



**DET KONGELIGE
FISKERI- OG KYSTDEPARTEMENT**

Høringsnotat av 22. mai 2007

Strukturtiltak i den pelagiske trålgruppen

Høringsfrist 19. juni 2007

1	INNLEDNING	3
2	NÆRMERE OM DE SPESIELLE KVOTEORDNINGENE.....	3
2.1	INNLEDNING	3
2.2	ØKONOMISKE HENSYN KNYTTET TIL STRUKTURKVOTEORDNINGENE.....	3
2.3	NÆRMERE OM STRUKTURKVOTEORDNINGENE.....	4
3	NORDSJØTRÅLGRUPPEN.....	5
3.1	NÆRMERE OM FARTØYGRUPPEN.....	5
3.2	NÆRMERE OM NORDSJØTRÅLERNES DRIFTSMØNSTER	7
4	STRUKTURERING AV NORDSJØTRÅLERNE GJENNOM UTVIDELSE AV STRUKTURKVOTEGRUPPEN FOR PELAGISKE TRÅLERE	8
4.1	FISKESLAG SOM STRUKTURKVOTEORDNINGEN FOR PELAGISKE TRÅLERE GJELDER FOR	8
4.2	SÆRLIG OM KOLMULE.....	9
4.3	HVILKE NORDSJØTRÅLERE SKAL STRUKTURKVOTEORDNINGEN FOR DEN PELAGISKE TRÅLGRUPPEN OMFATTE?	9
4.4	FORHØYET KONSESJONSKAPASITET – FORSLAG OM ENDREDE REGLER FOR STØRRELSBEGRENSNING FOR NORDSJØTRÅLERE	10
4.5	KVOTETAK	11
4.6	SÆRLIG OM FISKET ETTER REKER I NORDSJØEN OG SKAGERRAK	11
4.7	KOMBINASJONSFARTØYENES FORHOLD TIL STRUKTURKVOTEORDNINGEN	12
5	KONSEKVENSER AV FORSLAGENE.....	14
6	DEPARTEMENTETS FORSLAG	14
6.1	OPPSUMMERING AV FORSLAGENE.....	14
6.2	FORSLAG TIL FORSKRIFSENDRINGER.....	14

1 Innledning

Fiskeri- og kystdepartementet legger i dette høringsnotatet fram forslag om å utvide virkeområdet for strukturkvoteordningen for den pelagiske trålgruppen, slik at nordsjøtrålgruppen også omfattes av denne strukturkvoteordningen.

Nordsjøtrålgruppen er fartøyene som er tildelt nordsjøtråltillatelse etter forskrift om spesielle tillatelser til å drive enkelte former for fiske og fangst (konsesjonsforskriften) § 2-10.

Regelverket for de ulike strukturkvoteordningene er knyttet opp mot henholdsvis havfiskeflåten, dvs. i hovedsak fartøy over 28 meter, og kystfiskeflåten, dvs. i hovedsak fartøy under 28 meter. Nordsjøtrålerne har imidlertid ikke hatt noen virksom strukturordning, og fartøy i denne gruppen har således ikke hatt anledning til å spesialisere seg eller utvide driftsgrunnlaget gjennom strukturering.

Selv om nordsjøtrålerne i størrelse naturlig hører hjemme i kystfiskeflåten, har de likevel i noen grad et driftsmønster som ligger nærmere den pelagiske trålgruppen. For andre fartøy i nordsjøtrålgruppen hviler driften hovedsakelig på reketrålning, og disse har mye til felles med de større fartøyene i det lukkede trålfisket etter reker i Skagerrak og Nordsjøen. Dette innebærer noen særlige problemstillinger, som drøftes senere.

2 Nærmere om de spesielle kvoteordningene

2.1 Innledning

Hovedregelen etter saltvannsfiskeloven § 5 er at kvoter på fartøynivå skal fordeles med utgangspunkt i "de deltakende fartøyer", og etter gjeldende reguleringsbestemmelser kan et fartøy fiske og lande en kvote. Med hjemmel i saltvannsfiskeloven § 5a kan departementet imidlertid dele gruppekvoten i et antall kvoter som kan være større enn antall deltakende fartøy i vedkommende fartøygruppe. Kvotene kan fordeles ulikt innenfor denne gruppen. Regelen i § 5a innebærer således et unntak fra hovedregelen i § 5 om tildeling av lik eller forholdsmessig kvoteandel til fartøyene som deltar innenfor samme gruppe.

Formålet med kvoteordninger som innebærer ulik fordeling mellom fartøy i samme reguleringsgruppe, er å gi næringsaktørene mulighet til å tilpasse sin drift med sikte på økt lønnsomhet og en mer effektiv utnyttelse av ressursene.

2.2 Økonomiske hensyn knyttet til strukturkvoteordningene

Avkastningen fra fiskebestandene er et mål på hvilken verdi disse har for samfunnet. Dette bestemmes av flere forhold, herunder bestandssituasjonen, fangstkostnadene og fangstverdi. I et økonomisk perspektiv er verdien størst når kostnadene knyttet til ethvert fangstnivå minimeres. Fiskerinæringen har, i likhet med andre næringer som er basert på utnyttelse av knappe naturressurser, et betydelig potensial for å tilføre samfunnet økonomiske verdier utover normal avkastning. Slik ekstra avkastning omtales som ressursrente, og kan enklest forklares med at en av innsatsfaktorene i produksjonen er gratis.

Overkapasitet i fiskeflåten innebærer at det er bundet opp større ressurser i fiskeriene enn hva som er nødvendig i forhold til fangstnivået. Følgelig er overkapasitet en dynamisk størrelse som avhenger av fangstkapasitet, bestandsnivå og fiskens tilgjengelighet. En permanent

overkapasitet i fiskeflåten medfører at den potensielle ressursrenten fra fiskeriene er bundet opp i innsatsfaktorene (fiskere, fiskefartøy og fangstutstyr). Dersom bestandene det fiskes på ikke er gjenstand for kvoteregulering eller innsatsregulering, kan overkapasitet også representere en reell trussel mot disse bestandene.

Kapasitetsproblemet løses ved å tilpasse fangstkapasiteten til ressursgrunnlaget, og dette kan skje enten gjennom økt fangst eller gjennom en reduksjon av antall aktører eller fangstkapasitet. For de fleste norske fiskerier er det ikke mulig å øke fangstmengden uten at dette vil ha negativt effekt på bestandene, og under slike forhold er det samfunnsøkonomisk lønnsomt å redusere innsatsfaktorene så lenge det finnes en bedre alternativ økonomisk anvendelse. Dette vil samtidig bedre lønnsomheten for de gjenværende aktørene i fiskeriene.

Strukturkvoteordningen er et virkemiddel for å redusere kapasitet, og dermed forbedre fiskerienes samfunnsøkonomiske effektivitet. Det vises til Stortingsmelding nr. 21 (2006-2007) Strukturpolitikk for fiskeflåten, hvor strukturordningenes virkemåte og effekt er nærmere omtalt, og hvor regjeringen foreslår at strukturkvote skal videreføres som et virkemiddel i fiskeripolitikken.

2.3 Nærmere om strukturkvoteordningene

Med hjemmel i saltvannsfiskeloven § 5a er det gitt regler om strukturkvoteordning mv. for havfiskeflåten i forskrift av 4. mars 2005 nr. 193 og om spesielle kvoteordninger for kystfiskeflåten i forskrift av 7. november 2003 nr. 1309.

Forutsetningene for en strukturkvoteordning er bl.a. at den kan bare nyttes i fiskerier som er adgangsbegrensede og regulerte. Fordelingen av totalkvotene av ulike fiskeslag mellom fartøygruppene fastsettes ved den årlige reguleringen av fisket med hjemmel i saltvannsfiskeloven, mens adgangen til å delta i fiske reguleres ved spesielle tillatelser (konsesjoner) med hjemmel i lov av 26. mars 1999 nr. 15 om retten til å delta i fiske og fangst (deltakerloven) eller årlige forskrifter om begrensning i adgangen til å delta i enkelte fiskerier som er gitt i medhold av deltakerloven § 21 (deltakeradgang).

En virkning av at strukturkvoteordningene nyttes, vil være en reduksjon i antall fartøy som deltar i de lukkede fiskeriene.

Tildeling av strukturkvote for et fartøy innebærer at fartøyet får tillatelse til å slå sammen flere fiskekvoter, og slik øke driftsgrunnlaget sitt. En slik ordning egner seg bare for fiskeslag som reguleres på fartøynivå; primært ved faste fartøykvoter, men til en viss grad også ved maksimalkvoteregulering.

I havfiskeflåten er det fastsatt strukturkvoteordninger for fartøy som har torsketrålltillatelse, ringnotttillatelse, seitrålltillatelse, pelagisk trålltillatelse, for fartøy som har adgang til å delta i reketrålfisket ved Grønland og for fartøy som har adgang til å delta i gruppen for konvensjonelle fartøy på eller over 28 meter, jf forskrift om strukturkvoteordning mv. for havfiskeflåten § 1. Hovedvilkårene for å tildele strukturkvote er at ett eller flere fartøy blir meldt ut av registeret over fiskefartøy og deretter kondemnert. Videre må alle deltakeradganger og konsesjoner knyttet til fartøyet eller fartøyene som blir meldt ut av fiske, oppgis.

Dersom vilkårene er oppfylt, kan et gjenværende fartøy tildeles den kvoten som ellers ville blitt tildelt det fartøyet som blir tatt ut av fiske. Det er denne kvoten som er "strukturkvoten".

Strukturkvoten kan også deles på flere gjenværende fartøy. Strukturkvoten blir i noen tilfeller avkortet, og den kvoteandelen som da frigjøres blir fordelt på alle gjenværende fartøy i gruppen. Når fartøyene i gruppen har et driftsmønster som er noenlunde likt med hensyn til fangst av regulerte fiskeslag, vil effekten av strukturkvoteordningen være at tilgjengelige ressurser, og dermed lønnsomheten, for hvert fartøy øker.

Strukturkvote tildeles for ett år av gangen, selv om vilkårene for tildeling bare prøves ved førstegangs tildeling. Senere tildelinger skjer uten ny prøving, med mindre det har skjedd endringer i tildelingsgrunnlaget eller det av andre grunner er nødvendig å ta saken opp til ny prøving.

Strukturkvoteordningen for fartøy som har pelagisk tråltillatelse, omfatter fiskeslagene makrell, lodde, norsk vårgytende sild og nordsjøsild, samt kolmule gjennom adgangen til å forhøye fartøyets konsesjonskapasitet når strukturkvoteordningen nyttes. Dette vil bli nærmere omtalt senere.

Strukturkvoteordningen ble suspendert i oktober 2005. I st.meld. nr. 21 (2006-2007) foreslår regjeringen at strukturkvoteordningen gjenåpnes.

3 Nordsjøtrålgruppen

3.1 Nærmere om fartøygruppen

Fartøygruppen som omtales som nordsjøtrålgruppen er de trålerne som det er tildelt nordsjøtråltillatelse for, jf § 2-10 i forskrift av 13. oktober 2006 nr. 1157 om spesielle tillatelser til å drive enkelte former for fiske og fangst (konsesjonsforskriften). Nordsjøtråltillatelse gir adgang til å drive fiske med trål etter nordsjøsild, øyepål, tobis mv. sør for 64°N, og etter torsk, hyse, hvitting, sei mv. og sjøkreps sør for 62°N og øst for 4°V. Tillatelsen gjelder også tråling etter kolmule i de områder og til de tider departementet bestemmer.

Det kan ikke tildeles nordsjøtråltillatelse for fartøy som er lengre enn 28 meter største lengde, eller med et større lasteromsvolum enn 250 m³.

Ved innføringen av forskrift om enhetskvoteordning og rederikvoteordning for fartøy med industritråltillatelse fastsatt ved kgl.res. 5. juli 2002, ble den daværende nordsjøtrålgruppen delt i to; de nåværende nordsjøtrålerne og gruppen av fartøy med pelagisk tråltillatelse (tidligere industritrålerne). Fartøygruppen ble delt ut fra et størrelsesparameter; fartøy som er 28 meter eller større er industritrålere, og fartøy som er mindre enn 28 meter er nordsjøtrålere. Skillet mellom de to gruppene gjelder bare i forhold til konsesjonsordningene nordsjøtrål og pelagisk trål. Trålfisket etter makrell og norsk vårgytende sild er adgangsbegrenset ved egne, separate konsesjonsordninger, hvor både fartøy med nordsjøtråltillatelse og pelagisk tråltillatelse inngår i både makrelltrålgruppen og i nv-g-trålgruppen.

Bakgrunnen for at man delte konsesjonsgruppen ved forskriftsendringen i 2002 var at man observerte et annet driftsmønster hos de ”store” fartøyene; disse fartøyene hadde sitt primære driftsgrunnlag innenfor egentlig industrifiske. For disse fartøyene utgjorde fangstverdien av tobis, øyepål og kolmule ca 48 prosent av fangstverdien i 1999 og ca 66 prosent i 1998. For de mindre fartøyene var hoveddriftsgrunnlaget reketråling og blandingsfiske.

Videre var hensynet til å få utviklet gode størrelsesbegrensningsregler og utskiftingsregler for gruppen et hensyn som trakk i retning av delingen av gruppen.

Pelagisk tråltillatelse gir adgang til de samme fiskeriene som nordsjøtråltillatelse, slik at det eneste som skiller de to gruppene er størrelsesbegrensningene, jf. konsesjonsforskriften §§ 2-6 og 2-7.

Gruppen av fartøy med nordsjøtråltillatelse bestod per 31. desember 2006 av 17 fartøy. Tre av disse fartøyene var kortere enn 20 meter største lengde, 12 av fartøyene er mellom 20 og 27,5 meter og ett fartøy er over enn 27,5 meter. Tabell 1 viser hvilke deltakeradganger og spesielle tillatelser som var tilknyttet hvert enkelt fartøy 31. desember 2006. Som det fremkommer av tabellen driver nordsjøtrålerne et variert fiske, og det enkelte fartøy har valgt ulike tilpasninger. Det er i hovedsak deltakeradgangene og konsesjonene utover selve nordsjøtrålkonsesjonen som bestemmer hvilke fiskerier fartøyene prioriterer og baserer seg på.

Tabell 1: Oversikt over fartøy med nordsjøtråltillatelse per 31. desember 2006

Fartøy			Deltakeradgang				Konsesjoner			Totalt
Regmrk	Båtnavn	St.l (m)	Konv. < 28 m	Reke	NVG -Kyst	SUK	Lodde	Makrell- trål	NVG- trål	
H 0001AV	BOANES-HAV	27,4	1		1	1	1			4
M 0026SJ	SABRINA	23,99		1			1		1	3
M 0030SJ	SOLVIK	25,47		1			1	1	1	4
M 0060H	APOLLO	14,42		1						1
M 0081G	GULDRINGNES	27,43								0
M 0100G	FRØYDUS	15,91		1						1
M 0180SJ	DENALI	25,5		1			1		1	3
R 0012K	SKUDE	30,33		1			1		1	3
R 0050SK	MONICA	23,95								0
R 0122K	ELVIRA	27,49		1			1		1	3
T 0060K	MADELEN II	19,9		1			1			2
VA0001F	SAILOR	27,2		1			1		1	3
VA0015S	HELLEVIG	26,2		1			1	1	1	4
VA0022F	NOORDVAERDER	27,4					1			1
VA0065S	RACON	26,14		1			1	1	1	4
VA0095K	PIRAJA	27,32		1			1	1	1	4
Ø 0020H	SPJÆRINGEN SR.	21,3		1			1	1	1	4
Totalt			1	13	1	1	13	5	10	44

3.2 Nærmere om nordsjøtrålernes driftsmønster

Nordsjøtrålerne driver et variert fiske, etter fiskeslag som nyttes dels som råstoff til industriformål – for eksempel tobis og øyepål til mel og olje – og dels til konsum, blant annet seifiske og reketraling.

Innad i gruppen er det ulikheter i driftsmønster. Mens noen av fartøyene har et driftsmønster hvor industrifiske utgjør en vesentlig del av fangstverdien, er sildefiske en vesentlig inntektskilde for andre fartøy i gruppen. Reketraling med innblandingsfiske er likevel det driftsgrunnlaget de fleste av nordsjøtrålerne baserer seg på. Tabell 2 viser kvoter og fangst samlet sett i nordsjøtrålergruppen i årene 2005 og 2006. Det fremgår av tabellen at makrell, nvgsild, nordsjøsild og torsk er de fiskeslagene hvor kvoteutnyttelsen er høyest.

Tabell 2: Kvoter og fangst i nordsjøtrålergruppen 2005-2006

2005			2006	
Fiskeslag	Kvote	Fangst	Kvote	Fangst
Hyse	110	31	75	1
Sei	399	60	12 088	762
Torsk	271	278	190	155
Lodde	360		360	
Makrell	504	505	525	412
NVG-sild	6589	5956	7827	6074
Nordsjøsild	2269	1521	2817	1383
Reke	2400	1325	2158	900
Kolmule	-	-	20 325	3542
Totalt	12 901	9675	46 366	13 228

Fangststatistikken viser at norsk vårgytende sild er det viktigste kvoteregulerte fiskeriet for nordsjøtrålerne, både i kvantum og verdi. Elleve av de sytten fartøyene i nordsjøtrålergruppen er tildelt kvoter av norsk vårgytende sild. Ett av disse fartøyene deltar i kystfartøygruppens fiske

etter norsk vårgytende sild. Ti av fartøyene er tildelt tillatelse til å fiske norsk vårgytende sild etter konsesjonsforskriften § 2-20, og deltar i trålgruppens fiske etter norsk vårgytende sild.

Videre utgjør deltakelse i rekefiske et viktig bidrag til driftsgrunnlaget for nordsjøtrålerne. Tretten av de sytten fartøyene har deltakeradgang i dette fiskeriet, og i Fiskeridirektoratets lønnsomhetsundersøkelse innplasseres et flertall av nordsjøtrålerne i fartøygruppen som har reketrålning som hoveddriftsgrunnlag.

Tabell 3 viser kvoter og fangst på fartøynivå i utvalgte fiskerier i nordsjøtrålgruppen i 2006. Samlet sett er det stor variasjon i både kvotegrunnlag og kvoteutnyttelse, og enkelte fartøy i gruppen leverte ikke fangst i 2006.

Tabell 3: Kvoter og fangst på fartøynivå i nordsjøtrålgruppen i 2006

Båtnavn	Kolmule		Makrell		NVG		Reke		Sei		Sild		Totalt		Kvote- utnyttelse
	K ¹	F ²	K ¹	F ²	K ¹	F ²	K ¹	F ²	K ¹	F ²	K ¹	F ²	K ¹	F ²	
APOLLO	375	5					115	20	700	2			1190	27	2 %
BOANES-HAV	1538	3	347	381	1776	2080			888	53	1323	1099	6137	3771	61 %
DENALI	1200	1			525	-	115	-	700	1			2540	3	0 %
ELVIRA	1350	253			381	348	161	88	700	26	105	-	2697	715	27 %
FRØYDUS	225	-					115	-	700				1040	-	0 %
GULDRINGNES	975	117							700	-			1675	117	7 %
HELLEVIG	1538	1	37	-	722	640	222	124	700	2	199	43	3419	810	24 %
MADELEN II	600	-					219	105	700	5			1519	110	7 %
MONICA	1050	-							700	232	111	19	1861	251	14 %
NOORDVAERDER	900	-							700	-			1600	-	0 %
PIRAJA	1725	19	41	-	773	683	253	225	700	1	219	61	3711	989	27 %
RACON	1763	7	39	-	763	670	222	118	700	0	210	23	3698	820	22 %
SABRINA	1275	59			731	377	115	-	700	-			2821	435	15 %
SAILOR	1763	1328			517	-	161	37	700	215	143	1	3283	1581	48 %
SKUDE	1875	1746			653	949	115	-	700	220	180	137	3883	3052	79 %
SOLVIK	1350	1	30	30	581	327	115	12	700	-	160	-	2936	371	13 %
SPJÆRINGEN SR.	825	-	31	-	405	-	230	172	700	4	166	-	2358	176	7 %

1) Kvote

2) Fangst

4 Strukturering av nordsjøtrålerne gjennom utvidelse av strukturkvotegruppen for pelagiske trålere

4.1 Fiskeslag som strukturkvoteordningen for pelagiske trålere gjelder for

Strukturkvoteordningen for de pelagiske trålerne omfatter fiskeslagene makrell, lodde, norsk vårgytende sild og nordsjøsil, jf. forskrift av 4. mars 2005 nr. 193 om strukturkvoteordning mv. for havfiskeflåten (strukturkvoteforskriften) § 3 første ledd bokstav f.

De pelagiske trålerne er fartøy som har pelagisk tråltillatelse etter konsesjonsforskriften § 2-6. Av fiskeslagene som denne tillatelsen gir adgang til å drive fiske etter, er det bare kvoten av nordsjøsil som kan overføres som strukturkvote. De andre fiskeriene pelagiske trålere kan overføre kvoter av som strukturkvote, er underlagt egne konsesjonsordninger. Disse inngår imidlertid også i strukturkvoteordningen.

Det er et vilkår for retildeling av tilleggskonsesjoner eller deltakeradganger til det gjenværende fartøyet at distrikts- eller fiskeripolitiske hensyn ikke taler mot slik tildeling, samt at tillatelsen eller deltakeradgangen har vært nyttet aktivt.

4.2 Særlig om kolmule

Fra 2006 har fisket etter kolmule for nordsjøtrål- og pelagisk trålgruppen blitt kvoteregulert på fartøynivå. Reglene for beregning av fartøykvotene ble første gang fastsatt ved forskrift 13. februar 2006 om endring av forskrift om regulering av fisket etter kolmule i 2006. Samtidig ble det fastsatt en konsesjonskapasitet for nordsjøtrålfartøyene.

Fartøykvoten i kolmulefisket fastsettes med utgangspunkt i fartøyets konsesjonskapasitet. Ved strukturering vil fartøyets kolmulekvote således kunne forhøyes gjennom regelen om forhøyelse av konsesjonskapasiteten ved sammenslåing, jf konsesjonsforskriften § 2-8 for fartøy med pelagisk tråltillatelse. Taket for maksimal konsesjonskapasitet ved sammenslåing er 1000 kubikkmeter, jf. § 2-8 fjerde ledd. Kolmule er således indirekte av strukturordningen.

4.3 Hvilke nordsjøtrålere skal strukturkvoteordningen for den pelagiske trålgruppen omfatte?

I forbindelse med innføring av en enhetskvoteordning for den daværende nordsjøtrålgruppen i 2002, hadde nesten alle fartøyene som målte 28 meter eller mer tillatelse til å drive fiske etter norsk vårgytende sild og lodde, og nesten alle fartøyene hadde deltatt i makrellfisket og fikk makrelltråltillatelse. Fartøyene som ble omfattet av enhetskvoteordningen, hadde altså nesten sammenfallende driftsgrunnlag. Enhetskvoteordningen ble derfor gitt anvendelse for de kvoteregulerte fiskeslagene nordsjøsild, makrell, lodde og norsk vårgytende sild, se strukturkvoteforskriften § 3 første ledd bokstav f.

Når nordsjøtrålgruppen skal innlemmes i strukturgruppen for pelagisk trål, kunne man sett for seg at dette ble gjort ved at de nordsjøtrålfartøyene som har i hovedsak sammenfallende driftsmønster med fartøyene i pelagisk trålgruppen, fikk adgang til å bytte konsesjonsgruppe. Dette ville imidlertid hatt konsekvenser for reglene for størrelsesbegrensning, det ville medført at det måtte innføres skjønnsmessige kriterier for å gi tillatelse til slikt konsesjonsbytte og det ville medført usikkerhet for rammebetingelsene for de fartøyene som ikke fikk bytte konsesjon. Det ville også medført en uklar skillelinje mellom de gjenværende nordsjøtrålfartøyene og de fartøyene som i dag har avgrenset nordsjøtråltillatelse og adgang til å delta i reketrålfisket sør for 62°N.

Departementet vil derfor ikke foreslå denne løsningen.

Departementet vil derimot foreslå å utvide strukturkvotegruppen for pelagisk trål, slik at denne omfatter både gruppen av fartøy med pelagisk tråltillatelse og gruppen av fartøy med nordsjøtråltillatelse. Det vises til forslagene til endringer i strukturkvoteforskriften § 1 bokstav f, § 3 første ledd bokstav f og overskriften til § 13.

I hvilken grad og for hvilke fiskeslag det kan tildeles strukturkvote dersom et nordsjøtrålfartøy tas ut av fiske gjennom disse reglene, vil derfor utelukkende bero på hvilke tilleggskonsesjoner og hvor stor konsesjonskapasitet det konkrete uttatte fartøyet har. Dette gjelder uavhengig av om det mottakende fartøyet har pelagisk tråltillatelse eller nordsjøtråltillatelse.

Tilsvarende vil et fartøy med nordsjøtråltillatelse kunne bli tildelt strukturkvote og forhøyet konsesjonskapasitet, enten ved at et fartøy med nordsjøtråltillatelse eller et fartøy med pelagisk tråltillatelse blir tatt ut av fiske.

Vilkåret for tildeling av strukturkvote vil imidlertid være at det gjenværende fartøyet selv, fra tidligere, har konsesjon for det aktuelle fisket. Hvis det gjenværende fartøyet er et nordsjøtrålfartøy som ikke har makrelltråltillatelse, kan det heller ikke tildeles strukturkvote i makrelltrålfisket. En makrelltråltillatelse som var tildelt for det fartøyet som tas ut av fiske, kan imidlertid i et slikt tilfelle retildes det gjenværende fartøyet, jf strukturkvoteforskriften § 6 tredje ledd.

En strukturkvote kan deles på flere fartøy. Dersom en tillatelse derimot retildes et gjenværende fartøy, kan den ikke deles. Det kan altså ikke tildeles en strukturkvote til et gjenværende fartøy av for eksempel makrell, samtidig som makrelltråltillatelse retildes et annet gjenværende fartøy.

4.4 Forhøyet konsesjonskapasitet – forslag om endrede regler for størrelsesbegrensning for nordsjøtrålere

Strukturkvoteordningen gjelder som nevnt direkte bare for de kvoteregulerte fiskeriene. For å gi strukturkvoteordningen ekstra effekt for de pelagiske trålerne, gjelder regelen om at ved uttak av fartøy gjennom strukturkvoteordningen kan konsesjonskapasiteten på det gjenværende fartøyet økes for med inntil den fastsatte konsesjonskapasiteten for det fartøyet som tas ut av fiske, maksimalt til 1000 kubikkmeter, jf. konsesjonsforskriften § 2-8 fjerde ledd.

Et fartøy kan ikke ta om bord og levere større fangst per tur enn den fastsatte konsesjonskapasiteten i de ikke-kvoteregulerte fiskeriene fartøyet deltar i. Ved at konsesjonskapasiteten for pelagiske trålere kan økes ved uttak av fartøy gjennom strukturkvoteordningen, gir bruk av ordningen effekt selv om et fartøy ikke har tilleggstillatelser innenfor kvoteregulerte fiskerier.

Som omtalt tidligere, er det videre økningen i konsesjonskapasitet som er grunnlaget for forhøyet kolmulekvote ved bruk av strukturordningen.

Disse reglene foreslås gitt tilsvarende anvendelse også for nordsjøtrålfartøy, og dette må da også få konsekvenser for reglene for størrelsesbegrensning og for utskifting for fartøy med nordsjøtråltillatelse.

Det følger av § 2-11 i konsesjonsforskriften at det ikke kan tildeles nordsjøtråltillatelse for fartøy som er 28 meter største lengde eller lengre, eller med et lasteromsvolum som er større enn 250 kbm. Videre følger det av § 2-12 at det ikke kan fastsettes større konsesjonskapasitet for et nordsjøtrålfartøy enn 250 kbm.

Departementet foreslår at disse reglene blir videreført, som generelle regler for størrelsesbegrensning for nordsjøtrålfartøy, men at det blir gjort unntak både fra 28 metersgrensen og fra 250 kbm-grensen for nordsjøtrålfartøy som tildeles strukturkvote.

Man kunne i og for seg sett for seg et unntak fra lengdegrensen og lasteromsgrensen også for fartøy som har fått forhøyet sin konsesjonskapasitet og dermed sin kolmulekvote, uten å bli tildelt strukturkvote. Departementet har imidlertid valgt ikke å foreslå dette, fordi det ville

legge til rette for en uheldig ensidig satsing på kolmulefiske, uten at fartøyets driftsgrunnlag blir tilsvarende supplert med strukturkvoter på sild og makrell og uten at fartøyet har bidratt til struktureringen i disse fiskeriene. Departementet anser at gruppen som helhet er bedre tjent med at fartøyene har et differensiert driftsgrunnlag innenfor både kolmule, sild og makrell, og at man derfor ikke bør legge til rette for en ensidig satsing fra flere fartøy bare på kolmule og annen industrifisk.

Unntaket fra størrelsesbegrensningen bør derfor kun være knyttet opp til tildeling av strukturkvote av nordsjøsild, norsk vårgytende sild eller makrell. Det vises til forslaget til endring i konsesjonsforskriften §§ 2-11 og 2-12 tredje ledd.

Største tillatte lasteromsvolum og største konsesjonskapasitet som kan fastsettes foreslås harmonisert med reglene for fartøy med pelagisk tråltillatelse, i dag 1000 kbm. Departementet ser ingen grunn til å gjøre noen forskjell mellom de to gruppene på dette punktet, uansett om fartøyets grunnlag er en pelagisk tråltillatelse eller en nordsjøtråltillatelse. Det presiseres for ordens skyld at dette ikke vil medføre en økning i den samlede konsesjonskapasiteten i gruppene, idet forslaget ikke innebærer en økning i forhold til den samlede konsesjonskapasiteten som allerede er fastsatt også for nordsjøtrålerne.

4.5 Kvotetak

Det følger av strukturkvoteforskriften § 13 annet ledd at det ikke kan tildeles mer enn en kvote tilsvarende en basiskvote på 630 tonn for de fiskeslag som er regulert ved bruk av basiskvote, inkludert fartøyets egen basiskvote, for fiske med ett fartøy. For kolmule er det taket på konsesjonskapasitet, og hvilken reguleringsmodell som nyttes, som fungerer som et tilsvarende kvotetak.

Det foreslås ingen endring i kvotetaket, som dermed vil gjelde også for nordsjøtrålerne ved at disse foreslås tatt inn i samme strukturgruppe.

4.6 Særlig om fisket etter reker i Nordsjøen og Skagerrak

Et vilkår for tildeling av strukturkvote er at alle konsesjoner og deltakeradganger knyttet til fartøyet som blir meldt ut av registeret oppgis, jf. forskrift om strukturkvoteordning mv. for havfiskeflåten § 6 første ledd bokstav b.

Etter forskrift om strukturkvoteordning mv. for havfiskeflåten § 6 tredje ledd kan tilleggskonsesjoner eller deltakeradganger som oppgis i henhold til første ledd bokstav b, likevel retildes det gjenværende fartøyet dersom distrikts- eller fiskeripolitiske hensyn ikke taler mot en slik tildeling. Forutsetningen for en slik tildeling til gjenværende fartøy er at fartøyet fyller vilkårene for tildeling av slik konsesjon eller deltakeradgang på selvstendig grunnlag.

De forslag som er fremmet foran, innebærer at en adgang til å delta i reketrålfisket sør for 62°N kan bli retildelt et større fartøy. Forslagene innebærer også at eksisterende nordsjøtrålere kan bli skiftet ut med større fartøy, gjennom de foreslåtte unntakene fra reglene om størrelsesbegrensning dersom fartøyet tildeles strukturkvote av nordsjøsild, nvg-sild eller makrell.

Størrelsen kan gi disse fartøyene et konkurransefortrinn i rekefisket, da dette fiskeriet reguleres ved maksimalkvoter. Fangststatistikken for 2006 viser imidlertid at fartøy over 28

meter i gjennomsnitt fisket omtrent det samme antall tonn som fartøy i lengdegruppen 21-28 meter. Tabell 3 viser gjennomsnittlig rekefangst per fartøy som deltok i den lukkede gruppen i rekefisket i Skagerrak og Nordsjøen i 2006.

Tabell 4: Gjennomsnittsfangst fordelt på lengdeintervaller

Fartøylengde	Gjennomsnittsfangst	Antall fartøy
11-14,99 meter	30,8 tonn	74
15-20,99 meter	47,5 tonn	47
21-27,99 meter	59,1 tonn	26
Over 28 meter	59,1 tonn	9

Den fastsatte maksimalkvoten var samtidig på årsbasis 115 tonn, fordelt på tre perioder. Maksimalkvoten blir imidlertid som regel opphevet i løpet av året, slik at enkelte fartøy kan fiske mer enn kvoten. Gjennomsnittsfangsten for de tre fartøyene i gruppen 21-27,99 meter som fisket mest var på 165 tonn, mens tilsvarende tall for de mest aktive fartøyene over 28 meter var 113 tonn. Det var for øvrig et fartøy med største lengde på 19,92 meter som fisket mest reker i 2006, med 315 tonn. Dette tilsier at det ikke er nødvendig med særregler knyttet til deltakelsen i rekefisket.

4.7 Kombinasjonsfartøyenes forhold til strukturkvoteordningen

Det er ni fartøy som det er tildelt både ringnot- og industritråltillatelse for. Disse fartøyene kalles gjerne kombinasjonsfartøy, fordi de kan veksle mellom å drive fiske med not og med trål.

I kraft av sin ringnotkonsesjon tildeles disse fartøyene kvoter av nordsjøsild, nvg-sild og makrell. Det er et alminnelig reguleringsprinsipp at et fartøy bare kan delta i en reguleringsgruppe, og fiske og levere en kvote av det enkelte fiskeslag. Disse fartøyene har derfor ikke deltatt i trålfiske etter sild og makrell, og er heller ikke tildelt nvg-sildtråltillatelse eller makrelltråltillatelse.

Kombinasjonsfartøyenes deltakelse i pelagisk trålgruppen har derfor vært begrenset til trålfiske etter kolmule, tobis og øyepål mv.

I utgangspunktet kunne man tenkt seg at kombinasjonsfartøyene deltok i struktureringen i pelagisk trålgruppen ved at et kombinasjonsfartøy fikk tildelt økt konsesjonskapasitet ved uttak av en pelagisk tråler, mens en annen pelagisk tråler fikk tildelt kvotene av sild og makrell som strukturkvoter. Dette ville være parallelt til det som tillates ellers, når flere mottakende fartøy går sammen om å dele strukturkvotene fra ett uttatt fartøy av ulike fiskeslag seg i mellom.

På bakgrunn av det standpunkt Sør-Norges Trålerlag har hatt til dette, om at strukturgevinsten av sild og makrell i slike tilfeller bør tilfalle trålgruppen som helhet, har det imidlertid ikke blitt gitt tillatelser til slikt struktursamarbeid mellom et kombinasjonsfartøy og et pelagisk trålfartøy. Denne praksisen er forankret i et brev fra departementet til Sør-Norges Trålerlag 24. september 2002.

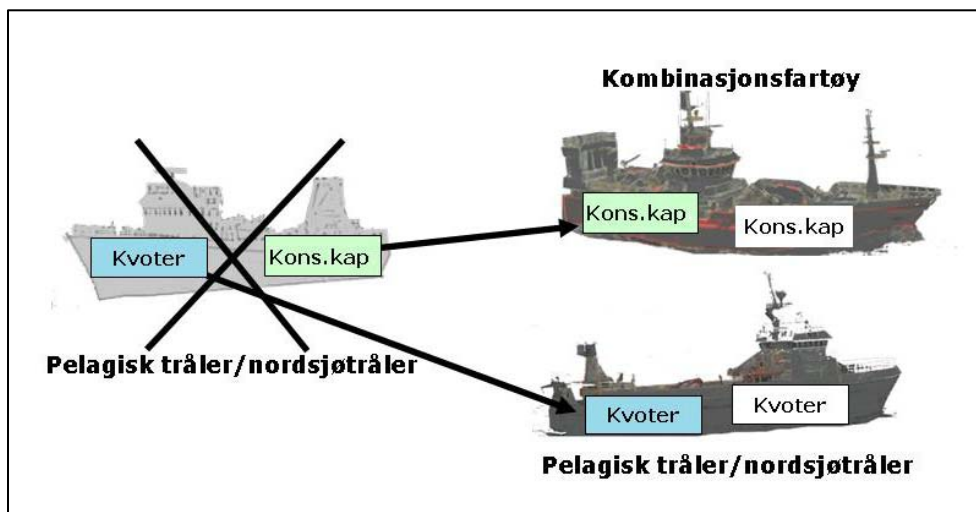
Den praktiske konsekvensen av dette er at kombinasjonsfartøyene har vært avskåret fra å delta i struktureringen i trålgruppen.

Slik departementet ser det, vil den pelagiske trålgruppen imidlertid også kunne være tjent med at kombinasjonsfartøyene bidrar til den samlede strukturering i gruppen. Det er likevel ikke aktuelt å gjøre endringer i reguleringsprinsippet om at man bare kan delta i en redskapsgruppe i det enkelte fiskeri. Det er heller ikke aktuelt å gjøre endringer som i realiteten innebærer at kvote av nordsjøsild, nvg-sild eller makrell flyttes fra trålgruppen til ringnotgruppen. Det vil derfor ikke bli åpnet for at kombinasjonsfartøyene kan få strukturkvote av disse fiskeslagene, på grunnlag av at et pelagisk trålfartøy eller et nordsjøtrålfartøy med tilleggskonsesjoner tas ut av fiske.

Derimot vil departementet foreslå at et (eller flere) kombinasjonsfartøy og et (eller flere) trålfartøy kan gå sammen om et strukturprosjekt, og at kombinasjonsfartøyet i slike tilfeller kan få tildelt forhøyet konsesjonskapasitet mens trålfartøyet får tildelt strukturkvotene. Den praktiske konsekvensen av dette er at kombinasjonsfartøyet får tildelt større kolmulekvote, hvor kvoten som nevnt beregnes på grunnlag av konsesjonskapasiteten, og anledning til å ta større last pr tur i de ikke-kvoteregulerte fiskeriene etter tobis og øyepål.

Dette er i samsvar med vedtak på representantskapsmøtet til Sør-Norges Trålerlag i mars 2007.

For øvrig får endringen ingen praktiske konsekvenser for trålfartøyene, idet kvotene av nordsjøsild, nvg-sild og makrell som inntil denne struktureringen har vært tildelt et trålfartøy, etter struktureringen blir tildelt et annet (eller flere andre) trålfartøy som strukturkvote. Dette er vist i figur 1.



Figur 1: Kombinasjonsfartøy i strukturordningen for den pelagiske trålgruppen.

I utgangspunktet vil dette forslaget omfatte eksisterende kombinasjonsfartøy. Regelverket inneholder imidlertid ingen formelle begrensninger i adgangen til å tildele pelagisk tråltillatelse til et fartøy som allerede har ringnotkonsesjon. Med de endringene som er foreslått foran i størrelsesbegrensningsreglene for fartøy med nordsjøtråltillatelse, vil også en slik tillatelse gjennom utskifting i praksis kunne tildeles ringnotfartøy dersom nordsjøtrålfartøyet tildeles strukturkvote av nordsjøsild, nvg-sild eller makrell. Den praktiske konsekvensen av dette er at oppkjøp av mindre nordsjøtrålfartøy kan bli en rimelig "inngangsbillett" for ringnotfartøy som i dag ikke er kombinasjonsfartøy, og dermed medføre en kapasitetsøkning som særlig kan være uheldig i trålgruppens fiske etter kolmule, tobis og øyepål mv.

For å forhindre dette, foreslår departementet at det innføres en regel i konsesjonsforskriften om at nordsjøtråltillatelse ikke kan tildeles for fartøy som har ringnotkonsesjon. Det vises til forslaget om endring i konsesjonsforskriften § 2-10 første ledd.

5 Konsekvenser av forslagene

Forslaget om å innlemme nordsjøtrålerne i strukturkvoteordningen for den pelagiske trålgruppen vil medføre at nordsjøtrålerne får tilgang til en ordning de så langt i praksis har vært avskåret fra. Dette vil bidra til å bedre flåtens driftsgrunnlag, og legger på sikt til rette for fornying og forsterket konkurransekraft. Forslaget vil således ha positive effekter både for nordsjøtrålerne og de pelagiske trålerne. Forslaget antas å medføre at antall nordsjøtrålere vil reduseres fra dagens 17 fartøy. Det er uansett et relativt begrenset antall aktører som påvirkes.

For forvaltningen vil forslaget i liten grad medføre noen endringer i ressursbruken.

Et flertall av fartøyene med nordsjøtråltillatelse har sitt hovedtilhold på Sør-Vestlandet, men det er registrert nordsjøtrålere i fylkene Hordaland, Møre og Romsdal, Vest-Agder, Troms, Rogaland og Østfold. Det er vanskelig å se at forslagene som er presentert i dette høringsnotatet vil ha noen distriktmessig konsekvenser av betydning.

6 Departementets forslag

6.1 Oppsummering av forslagene

På bakgrunn av drøftelsene foran, foreslår departementet følgende:

- at nordsjøtrålgruppen og gruppen av fartøy med pelagisk tråltillatelse slås sammen i struktursammenheng
- at det gjøres unntak fra eksisterende størrelsesbegrensninger for fartøy med nordsjøtråltillatelse, når fartøyet tildeles strukturkvote av nordsjøsild, norsk vårgytende sild eller makrell. Størrelsesreglene foreslås i slike tilfeller harmonisert med størrelsesbegrensningen på 1000 kbm lasteromsvolum for fartøy med pelagisk tråltillatelse
- at kvotetaket blir videreført og dermed gjort gjeldende også for fartøy med nordsjøtråltillatelse
- at det ikke gjøres noen endringer i vilkårene for å delta i trålfisket etter reker i Nordsjøen og Skagerrak
- at kombinasjonsfartøy kan nytte strukturordningen for pelagisk trålgruppen ved å få forhøyet konsesjonskapasitet, i samarbeid med et (eller flere) trålfartøy som tildeles strukturkvote
- at det ikke skal kunne tildeles nordsjøtråltillatelse for fartøy som det er tildelt ringnotkonsesjon for

6.2 Forslag til forskriftsendringer

Det foreslås følgende endringer i forskrift av 4. mars 2005 om strukturkvoteordning mv for havfiskeflåten:

§ 1 bokstav f (endret) skal lyde:
fartøy som har *pelagisk trålkonsesjon og nordsjøtrålkonsesjon*

§ 3 første ledd bokstav f (endret) skal lyde:
For *den pelagiske trålflåten og for nordsjøtrålflåten*: Makrell, lodde, norsk vårgytende sild og kolmule.

§ 13 overskrift (endret) skal lyde:
Særlige regler for tildeling av strukturkvote til fartøy i *den pelagiske trålgruppen og i nordsjøtrålgruppen*

Det foreslås videre følgende endringer i forskrift av 13. oktober 2006 om spesielle tillatelser til å drive enkelte former for fiske og fangst (konsesjonsforskriften):

§ 2-8 tredje ledd (endret) skal lyde:
Konsesjonskapasiteten kan økes gjennom sammenslåing dersom et annet fartøy tas ut av fiske gjennom strukturkvoteordningen for *den pelagiske trålgruppen og nordsjøtrålgruppen* etter forskrift 4. mars 2005 nr. 193 om strukturkvoteordning mv. for havfiskeflåten § 13, med inntil konsesjonskapasiteten til det fartøyet som tas ut av fiske.

§ 2-10 første ledd (endret) skal lyde:
Fiskeridirektoratet tildeler nordsjøtråltillatelse. *Det kan ikke tildeles nordsjøtråltillatelse til fartøy som det er tildelt ringnottillatelse for, jf § 4-1.*

§ 2-11 (endret) skal lyde:
Det kan ikke tildeles nordsjøtråltillatelse for fartøy som er 28 meter største lengde eller lengre eller med større lasteromsvolum enn 250 m³, *med mindre det tildeles strukturkvote av nordsjøsild, norsk vårgytende sild eller makrell for fiske med fartøyet. I slikt tilfelle gjelder regelen i § 2-7 tilsvarende.*

§ 2-12 nytt tredje ledd skal lyde:
Konsesjonskapasiteten kan økes gjennom sammenslåing dersom et annet fartøy tas ut av fiske gjennom strukturkvoteordningen for den pelagiske trålgruppen og nordsjøtrålgruppen etter forskrift 4. mars 2005 nr. 193 om strukturkvoteordning mv. for havfiskeflåten § 13, med inntil konsesjonskapasiteten til det fartøyet som tas ut av fiske.

§ 2-12 fjerde ledd (tidligere tredje ledd, endret) skal lyde:
Det kan ikke fastsettes større konsesjonskapasitet for et fartøy enn 250 m³, *med mindre det tildeles strukturkvote av nordsjøsild, norsk vårgytende sild eller makrell for fiske med fartøyet. Regelen i § 2-8 siste ledd siste alternativ gjelder tilsvarende.*