

Kopi: RUS
→ GML

Regionalutviklingsetaten
Gruppe for nærings- og
kompetansesaker

Vår dato: 16122002

Arkivkode:

Vår referanse: 200201943-3/E: U40 &13/GIN

Deres referanse:

Vår saksbehandler:

Ingilæ, Gunhild, tlf. +47 78962000

gunhild.ingilae@finnmark-f.kommune.no

FISKERIDEPARTEMENTET

19. DES. 2002

SAKSNO 2002/95-63

343.9

FISKERIDEPARTEMENTET
19. DES. 2002
SAKSNO

Kopi: Finnmark Fiskarlag, FHL industrier, SND Finnmark,
Sametinget, Fiskeridirektoratet region Finnmark

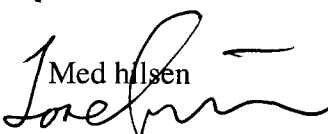
TE 3/2 -03 GML

Fiskeridepartementet
Postboks 8118 Dep
0032 OSLO

Oversendelse av vedtak i Hørings sak - Spesielle kvoteordninger for fartøy under 28 m som deltar i fiskerier som er underlagt adgangsbegrensning.

Finnmark fylkesutvalg har i møte 09.12.2002 behandlet høringsnotatet om spesielle kvoteordninger for fartøy under 28 m som deltar i fiskerier som er underlagt adgangsbegrensning, og gjort følgende vedtak:

1. Finnmark fylkeskommune vil be regjeringen om å sette ned et utvalg som kan gjøre en konsekvensutredning av hvilke flåtegrupper som er mest hensiktsmessig å satse på for å øke den samlede verdiskapingen i fiskerinæringa i Norge.
2. Finnmark fylkeskommune kan ikke uten videre støtte forslaget til spesielle kvoteordninger for fartøy under 28 meter som deltar i fiskerier som er underlagt adgangsbegrensning.
3. På bakgrunn av de mange usikre momentene i forslaget til spesielle kvoteordninger for fartøy under 28 meter som deltar i fiskerier som er underlagt adgangsbegrensning, ønsker Finnmark fylkeskommune å søke om forsøk på driftsordning til neste år gjeldende for fartøy registrert i Finnmark, i tråd med forslaget til Finnmark Fiskarlag. Finnmark fylkeskommune forutsetter imidlertid at ordningen evalueres, og da også i relasjon til samfunnsøkonomiske aspekter.

Med hilsen

Tore Gundersen
Regionalutviklingsjef

Vedlegg:

I Finnmark Fiskarlags forslag til forskrift om driftsordning i 2003 for fartøy under 28 meter registrert i Finnmark.

II Fylkesrådmannens saksfremlegg med Fylkesordførers innstilling.

Forskrift til forskrift om driftsordning i 2003 for fartøy under 28 meter registrert i Finnmark.

Kapittelnr. og paragrafnr. er tatt direkte ut av høringsnotatet fra Fiskeridepartementet.

Kap 2 Driftsordninger for fartøy under 28 meter

§3 Definisjon av driftsordninger

Med driftsordninger menes ordninger hvor det kan utveksles kvoter mellom fartøy, uten at noe fartøy tas permanens ut av fiske.

§4 Utveksling av kvote

Det kan gis tillatelse til at kvoter i adgangsbegrensede fiskeri som nevnt i §1 og som vil bli tildelt for fiske med ett fartøy, fiskes med et annet fartøy. Utvekslingen kan gjelde kvoten av ett eller flere fiskeslag, men må omfatte hele kvoten av vedkommende fiskeslag. Den samlede kvoten av torsk, hyse og sei for fiske med konvensjonelle redskap anses for en kvote.

Ved utveksling av kvote etter første ledd må hele kvoten av ett fiskeslag, herunder samlekvoten av torsk, hyse og sei, utveksles til ett mottakerfartøy. Fartøyet det overføres kvote til må også ha deltageradgang i vedkommende fiskeri.

§5 Begrensninger ut fra fartøystørrelse og registreringssted for fartøyet.

Adgang til å utveksle kvote etter §4 gjelder bare for fartøy med største lengde under 28 meter.

Det fartøy det overføres kvote fra og det fartøy det overføres kvote til, må begge (*ut:eller alle*) enten ha en største lengde under 10 meter, mellom 10 og 14,99 meter, mellom 15 og 20,99 meter eller mellom 21 og 27,99 meter. Dersom fartøyene er registrert i samme kommune, kan det likevel utveksles kvote mellom fartøy *innenfor størrelsesgruppene under 15 meter og mellom 15 og 27.99 meter*, såfremt både det fartøyet det overføres kvote fra og det fartøy det overføres kvote til, var registrert i kommunen pr. 1. januar året før utvekslingen gjelder.

For så vidt gjelder kvote av torsk, hyse og sei må det fartøyet det overføres kvote fra og det fartøyet det overføres kvote til, ha vært registrert i same fylke i minst 12 måneder før det gis tillatelse til utveksling. Unntak fra dette gjelder bare i de tilfeller som følger av §2 tredje ledd i forskrift av 19.november 2001 nr. 1290 om adgang til å delta i fiske etter torsk for (*ut: konvensjonelle*) fartøy under 28 meter største lengde som fisker med konvensjonelle redskap nord for 62 n i 2002, eller forskrift som for senere år kommer til erstatning for denne.

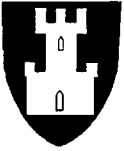
VEDLEGG I

§6 Varighet og begrensning i tid i utvekslingsadgangen

Utveksling av kvote etter §4 gjelder for ett år av gangen. Det kan ikke gis tillatelse til utveksling dersom det er startet fiske på fartøyets kvote av det aktuelle fiskeslag for inneværende år.

(U:t

Det kan ikke utveksles kvote av samme fiskeslag fra et fartøy i mer enn 3 år innenfor en periode på 5 år. Dette gjelder også om fartøyet er skiftet ut, eller har skiftet eier, i løpet av 5 års-perioden.)



Finnmark fylkeskommune
Fylkesordføreren

Arkivsak 200201943
Arkivnr.
Saksbeh. Ingilæ, Gunhild,

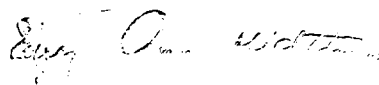
Saksgang	Møtedato	Saksnr.
Fylkesutvalget	09.12.02	169/02

**SPESIELLE KVOTEORDNINGER FOR FARTØY UNDER 28 METER SOM
DELTAR I FISKERIER SOM ER UNDERLAGT ADGANGSBEGRENSING -
HØRING**

FYLKESORDFØRERS INNSTILLING

1. "Finnmark fylkeskommune vil be regjeringen om å sette ned et utvalg som kan gjøre en konsekvensutredning av hvilke flåtegrupper som er mest hensiktsmessig å satse på for å øke den samlede verdiskapingen i fiskerinæringa i Norge.
2. Finnmark fylkeskommune kan ikke uten videre støtte forslaget til spesielle kvoteordninger for fartøy under 28 meter som deltar i fiskerier som er underlagt adgangsbegrensing.
3. På bakgrunn av de mange usikre momentene i forslaget til spesielle kvoteordninger for fartøy under 28 meter som deltar i fiskerier som er underlagt adgangsbegrensing, ønsker Finnmark fylkeskommune å søke om forsøk på driftsordning til neste år gjeldende for fartøy registrert i Finnmark, i tråd med forslaget til Finnmark Fiskarlag. Finnmark fylkeskommune forutsetter imidlertid at ordningen evalueres, og da også i relasjon til samfunnsøkonomiske aspekter"

Vadsø, 26. november 2002


Evy-Ann Midttun
fylkesordfører

VEDLEGG II

BAKGRUNN

Fiskeridepartementet har den 7. august i år sendt ut høring på forslag til spesielle kvoteordninger for fartøy under 28 meter som deltar i fiskerier som er underlagt adgangsbegrensning, vedlegg I. Utsatt høringsfrist er satt til 15. januar 2003.

Samtidig med ovennevnte høring ble det sent ut høring på forskrift for strukturavgift og tildeling av kondemneringstilskudd fra strukturfondet, med høringsfrist 15. oktober 2002, vedlegg II. Fylkesordføreren ga i brev av 28.09.2002 uttalelse om nevnte forskrift, vedlegg III.

I tilknytning til høringen på forslag om spesielle kvoteordninger for fartøy under 28 meter som deltar i fiskerier som er underlagt adgangsbegrensning, har Finnmark Fiskarlag bedt Finnmark fylkeskommune å søke om forsøk på driftsordning til neste år gjeldende for fartøy registrert i Finnmark, vedlegg VI.

BESKRIVELSE

Det er i høringsnotatet om spesielle kvoteordninger et mål for Fiskeridepartementet at kystflåten skal få rammebetingelser som gir rom for valg av tilpasningsform som passer den enkelte som legger til rette for bedre kapasitetsutnyttelse, og som derigjennom gir størst mulig lønnsomhet for den enkelte, for næringa og for samfunnet som helhet.

For å oppnå dette foreslår Fiskeridepartementet å innføre tre ordninger; kondemnering for fartøy over under 21 meter evt. 15 meter, samt struktur og driftsordning for fartøy under 28 meter som deltar i fiskerier som er underlagt adgangsbegrensninger.

Med drifts- og strukturordninger mener Fiskeridepartementet frivillige ordninger som åpner opp for utvidelse av kvotegrunnlaget for det enkelte fartøy, for at man derved skal kunne legge opp til en drift som sikrer en mer lønnsom virksomhet for flåten over en større del av året enn hva dagens regelverk tillater.

Driftsordninger brukes som betegnelse for ordninger for tidsavgrenset utveksling av kvoter mellom fartøy, uten at noe fartøy tas permanent ut av fiske.

Strukturordninger brukes som betegnelse på ordninger hvor det blir stilt vilkår om at et fartøy må tas permanent ut av fiske for at kvoter skal kunne overføres til et annet fartøy.

Driftsordninger

Driftsordninger innebærer mulighet for kvoteutveksling mellom fartøy. Kvoteutveksling kan forstås som en fellesbetegnelse for kvoteleie/kvotebytte. Fiskeridepartementets forslag til driftsordninger inneholder følgende hovedelementer:

1. Gjelder for hele kystflåten under 28 meter.

2. Gjelder for alle adgangsbegrensede fiskerier.

I dag er det adgangsbegrensning for fartøy under 28 meter i følgende fiskerier:

- fisket etter torsk nord for 62°N i gruppe I for fartøy under 28 meter
- fisket etter sei med not nord for 62°N for fartøy mellom 13 og 27,5 meter

- fisket etter norsk vårgytende sild med snurpenot, landnot eller snurrevad for fartøy under 27,5 meter
- fisket etter makrell med not eller garn/snøre for fartøy under 21,35 meter, samt notfartøy mellom 21,35 og 27,5 meter
- fisket etter reker med trål sør for 62°N med fartøy over 11 meter

I tillegg til fiskerier med adgangsbegrensning i dag skal også fremtidige fiskerier som adgangsbegrenses inkluderes i ordningen. Unntak fra dette er adgang til å delta i fisket etter kongekrabber og fangst av sel og hval.

3. Geografiske begrensning på fylkesnivå for den konvensjonelle kvoten av torsk, hyse og sei, gruppe I.

Departementet vil ta utgangspunkt i dagens regelverk for torsk gruppe I, hvor det som hovedregel ikke er adgang til å overføre deltakeradganger over fylkesgrensene.

Unntak fra denne regelen er gjort:

- for salg til Nord-Troms og Finnmark
- for fylkene langs Skagerrakkysten og Indre Oslofjord, som anses som ett område
- for salg over fylkesgrensen i et område på grensen mellom Nordland og Troms, hvor det av ulike årsaker er naturlig å se dette området på begge sider av fylkesgrensen som ett

I de fiskerier hvor det i dag ikke er fylkesbindinger på overføring av deltakeradganger, vil ikke departementet innføre dette for driftsordningene.

4. Størrelsesmessig begrensning i samsvar med delingen av kystflåten i fire lengdegrupper (Finnmarksmodellen).

For å ivareta fiskeripolitiske målsettinger om en variert fiskeflåte med hensyn til størrelse foreslår departementet at det bare skal være mulig å utveksle kvoter mellom fartøy innenfor samme lengdegruppe.

5. Ingen størrelsesmessig begrensning innenfor en kommune.

Fiskeridepartementet foreslår at det skal være unntak for størrelsesbegrensningen for utveksling av kvoter mellom fartøy innenfor en kommune. Dette for å ivareta hensyn til lokal tilgang på råstoff.

6. Gjelder bare for et kvoteår av gangen.

Kvoteutveksling skal bare kunne foretas for ett år av gangen. Kvoteutveksling skal godkjennes av myndighetene i hvert enkelt tilfelle. Dette for å motvirke at kvotene blir fritt omsettelige, noe som ikke er en ønsket utvikling i følge Fiskeridepartementet.

7. Ikke adgang til å utveksle kvote av samme fiskeslag i mer enn tre år i løpet av en periode på fem år.

For å beholde deltakeradgangen i et fiskeri må en kvote ikke utveksles i mer enn tre år i en periode på fem år. Ordningen er ment som en midlertidig utveksling av kvoter for på kort sikt å bedre driftsforholdene for den enkelte fisker.

Strukturordninger

Strukturordninger innebærer mulighet for overtakelse av et annet fartøys kvote når dette fartøyet tas permanent ut av fisket. Fiskeridepartementets strukturordning inneholder følgende hovedpunkter:

1. Gjelder enten for kystflåten mellom 15 og 28 meter eller for kystflåten mellom 21 og 28 meter.

Departementet mener det må stilles spørsmål ved om den minste fartøygruppen bør omfattes av ordningen. Dette spesielt med tanke på den store betydning disse fartøyene har for det enkelte lokalsamfunn. Departementet ønsker derfor ikke at fartøy under 15 meter skal omfattes av ordningen. Fiskeridepartementet mener ordningen må gjøres gjeldende for fartøygruppen 21-28 meter. Departementet stiller imidlertid åpent spørsmålet om hvorvidt gruppen 15-21 meter skal omfattes av strukturordningen.

2. Gjelder for alle adgangsbegrensede fiskerier.

Tilsvarende som for driftsordninger ønsker departementet at ordningen skal gjelde for alle adgangsbegrensede fiskeri, men med begrensninger til de største fartøygruppene, enten 15-28 meter eller 21-28 meter. Ordningen skal også omfatte fiskeri som adgangsbegrenses etter at forskriften er satt i kraft.

3. Krav om at fartøy tas permanent ut av fiske.

Som for strukturordninger i havfiskeflåten skal det være krav om at fartøy tas permanent ut av fisket for å benytte strukturordninger i kystflåten. Fartøy skal meldes ut av merkeregisteret, alle deltakeradganger og konsesjoner knyttet til fartøyet må oppgis, og det skal påføres heftelse mot videre bruk av fartøyet.

4. Enten tidsbegrenset tildeling av strukturkvote eller permanent forhøyet kvote med en viss avkorting.

I de tilsvarende strukturordninger for havfiskeflåten er det satt bestemmelser om enten tidsbegrensning eller avkorting av kvote ved benyttelse av strukturkvoteordninger. Fiskeridepartementet foreslår to alternativer: *Tidsbegrenset tildeling*: Strukturkvoten har en varighet på 13 år. Dersom fartøy som tas ut av fiske kondemneres, har strukturkvoten en varighet på 18 år. Dette er tilsvarende regler for enhetskvoteordningen for den konvensjonelle flåten over 28 meter. *Permanent tildeling*: Strukturkvoten tildeles permanent, men avkortet med 30% ut i fra kvoten til det fartøy som tas ut av fisket. Hvis fartøy som tas ut av fiske kondemneres, avkortes kvoten med 10%.

5. Geografisk begrensning på fylkesnivå for den konvensjonelle kvoten av torsk, sei og hyse.

Tilsvarende som foreslått for driftsordninger foreslår departementet at strukturordninger for den konvensjonelle kvoten av torsk, sei og hyse bare kan nyttes mellom to fartøy innen samme fylke, med de unntak som beskrevet.

6. Inndeling i to lengdegrupper dersom strukturordningen gjøres gjeldende for fartøy ned til 15 meter. I så fall blir det ingen størrelsesmessig begrensning innenfor en kommune.

7. Det settes et tak for hvor mye kvote det enkelte fartøy/ rederi har anledning til å samle.

Det er innført kvotetak i strukturordningene for havfiskeflåten. Departementet ser det som naturlig å innføre slikt tak også for kystflåten. Dette er ikke foreslått for driftsordningene, hvor departementet vil gi nærmere bestemmelser omkring dette hvis det viser seg nødvendig. Pga. strukturordningenes langsiktig karakter vil det ikke være ønskelig å skjerpe vilkårene etter hvert. Departementet foreslår derfor at det ikke skal være adgang til å samle mer enn to ganger fartøyet egen kvote som strukturkvote, dvs. tre ganger opprinnelig kvote.

I høringsnotatet viser Fiskeridepartementet avslutningsvis til fiskeindustriens dårlige lønnsomhet og de mange nedleggelse en har sett i denne delen av næringen de senere år, og

hevder at dette skyldes overkapasitet. Fiskeridepartementet antar derfor at en bedre tilpasning mellom tilgjengelig råstoff og industriens produksjonskapasitet vil kunne bidra til økt lønnsomhet i industrien.

VURDERING

Fylkesrådmannen vil i det følgende kommentere noen av punktene i forslaget både til det som går på struktur og det som går på driftsordninger. Deretter vil fylkesrådmannen ta for seg en mer overordnet drøfting om hva disse forslagene vil innebære for foredlingsindustrien på land og for kystsamfunnene som helhet.

Driftsordninger

Vedr. p 2.

Gjelder for alle adgangsbegrensede fiskerier: Dette vil ikke være helt presist i og med at en foreslår å også slippe til fartøy som ikke har adgang i de aktuelle fiskeriene til å leie kvote.

Vedr. p 5.

Ingen størrelsesmessig begrensing innenfor en kommune: Fiskeridepartementet foreslår at det skal være unntak for størrelsesbegrensingen for utveksling av kvoter mellom fartøy innenfor en kommune og begrunner dette med at en på denne måten ivaretar hensynet til lokal tilgang på råstoff. Det er ikke vanskelig å tenke seg at en ved en slik ordning vil få en situasjon der et større kystfartøy i en kommune vil forsøke å leie mest mulig av den tilgjengelige kvoten i kommunen. Dette vil medføre at den totale kvoten i kommunen vil bli mer mobil og dermed representere en mer ustabil råstoffleverandør til det lokale landanlegget, og ikke motsatt som Fiskeridepartementet hevder. Når det gjelder driftsordninger, er det heller ikke satt begrensinger for hvor stor kvote det enkelte fartøy kan bytte/ leie til seg.

Vedr. p 7.

Ikke adgang til å utveksle kvote av samme fiskeslag i mer enn tre år i løpet av en periode på fem år: Dette er ment som en ordning som på kort sikt skal bedre driftsforholdene for den enkelte fisker. Fisker kan spare driftskostnader ved en slik spesialisering, men må likevel ha den nødvendige redskap og kunnskap, siden aktivitetskravet krever at fisker selv fisker den utvekslede kvoten fra tid til annen.

Strukturordning

Vedr. p 1.

Gjelder enten for kystflåten mellom 15 og 28 meter eller for kystflåten mellom 21 og 28 meter: Departementet ønsker ikke at fartøy under 15 meter skal omfattes av ordningen. Årsaken til dette er den store betydning disse fartøyene har for det enkelte lokalsamfunn. Fylkesrådmannen er enig i at det er fartøy under 15 meter er en flåtegruppe som er av stor viktighet i forhold til råstoffleveranser til de lokale landanleggene. Dette resonnementet er imidlertid inkonsekvent all den tid båter under 21 meter evt 15 meter tilbys kondemneringstilskudd, se vedlegg II.

Vedr. p 2.

Gjelder for alle adgangsbegrensede fiskerier: I likhet med driftsordningene vil dette heller ikke være helt presist i og med at en foreslår å også slippe til fartøy som ikke har adgang i de aktuelle fiskeriene til å kjøpe/leie kvote.

Vedr. p 4.

Enten tidsbegrenset tildeling av strukturkvote eller permanent forhøyet kvote med en viss avkorting: Den kvoten som ved strukturering blir avkortet, eller for den sak skyld kondemnert tilfaller hele flåtegruppen. Dette betyr at selv om en sjøl ikke aktivt er med på noen form for drift eller kondemneringsordning vil en i første omgang kunne få en viss økning i kvotegrunnlaget.

Vedr. p 6.

Inndeling i to lengdegrupper dersom strukturendringene gjøres gjeldende for fartøy ned til 15 meter. I så fall blir det ingen størrelsesmessig begrensning innenfor en kommune: I likhet med driftsordningene kan en vente seg at de større båtene vil kjøpe opp det som er av kvote i kommunen, dog begrenset til tre ganger opprinnelig kvote. Dette betyr igjen av kvoten blir mobil og skaper usikkerhet i forhold til leveranser til den lokale foredlingsindustrien.

I de kystsamfunn hvor fiskerinæringa er hovedgrunnlagt for sysselsettingen, vil de foreslåtte drifts- og strukturordningene kunne bidra til både positiv og negativ utvikling. Fylkesrådmannen vil i det følgende gjøre en drøftelse i forhold til hva disse ordningene vil kunne føre til både i forhold til den enkelte fartøyeier og samfunnene.

Positive følger av drifts- og strukturordningene for fartøyeier og samfunn

Det er behov for større lønnsomhet innenfor kystflåten. Med enkelte unntak for fartøygrupper og driftsår har det gjennomgående bilde for kystflåten vært at arbeidsgodtgjørelsen har vært høyere enn lønnsevnene. Dette betyr at driften av fartøyet kan ha gitt dekning for bokførte kostnader, men ikke tilstrekkelig inntjening til reinvestering. Hovedårsaken til dette er utilstrekkelig kvotegrunnlag.

Målet med struktur og driftsordningen er å redusere fangstkapasiteten i kystflåten og dermed fordele kystflåtens kvoteandel på færre antall fartøy, noe som automatisk vil gi større driftsgrunnlag til den enkelte.

Struktur og driftsordningene vil gi den enkelte fartøyeier større valgmulighet i forhold til hvordan en vil drive fiske, evt ikke drive i det hele tatt. En fartøyeier kan enten kjøpe/leie kvote for å øke/spesialisere sitt driftsgrunnlag eller ho/han kan selge seg ut av næringa/leie ut kvoten med god gevinst om en ønsker det.

I et område med kapitalsterke fartøyeiere vil struktur- og driftsordningene føre til kontroll over en større del av fiskeressursene og dermed kunne sikre en mer robust råstoffleveranse til den lokale fiskeindustrien.

Også for de fartøyeierne som verken går inn på drifts- eller strukturordningene vil en kunne få en viss nytte av ordningene på grunn av at strukturordningen vil innebære en viss avkorting av kvoten som vil tilfalle den norske kvotebanken, som igjen vil bli fordelt på alle fartøyene i gruppa nord for 62°N.

Når det gjelder prøveordningen som Finnmark fylkeskommune er bedt om å søke på, vil dette kun være direkte positivt for rederier som eier flere båter. Disse kan da fiske kvotene fra alle båtene på en båt. Det kan imidlertid være greit å få testet ut driftsordningene før en eventuell endelig beslutning taes

Med utgangspunkt i momentene ovenfor kan en tenke seg at forutsatt at en klarer å bygge opp en tilstrekkelig kapitalbase i Finnmark beregnet på kvotekjøp, vil drifts og strukturordningen også kunne være bra for finnmarksflåten og landindustrien i Finnmark.

Negative følger av drifts- og strukturordningene for fartøyeier og samfunn.

Hvorvidt konsekvensene av ordningene blir positive eller negative avhenger av den mulighetssituasjonen de enkelte fartøyeier på stedet befinner seg i. Mulighetssituasjonen til fartøyeierne avhenger mye godt av tilgangen på kapital og graden av marginalitet i lokalsamfunnet forøvrig.

For at det skal kunne være mulig for en fartøyeier å leie, evt kjøpe kvote forutsetter det kapital. Et sannsynlig scenario vil være at de større båtene vil kjøpe opp det som er av kvote i en kommune, dog begrenset til tre ganger opprinnelig kvote. Dette betyr igjen at retten til ressursene vil bli sentralisert på større kystfartøy som er mer mobil enn den lille kystflåten. Dette skaper usikkerhet i forhold til leveranser til den lokale foredlingsindustrien.

Som nevnt ovenfor vil strukturordningene i første omgang være positive også for de som ikke går inn på ordningene på grunn av kvoteavkortingen. En negativ følge vil imidlertid være at overreguleringen vil måtte reduseres siden ordningene vil føre til økt kapasitetsutnyttelse. For den delen av flåten som ikke har råd til verken å leie eller kjøpe kvote vil deres driftsgrunnlag derfor bli ytterligere redusert. Dette kan i neste omgang bety at utveien for disse fartøyeierne er å kondemnere fartøyet. Når et fartøy kondemneres betyr det at hele kvoten uavkortet går til den norske kvotebanken og blir fordelt på alle fartøy i gruppen nord for 62°N. Scenarioer som er gjort av denne problemstillingen viser at fartøyeiere i Finnmark vil være flittigere å benytte seg av kondemnering enn andre, nettopp på grunn av dårlig kapitaltilgang og marginalitet i samfunnene for øvrig. En konsekvens av at Finnmark vil være en hyppigere bruker av kondemnering enn andre deler av landet er at Finnmark tappes for fiskerettigheter.

Driftsordningen som Finnmark Fiskarlag ber Finnmark fylkeskommune om å søke på som en prøveordning for 2003, har også negative konsekvenser. På samme måte som for strukturordningen, vil en få en økt kapasitetsutnyttelse, dermed mindre overregulering og minsket ressursgrunnlag for resten av gruppen som ikke evt har mulighet til å gå inn på en slik ordning.

En følge av strukturkvoteordninger er at fartøyene som kjøper opp kvote kan få en stor gjeldsbelastning. Dette har vi spesielt sett i den konvensjonelle flåten over 28 meter. En kan muligens unngå dette til en viss grad ved at myndighetene signaliserer en ressursrente i form av en ressursavgift. En forventning om at ressursrenten vil bli inndrevet vil ventelig påvirke verdifastsettingen av fiskerettighetene og således bidra til å hindre en uforholdsmessig høy gjeldsbyrde på grunn av strukturkvote.

Et spørsmål det er viktig å stille i en drøftelse om innføring av drifts og strukturordninger er: Er det som er best for den enkelte fartøyeier også det som er best for kystsamfunnene? Av resonnementene ovenfor ser vi at dette ikke bestandig er sammenfallende.

Fiskeindustrien er samfunnsbygger i Finnmark. For at fiskeindustrien i Finnmark skal være lønnsom er det viktig at den kan utnytte sitt naturlige fortrinn, nemlig nærheten til ressursene. Dette vil kun være mulig med en stor og stabil kystflåte som kan levere ferskt råstoff av god kvalitet store deler av året. Det er bare på denne måten en kan stå imot konkurransen fra Kina og andre lavkostland som konkurrerer oss ut på dobbel fryste produkter.

Fiskeridepartementet nevner i sitt høringsnotat at det er overkapasitet i industrien. Det er da nærliggende å spørre: Overkapasitet i forhold til hva? Det totale ressursgrunnlaget i Barentshavet, eller i forhold til råstoff som landes ferskt for videreforedling i Finnmark?

Industriens overkapasitet henger sammen med fiskeflåten fangstkapasitet og struktur. I dag vet vi at store mengder fisk som er fisket i Barentshavet føres fryst og ubearbeidet til lavkostland. Dette skyldes at også flåte som kan fryse og bearbeide råstoffet om bord har tilgang på ressursene.. Hvis en skal bygge samfunn i Finnmark er man avhengig av å ha en flåte som er tilpasset industrien og ikke omvendt.

Fylkesrådmannen er klar over at kystflåten er i en meget vanskelig situasjon med knapt kvotegrunnlag og dårlig økonomi, men verken kystflåten eller landindustrien i Finnmark kan være fornøyde med at kystflåten spiser hverandre opp innad. Vi må få en gjennomgang av hvilke flåtegruppe som er mest hensiktsmessig å satse på i forhold til å øke den samlede verdiskapingen i fiskerinæringa i Norge, og så må vi øke kvotegrunnlaget til denne gruppen, på bekostning av andre flåtegrupper. Fylkesplanen for Finnmark 2002-2005 kommer i denne sammenhengen med et klart budskap: Fabrikkrålerflåten bør kondemneres. Videre står det at Finnmark fylkeskommune ikke kan akseptere omsettelige kvoter i fiskerinæringa.


Hvis de foreslåtte reformene, som struktur og driftsordningene er, får gjennomslag, vil det gjøre det vanskeligere å endre fiskeripolitikken i en mer bærekraftig retning i ettertid. Det viktigste styringsverktøyet, fordelingen av retten til å fiske, vil bli overlatt til kapitalsterke private aktører. De gjenværende av disse vil etter hvert ha betalt så mye for sine fiskerettigheter at endringer i flåtestrukturen vil bli svært kostbart for myndighetene.

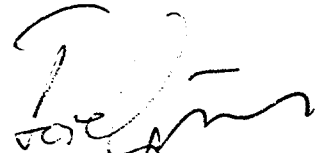
FYLKESRÅDMANNENS KONKLUSJON

På bakgrunn av ovenstående anbefaler fylkesrådmannen at fylkesutvalget fatter følgende vedtak:

1. ”Finnmark fylkeskommune vil be regjeringen om å sette ned et utvalg som kan gjøre en konsekvensutredning av hvilke flåtegrupper som er mest hensiktsmessig å satse på for å øke den samlede verdiskapingen i fiskerinæringa i Norge.
2. Finnmark fylkeskommune kan ikke uten videre støtte forslaget til spesielle kvoteordninger for fartøy under 28 meter som deltar i fiskerier som er underlagt adgangsbegrensing.
3. På bakgrunn av de mange usikre momentene i forslaget til spesielle kvoteordninger for fartøy under 28 meter som deltar i fiskerier som er underlagt adgangsbegrensing, ønsker Finnmark fylkeskommune å søke om forsøk på driftsordning til neste år gjeldende for fartøy registrert i Finnmark, i tråd med forslaget til Finnmark Fiskarlag. Finnmark fylkeskommune forutsetter imidlertid at ordningen evalueres, og da også i relasjon til samfunnsøkonomiske aspekter”

Vadsø 20 november 2002


Wenche Pedersen
Fylkesrådmann


Tore Gundersen

VEDLEGG

Vedlegg I

Høringsnotat med forslag til spesielle kvoteordninger for fartøy under 28 meter som deltar i fiskerier som er underlagt adgangsbegrensning.

Vedlegg II

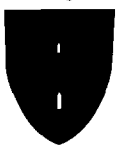
Brev fra Fylkesordføreren i Finnmark til Fiskeridepartementet vedr høyringsnotat om forskrift for strukturavgift og tildeling av kondemneringstilskudd for strukturfondet for fiskeflåten.

Vedlegg III

Høringsnotat om forskrift for strukturavgift og tildeling av kondemneringstilskudd fra strukturfondet for fiskeflåten.

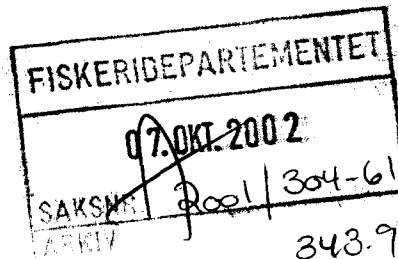
Vedlegg IV

Finnmark Fiskarlag sitt forslag til forskrift om driftsordning i 2003 for fartøy under 28 meter registrert i Finnmark.



→ L.D.

Fiskeridepartementet
postboks 8118, Dep
0032 OSLO



T.E. 11/10-02
LD

Vedr. høring om forskrift for strukturavgift og tildeling av kondemneringstilskudd fra strukturfondet for fiskeflåten

Det vises til høringsnotat om forskrift om strukturavgift og tildeling av kondemneringstilskudd fra strukturfondet for fiskeflåten med høringsfrist 15. oktober 2002.

Fylkesordføreren i Finnmark oppfatter at bakgrunnen for forslaget om etablering av et strukturfond for kystflåten er at Fiskeridepartementet og Norges Fiskarlag mf mener at fangstkapasiteten i kystflåten er for høy. Det etableres derfor et strukturfond som skal anvendes til kondemneringstøtte til fiskefartøy. Ved beslutning om hvilke fartøygrupper som bør prioriteres for tilskudd fra fondet mener Fiskeridepartementet det skal tas hensyn til prisnivået for fartøy i de ulike grupper. Dette begrunnes i at fondet vil ha begrensede midler og at målsettingen til fondet er mest mulig kapasitetstilpasset effekt. På bakgrunn av dette ser ikke departementet det som riktig å legge opp til at de fartøygruppene som har lavest lønnssevne og høyest overkapasitet først og fremst skal være de som skal bort ved hjelp av strukturfondsmidlene. Derfor skal kondemneringsstøtte i hovedsak gis til fartøy under 21 meter (evt. under 15 meter).

Fylkesordføreren i Finnmark har en rekke betenkeligheter i forhold til forslaget som er fremmet i høringsnotatet.

For det første, har vi en reell overkapasitet i flåten og i hvilke flåtegrupper er det overkapasitet i? Av høringsforslaget går det fram at det er overkapasitet i den minste flåten under 21 meter (evt under 15 meter). Det er denne flåten en først og fremst ønsker å bruke kondemneringstilskuddet på. Ut fra Finnmark sitt ståsted er dette et helt galt utgangspunkt. Den minste og mellomstore kystflåten har lave kapitalutgifter og den leverer råstoff med best kvalitet til fiskeindustrien i Finnmark. Denne flåten er viktig for Finnmark og det er denne flåten som bør styrkes på bekostning av den store kystflåten og havgående flåten. De største båtene med størst overkapasitet og størst kapital kostnader er fra Fylkesordføreren i Finnmark sitt ståsted de mest ulønnsomme både for næringa og for kystsamfunnene.

Fylkesordføreren er derfor ikke enig i Fiskeridepartementets syn om at en bruk av fondet mot den minste flåten vil gi størst effekt. Fylkesordføreren vil påpeke at det ikke er antall fartøy i en flåtegruppe som reduserer lønnsomheten for en flåtegruppe, men heller investert kapital i forhold til mulig fortjeneste.




Det er ikke et mål for fiskerinæringa i Finnmark, og det bør heller ikke være et mål for resten av fiskerinæringa i landet, at en skal ha størst mulig og mest mulig effektive båter. For Finnmark sitt vedkommende er det viktig å ha mange fiskere som er stedsbundne og som kan ta råstoff av ypperste kvalitet til land, både for å gi sysselsetting i industrien og bevare kystkulturen og fiskerikulturen i Finnmark. Et annen viktig moment er at en reduksjon av den minste og mellomstore flåten i Finnmark også vil svekke utviklingen av den samiske kystkulturen og dermed vil være i strid med internasjonale og nasjonale bestemmelser om urfolksrettigheter, viser forøvrig til Sametingets uttalelse.

Fylkesordføreren i Finnmark har først og fremst ansvaret for samfunnet i Finnmark, dernest fiskerne som gruppe. Det er ikke slik at selv om noen fiskere (de som blir igjen i yrket) får det bedre så får samfunnet det som helhet bedre.

Fylkesordføreren mener at det er gjort for lite i forhold til å kartlegge de samfunnsmessige konsekvensene av forslaget. Kyst og fjordfiskerier har gjennom de siste års reguleringsendringer tapt rettigheter og dette til tross for at den minste fiskeflåten ikke har skyld i den overbeskatning som har skjedd, Jf. Dr. Anita Maurstad, Proff. Svein Jentoft og Proff. Kjell Olsen. Den lille og mellomstore kystflåten har gjennom mange år vist at næringen er lønnsom, økologisk bærekraftig og kulturelt betydningsfull for Finnmark.

Fylkesordføreren i Finnmark tror at vi får den beste og mest lønnsomme fiskerinæringa ved å satse på kystflåten – ikke ved å bygge den ned. Framtidig fiskeripolitikk må bygge på det konkurransefortrinn nærhet til ressursene representerer, ikke minst i forhold til et marked hvor kvalitet og mattrygghet vil stå sentralt.

Med hilsen


Arne Pedersen
Fylkesvaraordfører