var registrert noen driftstid med snurrevadfiske i Øst-Finnmark, hadde distriktet Alta den største andelen i hele Finnmark med denne redskapen. (10 prosent).

Når det gjelder driftstiden brukt på fiske etter de ulike fiske-slagene, var torskefiske det dominerende med nesten 86 prosent av fylkets totale driftstid for helårsdrevne fartøyer. I tillegg kom Blandet torskeartet fisk med nesten 5 prosent. Noe mindre innslag var det av laks, sei og rekefiske.

Som nevnt under redskapers andel av driftstiden i de ulike distrikter forekom rekefiske bare i distriktet Varanger.

Fiske etter laks forekom i distriktene i Vest-Finnmark der distriktet Sørøysund-Måsøy hadde det største innslaget med vel 6 prosent, mens det for de to andre distriktene lå på 2-3 prosent.

Målt etter driftstiden hadde seifiske størst betydning i Alta-Hasvik med 10-11 prosent. Fiske etter dette fiskeslaget med fartøyer 8-12,9 m l.l. var ikke registrert i distriktene i Øst-Finnmark.

2.2.2. Troms.

For Troms fylke fikk en inn data for i alt 762 fartøyer. Av disse var omlag 43 prosent helårsdrevne tilsvarende 329 fartøyer.

De helårsdrevne fartøyene hadde i 1981 en samlet driftstid på 12 278 uker.

På redskapssiden var de to dominerende redskapene garn og juksa som hadde henholdsvis 45 og 34 prosent av total driftstid for fylkets helårsdrevne fartøyer. Sammen med line, som utgjorde 16 prosent av driftstiden, var følgelig 95 prosent av driftstiden benyttet på disse tre redskapstypene, fylket sett under ett.

Også i Troms var det til dels store distriktsvise variasjoner i redskapsbruken. Det var størst innslag av garn i Nord-Troms

og en synkende andel sørover i fylket. I distriktet Lyngen-Kvæningen var prosenten 54 mens den var 37 prosent i distriktet Vågsfjord-Senja. For line var forholdet motsatt med omlag 10 prosent i det førstnevnte distrikt og omlag 26 prosent i det andre.

For juksa var innslaget størst i Midt-Troms (Kvaløy-Malangen) med omlag 42 prosent av driftstiden i dette distriktet, en andel som lå omlag 10-12 prosent høyere enn andelene i de to andre distriktene.

Vedrørende fiskeslag og driftstiden som ble benyttet på fiske etter de ulike typer, ser en av tabell 7 at torsk, hyse og blandet torskeartet fisk var de dominerende fiskeslag, med 56 prosent av den samlede driftstid for de helårsdrevne fartøyer i fylket. Av andre "fiskeslag" hadde også sei og akkar en viss betydning med henholdsvis 17 og 7 prosent.

Torsk, hyse og blandet torskeartet fisk hadde størst innslag i det nordligste distriktet i Troms (Lyngen/Kvæningen) med en prosentandel på 68. I de to andre distriktene var andelen av disse fiskeslagene i prosent av samlet driftstid 48-49 prosent.

I alle tre distriktene var det et relativt stort innslag av seifiske med fra 26 prosent av driftstiden i Kvaløy-Malangen til 9 prosent i Lyngen-Kvæningen.

Fisket etter akkar har en stigende andel av driftstiden fra Nord- til Sør-Troms. Mens prosentandelen av driftstiden i Lyngen-Kvæningen lå på 1 prosent, var den i det sørlige distrikt, Vågsfjord-Senja, oppe i 11 prosent.

I Troms var det videre et visst innslag av fiske etter lange og brosme.

2.2.3. Nordland.

I dette fylket ble det sendt inn oppgaver for i alt 1561 fartøyer. Av disse viste oppgavene at 720 var helårsdrevne, noe som tilsvarer 46 prosent av de kartlagte fartøyer i Nordland.

Samlet var driftstiden for de helårsdrevne fartøyene i Nordland 27 716.

Av denne driftstiden ble 78 prosent brukt på fiske etter torsk, hyse og blandet torskeartet fisk.

Andre fiskeslag som hadde en viss betydning - målt i antall uker driftstid - var sei og lange/brosme-fiske, som inngikk med henholdsvis 8 og 5 prosent av driftstiden. For fylket sett under ett, utgjorde laks, akkar og kveite andeler av driftstiden som lå på til sammen 5-6 prosent av total driftstid.

I distriktene Helgeland, Salten-Steigen og Lofoten lå andelen av driftstiden brukt på fiske etter torsk, hyse og blandet torskeartet fisk, på 70-80 prosent.

I Ofoten og Vesterålen lå andelene for disse "fiskeriene" samlet på henholdsvis 42 og 60 prosent, altså betraktelig lavere enn ellers i fylket.

Begge de to sistnevnte fiskeridistriktene skilte seg ut fra de andre distriktene med en relativt stor andel brukt på fiske etter sei (henholdsvis 33 og 23 prosent mot 3-6 prosent i de andre distriktene).

Kveitefisket som i de fleste distriktene utgjorde en ubetydelig andel av driftstiden, hadde en relativt stor andel i Ofoten, med 18-19 prosent.

For øvrig ser en av tabell 8 at akkarfisket hadde en viss betydning i Ofoten og Vesterålen med henholdsvis 4 og 7 prosent av driftstiden i de to distriktene.

På redskapssiden viser tabellen at de dominerende redskapstypene var juksa, garn og line med en samlet andel av driftstiden i fylket på 97 prosent.

Juksa hadde den største andelen med nesten 40 prosent, mens de to andre redskapstypene har 32 og 26 prosent av driftstiden henholdsvis.

Av de resterende redskaper hadde not den største andelen av driftstiden, om enn så lav som 1 prosent.

Ser en på bruken av redskaper i de enkelte distrikter, finner en av tabell 8 at juksa og garn utgjorde omlag like stor andel av driftstiden i de respektive distrikter i Helgeland, Salten-Steigen og til dels i Lofoten, selv om forskjellen i det siste distriktet var noe større. For de to gjenværende distrikter er imidlertid bildet et helt annet. I Ofoten utgjorde fiske med juksa som redskap bare omkring 10 prosent av distriktets samlede driftstid, mens fiske med garn utgjorde hele 62 prosent. I Vesterålen var forholdet motsatt idet juksa ble benyttet i hele 65 prosent av den samlede driftstid, mens andelen for garnfiske bare var vel 16 prosent.

For øvrig viser tallene at line var det viktigste redskap i Lofoten med en andel av driftstiden i dette distriktet på 39 prosent, mens andelene i de andre distriktene lå på fra 13 til 24 prosent.

Ellers var det et særtrekk at det i Ofoten var et like stort innslag av not som av line (rundt 13 prosent av driftstiden). Not var et redskap som bare i utbetydelig grad ble benyttet i de andre distriktene. Dette har sammenheng med en utstrakt bruk av not på seifiske i dette distriktet.

2.2.4. Trøndelag-fylkene.

I Nord- og Sør-Trøndelag ble det innsendt oppgaver for i alt 517 fartøyer i størrelsen 8.0 - 12.9 m. Av disse var 272 fartøyer, eller rundt 53 prosent, helårsdrevne.

