



FISKERIDIREKTORATET

Fiskeri- og kystdepartementet
Boks 8118 Dep

0032 OSLO

Saksbehandler: Inger Ellingsen
Telefon: 97432107
Seksjon: Fartøy- og deltakerseksjonen
Vår referanse: 13/9064
Deres referanse:
Vår dato: 12.08.2013
Deres dato:

Att:

HØRINGSSVAR - UNNTAK FRA KONDEMNERINGSKRAVET I STRUKTURKVOTEORDNINGEN FOR HAVFISKEFLÅTEN FOR FARTØY SOM SKAL BENYTTES SOM RENE REKETRÅLERE

Vi viser til høringsnotat fra Fiskeri- og kystdepartementet datert 1. juli 2013. Høringen gjelder om det skal innføres unntak fra kondemneringskravet i strukturkvoteordningen for havfiskeflåten for fartøy som skal benyttes som rene reke-trålere, samt spørsmål om tilbakekall av inaktive reke-tråltillatelser. Høringsfristen er 16. august 2013.

Høringsnotatet har vært sendt på intern høring til samtlige av Fiskeridirektoratets regionkontorer, Reguleringsseksjonen og Utviklingsseksjonen på Ressursavdelingen og til Statistikkavdelingen. Vi har mottatt uttalelse fra regionkontorene i Finnmark, Troms, Møre og Romsdal og region Sør, Utviklingsseksjonen på Ressursavdelingen og Statistikkavdelingen.

Innledning

Det er positivt at det settes fokus på rekenæringen, men etter vår mening er det store utfordringer knyttet til det å få etablert rene reke-trålere med dagens høye driftskostnader og relativt lave priser på reke. Vi setter derfor spørsmålsteget ved om det vil være mulig å oppnå et positivt økonomisk resultat. Det finnes i dag et fåtall rene reke-trålere og disse sliter med høye kostnader. Som nevnt i høringsnotatet er det med de høye torsk kvotene som vi har i dag bare et fåtall av fartøyene som både har torsketrål- og reke-tråltillatelse som benytter seg av muligheten til å fiske etter reke. Dette skyldes dårlig økonomi knyttet til rekefisket.

Det at det åpnes opp for at industrien selv skal kunne eie disse fartøyene vil nok innebære at reke-trålerne ikke driftes optimalt med tanke på fartøyøkonomi, men driftes ut fra råstoffbehovet i industribedriften. Dette kan føre til at råstoffprisen på

reke vil kunne bli lavere enn dersom industribedriften hadde kjøpt ved fri konkurranse i markedet. En slik lavere pris vil igjen kunne ramme reketrålere som ikke er eid av industrien. Dersom driften av industrieide trålere ikke er optimal med hensyn til fartøyøkonomi, kan det bli et problem å gi mannskapet på fartøyene en konkurransedyktig avlønning (mannskapets avlønning henger sammen med oppnådd førstehåndsverdi) og dette kan igjen føre til problemer med å skaffe kvalifisert arbeidskraft.

Av høringsnotatet fremgår det at begrunnelsen for å tildele nye reketråltillatelser er deltakerlovens formål om å tilpasse fangstkapasiteten til ressursgrunnlaget og å øke lønnsomhet og verdiskapning. Vi vil bemerke at årsaken til at det fiskes lite reke ikke skyldes for få reketråltillatelser, men at mange av de eksisterende reketråltillatelsene ikke benyttes aktivt.

Unntak fra kondemneringskravet i strukturkvoteordningen for havfiskeflåten for fartøy som skal benyttes som rene reketrålere

Det er flere fartøygrupper som sliter med dårlig økonomi og gamle fartøy. Dersom det gis unntak for kondemneringskravet i havfiskeflåten for fartøy som skal benyttes som rene reketrålere, kan det komme krav om å fravike prinsippet også fra andre fartøygrupper. Kravet til kondemnering ved strukturering har vært og er fortsatt viktig for å få til kapasitetsreduksjon i fiskeflåten. Og fortsatt kapasitetsreduksjon er viktig for å kunne ha en god fiskeriforvaltning.

Når det gjelder fartøy som kan være tilgjengelige for unntak fra kondemneringskravet og videre benyttelse i reketrålfisket, viser vi til at reketråltillatelser som kjent ikke omfattes av strukturkvoteordningen for havfiskeflåten. Rene reketrålere kan trekkes ut av fiske og kondemneres etter bestemmelsene om sammenslåing av tillatelser i forskrift 13. oktober 2006 om spesielle tillatelser til å drive enkelte former for fiske og fangst (konesjonsforskriften) § 3-5. Det er ikke åpnet for unntak fra kondemneringskravet i sammenslåingsordningen. Ettersom det finnes få rene reketrålere og lønnsomheten i fisket har vært dårlig i mange år, blir sammenslåingsordningen i praksis benyttet enten sammen med strukturkvoteordningen for havfiskeflåten eller sammen med strukturkvoteordningen for kystfiskeflåten. Selv om det også innenfor strukturkvoteordningen for kystfiskeflåten tidvis trekkes ut relativt store fartøy, er det antakelig likevel gjennom strukturkvoteordningen for havfiskeflåten det potensielt kan finnes aktuelle fartøy.

Fartøy som trekkes ut av fiske gjennom strukturkvoteordningen for havfiskeflåten, utgjør imidlertid sjelden noen vanlig norsk kapasitet. Dette skyldes at det innenfor ordningen er åpnet for at fartøy som ut fra alder og tilstand ikke bør kondemneres, kan skiftes ut. Erstatningsfartøyet skal ha en tilstand, størrelse og utrustning som

gjør at det kan nyttes i fiskerier innenfor de aktuelle tillatelsene, men trenger ikke nødvendigvis fylle formelle krav til fartssertifikater. Fartøyene som trekkes ut av alt fiske gjennom strukturkvoteordningen er således gjennomgående de eldste og minst effektive fartøyene innenfor de forskjellige konsesjonsgruppene. Det er heller ikke uvanlig at fartøy som på grunn av alder og tilstand nylig er tatt ut av for eksempel islandsk eller færøysk fiske importeres for å benyttes som "struktur fartøy". Selv om prisen på slike fartøy vil bli lav når alternativet er kondemnering, er det lite trolig at denne typen fartøy vil være attraktive å benytte i rekefiske i Barentshavet.

Imidlertid er det mulig at en ordning med unntak fra kondemneringskravet vil gjøre at noen er villige til å trekke ut noe mer egnede fartøy. Da med sikte på å selge fartøyene til kjøper som skal drive rekefiske, eller selv benytte fartøyene i rekefiske.

Det er viktig at tinglysning av fartøyet blir gjennomført slik det er skrevet i forslag til nytt femte ledd i § 6 i forskrift 4. mars 2005 om strukturkvoteordninger mv. for havfiskeflåten. På den måten vil en kunne holde oversikt over hvilke fartøy dette gjelder og hindre at fartøyene blir videresolgt til andre formål. Det er også viktig at disse fartøyene ikke senere kommer tilbake i annet fiske. Vi foreslår derfor at det i eventuelle tillatelser skal settes vilkår om at fartøyene må kondemneres når de ikke lenger benyttes i rekefiske.

Vi forstår videre forslaget slik at unntak fra kondemneringskravet ikke bare vil kunne gis på grunnlag av nytildelte rekefiske tillatelser, men til alle som måtte drive rekefiske.

Tilbakekall av inaktive rekefiske tillatelser

Som nevnt i høringsnotatet er det en rekke ikke-aktive tillatelser. Per 2. august 2013 er det registrert 71 potensielle rekefiske tillatelser og av disse er 49 "gyldige". At en tillatelse er "gyldig" innebærer at kombinasjonen av fartøy, eier og tillatelse er korrekt; det er disse kriteriene som ligger til grunn for de registeropplysninger som presenteres på Fiskeridirektoratets nettside til enhver tid. Av de gyldige rekefiske tillatelsene er det bare 1/3 som fisker reke og for noen av fartøyene er det snakk om svært små kvanta.

Vi er enige i at passive tillatelser bør kunne tilbakekalles. Det blir vanskelig å regulere en flåtegruppe når forholdet mellom tildelte tillatelser og tillatelser som faktisk benyttes i fisket er som i dag. Statistikk over antall tillatelser blir også rapportert i mange sammenhenger både nasjonalt og internasjonalt. Det at så mange tillatelser ikke er aktive gir etter vår mening en dårlig statistikk og et misvisende bilde av næringen.


Vi støtter en instruks om innstramming av praksisen fra og med 31. desember 2014.

Forhåpentligvis vil en del tillatelser bli aktivisert som følge av dette og det vil bli fisket mer reke, men det bør etter vår mening vurderes om det også bør settes krav til et visst omfang (viss fangstmengde eller fangstdøgn) for at en skal få beholde tillatelsen.

Gjeldende bestemmelse i konsesjonsforskriften § 7-1 om tilbakekall av spesiell tillatelse lyder: *Fiskeridirektoratet kan tilbakekalle en spesiell tillatelse etter deltakerloven § 18 andre ledd jf. § 11 andre ledd bokstav a dersom det i løpet av kalenderåret samt de to foregående år ikke er registrert levering av fangst fra fartøyet fisket i henhold til tillatelsen.*

Etter denne bestemmelsen vil tillatelser kunne opprettholdes med minimal innsats i fisket. Vi vil foreslå at kravet til aktivitet skjerpes med sikte på å skille tillatelser som benyttes aktivt fra tillatelser som utelukkende aktiviseres med sikte på å unngå tilbakekall. Dette kan for eksempel være å fastsette krav om en minste fangstmengde eller fangstdøgn. Kravet må settes slik at det er liten tvil om at fartøyet har drevet et reelt fiske innefor de aktuelle tillatelsene, og ikke fisket kun som et ledd i å vedlikeholde en spesiell tillatelse.

Med hilsen


Truls Konow
seksjonssjef


Inger Ellingsen
rådgiver

Kopi til:

Elisabeth Haavig Bakke

Aksel Eikemo

Fartøy- og deltakerseksjonen

Postboks 185 - 5804 BERGEN
Sentrum

Rune Løvås

Region Finnmark

Postboks 185 Sentrum 5804 BERGEN

Region Møre og Romsdal

Postboks 185 Sentrum 5804 BERGEN

Region Nordland

Postboks 185 Sentrum 5804 BERGEN

Region Sør

Postboks 185 Sentrum 5804 BERGEN

Region Troms

Postboks 185 Sentrum 5804 BERGEN

Region Trøndelag

Postboks 185 Sentrum 5804 BERGEN

Region Vest

Postboks 185 Sentrum 5804 BERGEN

Reguleringsseksjonen

Postboks 185 - 5804 BERGEN
Sentrum

Kristin Skurtveit

Statistikkavdelingen

Postboks 185 Sentrum 5804 BERGEN

Anita Kjeilen Steinseide

Utviklingsseksjonen

Postboks 185 - 5804 BERGEN
Sentrum