

Ref.nr
Saksnr. 200602483
Dato

Forskrift om endring av forskrift av 4. mars 2005 om strukturkvoteordning for havfiskeflåten

1. Innledning

Fiskeri- og kystdepartementet sendte et forslag om endring av den såkalte slumpfiskeordningen på høring 18. september 2008.

Slumpfiskeordningen er en ordning som er etablert for å kunne drive et rasjonelt fiske av rester av kvoten. Man skal slippe å gå på siste tur for å ta en liten slump, og kan istedenfor la en annen båt ta denne. Slumpfiskeordningen er således en kostnadsbegrunnet ordning.

Dagens slumpfiskeordning for havfiskeflåten gir adgang til å overføre inntil 20 % av kvoten av de fleste fiskeslag til et annet fartøy tilhørende samme eier, etter 1. oktober. Enbåtsrederi kan nytte ordningen sammen med andre rederi, dersom det inngås en bindende treårs kontrakt om samarbeid. Det fartøyet som avgir restkvote, må tas ut av alt fiske under norsk og utenlandsk flagg resten av året, med unntak for fartøy i pelagisk trål-gruppen, som fortsatt kan fiske etter andre fiskeslag etter at det mottagende fartøyet har fisket "slumpen".

2. Nærmere om bakgrunnen for forslaget

Den gjeldende slumpfiskeordningen er regulert i forskrift av 4. mars 2005 om strukturkvoteordning mv for havfiskeflåten § 15, som lyder slik:

Etter 1. oktober kan inntil 20 % av kvotene av de fiskeslag som er nevnt i § 3 og som er tildelt for fiske med et fartøy som tilhører en fartøygruppe nevnt i § 1, tillates fisket med et annet fartøy som er omfattet av forskriften og som tilhører samme rederi, samarbeidende eller sammensluttede rederi eller enbåtsrederi som inngår en bindende tre-års kontrakt om samarbeid.

Fartøyet eller fartøyene som ikke skal nyttes i fiske etter vedkommende fiskeslag, må tas ut av alt fiske under norsk og utenlandsk flagg for resten av vedkommende år. For fartøy i industritrålgruppen, jf § 1 bokstav f, er kravet at fartøyet eller fartøyene tas ut av alt fiske under norsk og utenlandsk flagg mens fiske etter første ledd pågår.

Fra næringens side har det vært fremholdt at ordningen må justeres slik at de tildelte kvotene kan utnyttes bedre og mer effektivt. Den sterke økningen i drivstoffprisen er en medvirkende årsak til dette. Problemene rundt utslipp av klimagasser setter også fokus på tiltak som kan redusere bunkersforbruket i fiske. Næringen har også ment at det stilles urimelige krav for at enbåtsrederier kan nytte ordningen.

Fiskeri- og kystdepartementet er av den oppfatning at den norske fiskeflåten i alminnelighet er robust nok til å tåle høy drivstoffpris. Man vil imidlertid kunne oppleve at enkelte fiskerier som allerede er lite lønnsomme, vil bli ulønnsomme, og kostnadsaspektet kan bli særlig merkbart i forhold til mindre restkvoter eller slumper av kvoter. Uforholdsmessige kostnader ved å fiske slumpene fører til at disse fiskes med tap eller man velger ikke å fiske restkvoter.

Fiskeri- og kystdepartementet foreslo derfor i høringsnotatet et enklere regelverk for å utnytte slumpfiskeordningen, slik at utøvelsen av fisket kan bli mer rasjonell og lønnsom. Departementet ønsket å legge til rette for at de tildelte kvotene kan utnyttes bedre og mer effektivt, samt at kostnadene for den enkelte fartøyeier reduseres ytterligere. Et mer rasjonelt fiske vil dessuten bidra til å redusere drivstofforbruket og derved utslipp av skadelige miljøgasser fra fiskeflåten.

Fiskeri- og kystdepartementets foreslo i høringsnotatet at

- kravet om at enbåtsrederier må inngå tre års kontrakt om samarbeid for å utnytte ordningen, faller bort
- enbåtsrederier kan samarbeide med flerbåtsrederier og omvendt
- fartøy det overføres kvote fra må ikke lenger tas ut av annet fiske
- skjæringsdatoen for når slumpfiskeordningen kan tas i bruk blir fjernet med unntak for kvoter av torsk

Det ble presisert at slumpfiskeordningen bare kan nyttes av fartøy som tilhører samme fartøygruppe, og størrelsen på slumpfiskekvoten ble foreslått videreført.

Forslaget legger således opp til å avbøte de problemene som har blitt påpekt i forhold til gjeldende ordning, inntil fiskeflåten har fått gjennomført en permanent tilpasning til et høyere kostnadsnivå.

3. Høringsuttalelser

Det er mottatt 8 høringsuttalelser som i varierende grad har kommentert detaljene i høringsforslagene. I tillegg er det kommet inn uttalelse fra Det norske maskinistforbund.

Norsk Sjømannsforbund og Det norske maskinistforbund gir uttrykk for en viss skepsis til å videreføre slumpfiskeordningen. De øvrige høringsuttalelsene støtter videreføring og forenkling av ordningen. Enkelte høringsinstanser mener imidlertid at forslaget ikke innebærer en tilstrekkelig forenkling og forbedring av gjeldende slumpfiskeordning

Kravet om at enbåtsrederier må inngå tre års kontrakt om samarbeid for å utnytte ordningen faller bort. Enbåtsrederier kan samarbeide med flerbåtsrederi og omvendt.

Forslaget støttes av Norges Fiskarlag, Fiskeri- og havbruksnæringens landsforening (FHL), Innovasjon Norge, Norsk nærings- og nytelsesmiddelarbeiderforbund (NNN), Sør-Norges Trålerlag, Finansnæringens Hovedorganisasjon (FNH) og Sparebankforeningen.

Fartøy som det overføres kvote fra må ikke lenger tas ut av annet fiske.

Også dette forslaget støttes av ovennevnte høringsinstanser.

I forslaget ligger at det kvoteavgivende fartøy kan fortsette fisket på andre fiskeslag, men ikke det fiskeslag som er slumpet. NNN mener at kvoteavgivende fartøy må kunne fortsette å fiske også på det fiskeslaget det er avgitt kvote av.

Selv om kvoteavgivende fartøy ikke lenger skal kunne drive fiske på det fiskeslag som er slumpet, vil et fortsatt fiske på f eks sei eller hyse likevel medføre at det fiskes torsk som bifangst. Fiskeri- og kystdepartementet foreslo å løse denne bifangstproblematikken ved at kvotemottagende fartøy er ansvarlig for at kvoten ikke overfiskes. Norges Fiskarlag frykter at departementets forslag til løsning vil gjøre det vanskelig for enbåtsrederier å benytte ordningen, og foreslår en alternativ løsning basert på at fartøy som avgir kvote må ha fisket minst 50 % av kvoten før fartøyet kan overføre restkvote til annet fartøy. Det vil da være mulig å fortsette fisket etter andre fiskeslag med innblanding av det fiskeslaget som er slumpet som bifangst, og det vil være det enkelte fartøy som blir ansvarlig for å sikre at fartøyets kvote ikke blir overfisket. En slik regel om at det avgivende fartøyet må ha fisket minst 50 % av sin kvote, vil også hindre at fartøy som ikke har hatt til hensikt å delta i det aktuelle fisket kan slumpe en del av kvoten. Norsk Sjømannsforbund og Maskinistforbundet mener at departementets forslag vil kunne bidra til å redusere fiskernes inntekter, i tillegg til at det kan resultere i et utilsiktet overfiske av fartøykvoten.

Skjæringsdato

Norges Fiskarlag, FHL og Innovasjon Norge mener at skjæringsdatoen også må fjernes for torskekvoter. Dette begrunnes med at skjæringsdatoen ikke er nødvendig for å sikre torskeråstoff ut over høsten. Næringen sørger for dette av eget tiltak. FHL legger til at skjæringsdato for torsk antas å ville få størst betydning for industrieide trålere og at det for disse og deres eiere er viktig at de kan disponeres og styres slik at de samlede kvoter båtene har adgang til å fiske blir tatt mest mulig rasjonelt. Sør-Norges Trålerlag, FNH og Sparebankforeningen er enige i departementets forslag. NNN mener skjæringsdatoen må være 1. september, mens Norsk Sjømannsforbund og Maskinistforbundet mener at det for torske- og seitrålfåten tidligst bør kunne overføres kvote etter 1. oktober.

Slumpfiskekvotens størrelse

I dag kan 20 % av kvoten overføres gjennom slumpfiskeordningen. Norges Fiskarlag og FHL foreslår at denne prosentsatsen økes fra 20 % til 30 %. Sør-Norges Trålerlag mener at det i kolmuletrålfisket må kunne være mulig å ta 100 % av én annen båts kvote hvis det ikke er overregulering. Norsk Sjømannsforbund og Maskinistforbundet påpeker at 20 % av årskvoten i torskefiskeriene i dag utgjør en betydelig fiskemengde, langt mer enn da ordningen ble innført. Forbundene mener at beregningen av 20 % av årskvoten når det gjelder torske- og seitrålfåten skal foretas ut fra fartøyets grunnkvote, altså at man ikke kan "slumpe" 20 % av eventuelle strukturkvoter.

4. Fiskeri- og kystdepartementets vurdering

Fiskeri- og kystdepartementet legger vekt på at forslaget skal bidra til et mer effektivt og rasjonelt fiske som vil virke kostnadsbesparende og som vil føre til redusert drivstoffbruk og utslipp av klimagasser. Forslaget vil også bedre fleksibiliteten i kvotedisponeringen slik at flerbåtsrederier kan overføre slumper fra ett fiskeslag på enkelte båter og slumper fra andre fiskeslag på andre båter. En slik fordeling av restkvoter, vil også kunne føre til at større andeler torsk og hyse leveres av ferskfisktrålere ut over høsten.

Det finnes alternative måter å bedre lønnsomheten i "restkvotefiske" om høsten. Vanlig refordeling av kvotene, som innebærer at de fartøy som deltar mot slutten av en sesong får øket sine kvoter, er en slik mulighet. En slik refordeling vil være gratis, i motsetning til slumpfiskeordningen som innebærer økte kostnader for det kvotemottagende fartøy. Økt bruk av slumpfiskeordningen medfører også, slik Norsk Sjømannsforbund og Maskinistforbundet påpeker, økt grad av uforutsigbarhet i forhold til inntekt for mannskapene. Det er også grunn

til å ta i betraktning at en slik forenkling av slumpfiskeordningen som her foreslått, vil innebære å innføre en større grad av omsettelighet for fiskekvoter.

Departementet er imidlertid kommet til at det for tiden er et behov for større fleksibilitet i slumpfiskeordningen, og uttalelsene fra høringsinstansene viser at disse i det alt vesentlige er enig i forslaget.

Flere av høringsinstansene gir også uttrykk for at det er og vil være et behov for fleksible ordninger som kan effektivisere fisket uavhengig av den langsiktige strukturtilpasningen. Det anføres at det ikke er nødvendig å begrense de foreslåtte endringene i tid til det er gjennomført en permanent tilpasning i fiskeflåten til et høyere kostnadsnivå. Departementet vil derfor bemerke at det ikke er foreslått noen solnedgangsklausul i de nye reglene. Departementet anser likevel endringene først og fremst som en midlertidig endring for å minske de akutte problemene havfiskeflåten står overfor nå.

Bifangst

Departementet viste i høringsnotatet til at når kvoteavgivende fartøy skal kunne fortsette fiske på andre fiskeslag, kan dette føre til problemer i forhold til bifangst. Eksempelvis vil et fartøy som forsetter i fisket etter sei, etter å ha avgitt resten av torskekvoten, kunne få torsk som bifangst. Den alminnelige regelen i reguleringsforskriften er at slik bifangst skal avregnes mot fartøyets kvote av torsk, og at fartøyeieren selv har ansvar for å disponere torskekvoten slik at man har rom for slik bifangst. For å unngå at slumpfiskeordningen medfører overfiske av gruppekvoten, er det derfor nødvendig at bifangsten fortsatt avregnes mot fartøyets torskekvote.

Det innebærer at fartøyets egen direktefangst av torsk, fartøyets bifangst av torsk i andre fiskerier og et annet fartøys fiske av torsk på grunnlag av overføring gjennom slumpfiskeordningen, samlet fortsatt må holdes innenfor den opprinnelig tildelte kvoten av torsk. Dersom fartøyet selv først har fisket 80 % av sin torskekvote, et annet fartøy fisker 20 % gjennom slumpfiskeordningen og fartøyet selv samtidig får torsk som bifangst i andre fiskerier, må det derfor foretas en inndragning med hjemmel i saltvannsfiskeloven av den torsken som går ut over 100 % av kvoten. Departementet kom til at den beste løsningen ville være at det fartøyet som tar i mot en "slumpkvote" er ansvarlig for at kvoten ikke blir overfisket og at inndragning i tilfelle skjer i forhold til dette fartøyet.

Norges Fiskarlag påpekte at en slik ordning vil gjøre det praktisk vanskeligere for enbåtsrederier å benytte seg av ordningen. Departementet ser at det kan være tilfelle og vil derfor ikke foreslå en slik spesialregel i bestemmelsen. Det betyr at hvert av fartøyene vil være ansvarlige for å holde sitt samlede fiske, inklusiv bifangst, innenfor den tildelte kvoten.

Departementet foreslår også å følge Fiskarlagets forslag om at fartøy som mottar en slump ikke kan starte fiske på denne før kvoteavgivende fartøy har fisket minimum 50 % av kvoten.

Skjæringsdato

Flere høringsinstanser mener at det er unødvendig å ha en skjæringsdato til 1. oktober for fiske på slumper av torsk for å sikre råstofftilførsel om høsten. Restkvantumet av gruppekvoten for torsketrålgruppen viser at dette synes riktig, slik fisket har utviklet seg i år. Departementet anser det imidlertid som så viktig at råstofftilførselen om høsten er sikret, at denne datoen opprettholdes.

Slumpfiskekvoten størrelse

Fiskeri- og kystdepartementet ønsker ikke å øke prosentsatsen for slumpfiskeordningen fra 20 % til 30 %, slik flere av høringsinstansene har foreslått. Slumpfiskeordningen er en ordning som legger til rette for fiske på slumper, som ikke ville bli fisket på grunn av manglende eller marginal lønnsomhet. Departementet er ikke enig i at nesten 1/3 av det enkelte fartøyets kvote kan betegnes som en slump.

Kvotetaket i strukturkvoteordningen gjelder ikke ved utnyttelse av slumpfiskeordningen. Det innebærer at også fartøy som er fullstrukturert kan motta kvote gjennom slumpfiskeordningen på vanlig måte.

Norsk Sjømannsforbund og Det norske Maskinistforbund påpeker at en slumpkvote på 20 % av et fartøy med maksimal strukturkvote, utgjør en ganske stor mengde fisk og representerer en vesentlig del av årslønningen til mannskapet på kvoteavgivende fartøy. Forbundene foreslår derfor at beregningsgrunnlaget for slumpfiskekvoten skal foretas av fartøyets grunnkvote for torsketrålere og seitrålere.

Slumpfiskeordningen har alltid vært praktisert slik at slumpen beregnes av fartøyets totale kvote innen det aktuelle fiskeri. Departementet ser Sjømannsforbundets og Maskinistforbundets poeng, men finner likevel ikke å forskriftsfeste et slikt vilkår. Ressurssituasjonen for torskefisk er god nå, men kvotene varierer over tid.

Selv om det nå er adgang til strukturkvotesamarbeid mellom trålere med torsketrål- og seitrålkonsesjon, er det ikke aktuelt å åpne for et slumpfiskesamarbeid mellom fartøyene verken generelt eller i disse konsesjonsgruppene.

5. Konsekvenser av forslaget

Forslaget om å forenkle og forbedre slumpfiskeordningen vil medvirke til å effektivisere driften i havfiskeflåten, bedre lønnsomheten og flåtens styrke til å møte de miljømessige utfordringene. Det vil også kunne føre til at torsketrålflåten i større grad vil kunne utnytte de nasjonale kvotene av sei og hyse og legge til rette for økte landinger av fersk torsk og hyse som vil styrke landindustrien.

Forslaget vil innebære en større grad av omsettelighet for norske fiskekvoter.

Administrativ vil forslaget innebære forenklinger og mindre arbeid både for næringen og forvaltningen.

Fiskeri- og kystdepartementet

t i l r å r :

Forskrift om endring av forskrift av 4. mars 2005 nr. 193 om strukturkvoteordningen for havfiskeflåten § 15 fastsettes i samsvar med vedlagte forslag.

Forskrift om endring av forskrift av 4. mars 2005 nr. 193 om strukturkvoteordningen for havfiskeflåten.

Fastsatt ved kgl res av oktober 2008 med hjemmel i lov av 3. juni 1985 nr. 40 om saltvannsfiske mv. § 5 a. Fremmet av Fiskeri- og kystdepartementet.

I

I forskrift 4. mars 2005 nr. 193 om strukturkvoteordning mv. for havfiskeflåten gjøres følgende endringer:

Endret § 15 skal lyde:

Fiskeridirektoratet kan gi tillatelse til at inntil 20 % av kvoten av det enkelte fiskeslag som er nevnt i § 3 og som er tildelt for fiske med et fartøy som tilhører en fartøygruppe nevnt i § 1, fiskes med et annet fartøy som tilhører samme fartøygruppe.

Fartøyet eller fartøyene som avgir kvote må ha fisket minst 50 % av kvoten før kvotemottakende fartøy kan starte fiske i henhold til tillatelsen etter første ledd. Fartøyet eller fartøyene som avgir kvote i henhold til tillatelsen etter første ledd kan ikke nyttes i vedkommende fiskeri for resten av året fra det tidspunkt det mottakende fartøyet starter fiske på den kvoten som er tildelt etter første ledd. Eierne av det fartøyet som tildeles kvoter etter første ledd, må gi melding til Fiskeridirektoratet når fiske på slik kvote starter. Fiske på slike kvoter av torsk kan ikke starte før 1. oktober.

II

Ikraftsetting

Denne forskrift trer i kraft straks.