



**DET KONGELIGE
FISKERI- OG KYSTDEPARTEMENT**

Høringsnotat av 3. oktober 2005

Strukturtiltakene i kystfiskeflåten

-

**strukturkvoteordning for fartøy med hjemmelslengde for
kvotetildeling mellom 10 og 15 meter**

Høringsfrist 28. november 2005

Innholdsfortegnelse

Tabelloversikt	3
Figuroversikt.....	3
1 Innledning	4
2 Nærmere om strukturvoteordningen	5
3 Nærmere om kondemneringsordningen gjennom Strukturfondet	7
4 Nærmere om driftsordningen	8
5 Sammenhengen mellom de tre ordningene	12
6 Nærmere om fartøygruppen med hjemmelslengde mellom 10 og 15 meter	13
7 Strukturvoteordning for gruppen 10 – 15 meter	19
8 Noen særlige problemstillinger	20
8.1 Drøfting av lengdegrense på 15 meter	20
8.2 Drøfting av kvotetak.....	24
8.3 Oppsummering og konklusjon – spørsmålet om lengdegrense og kvotetak	26
8.4 Kondemneringsproblematikken.....	27
9 Konsekvenser av forslagene	29
9.1 Økonomiske og administrative konsekvenser	29
9.2 Distriktpolitiske konsekvenser	29
9.3 Fremtidig evaluering av konsekvenser av forslagene.....	30
10 Oppsummering og forskriftsforslag	31
Gjeldende forskrift om spesielle kvoteordninger for kystfiskeflåten.....	33

Tabelloversikt

Tabell 1 Kombinasjon av struktur- og driftsordning fordelt på fartøygruppene.....	12
Tabell 2 Deltakeradganger pr. 1. januar 2005 i fartøygruppen med hjemmelslengde 10-14,99 meter.....	13
Tabell 3 Antall fartøy pr. 1. januar 2005 med hjemmelslengde 10-14,99 meter fordelt på driftskombinasjon.....	14
Tabell 4 Antall deltakeradganger for fartøy med hjemmelslengde 10-14,99 meter i perioden 2002-2005.....	15
Tabell 5 Gjennomsnittsalder for fartøy med hjemmelslengde 10-14,99 meter.....	15
Tabell 6 Leveranser av torsk nord for 62°N fra fartøy med hjemmelslengde 10-14,99 meter i perioden 2002-2004 fordelt på fartøyenes hjemstedsfylke og leveringsfylke	17
Tabell 7 Leveranser av torsk nord for 62°N i tonn i perioden 2002-2004 av fartøy med hjemmelslengde 10-14,99 meter fordelt på fartøyenes hjemstedsregion og leveringsregion ..	18
Tabell 8 De ti største hjemsteds- og leveringskommunene for fartøy med hjemmelslengde 10-14,99 meter i perioden 2002-2004	18
Tabell 9 Fartøy over 15 meter faktisk lengde med hjemmelslengde under 15 meter	21
Tabell 10 Fartøy under 15 meter faktisk lengde med hjemmelslengde over 15 meter	22

Figuroversikt

Figur 1 Strukturkvoteordning med avkorting av kvote	6
Figur 2 Strukturkvoteordning med fordeling til flere fartøy og avkorting av kvote	7
Figur 3 Kondemnering over Strukturfondet.....	8
Figur 4 Driftsordningen benyttet til å styrke kvotegrunnlaget.....	9
Figur 5 Driftsordningen benyttet til spesialisering.....	10
Figur 6 Driftsordningen ved overføring av kvote til flere fartøy	10
Figur 7 Fangst og levering av torsk nord for 62°N av fartøy med hjemmelslengde 10-14,99 meter i perioden 2002-2004.	16
Figur 8 Fangst av torsk nord for 62°N av fartøy med hjemmelslengde 10-14,99 meter fordelt på fangstområder i perioden 2002-2004.....	16

1 Innledning

Spørsmålet om kapasitetstilpasning og strukturtiltak for kystfiskeflåten har på ulike måter vært gjenstand for politisk diskusjon de senere årene.

En enstemmig Næringskomite ba i Innst. O. nr. 55 (1998-99) om at Regjeringen utredet hvorvidt enhetskvoteordningen kunne gjøres gjeldende for fartøy under 28 meter. Dette ble fulgt opp gjennom Vedlegg I til St. prp. nr. 1 (1999-2000), hvor det ble gjort rede for spørsmål vedrørende bruk av enhetskvoteordninger innenfor kystfiskeflåten, og andre mulige strukturtiltak.

Etter offentlige høringer av forslag til ulike strukturtiltak, fremmet Regjeringen sine forslag i St. meld. nr. 20 (2002-2003) Strukturtiltak i kystfiskeflåten. På grunnlag av Stortingets behandling av denne meldingen, ble det gitt regler for slike tiltak i forskrift av 30. juni 2003 om strukturavgift og strukturfond for kapasitetstilpasning av fiskeflåten og forskrift av 7. november 2003 om spesielle kvoteordninger for kystfiskeflåten. Strukturtiltakene omfatter således

- en kondemneringsordning for fartøy med hjemmelslengde for kvotetildeling under 15 meter, jf regler i forskriften av 30. juni 2003, og
- en strukturkvoteordning for fartøy med hjemmelslengde for kvotetildeling over 15 meter, jf regler i forskriften av 7. november 2003 kap III.

Ved siden av disse strukturordningene, er det etablert en såkalt driftsordning for kystfiskeflåten. Denne gir adgang til utveksling av kvoter mellom fartøyene, uten at noe fartøy tas permanent ut av fiske. Ordningen har således ikke struktureffekt. Regler om dette er gitt i forskriften av 7. november 2003 kap II.

Den såkalte hjemmelslengde for kvotetildeling er den "fartøylengden" som er grunnlaget for kvoteberegningen for fartøyet. Denne kan avvike fra fartøyets faktiske lengde, dersom fartøyet er forlenget eller skiftet ut etter en såkalt skjæringsdato som er fastsatt i reguleringene for det enkelte fisker. Bakgrunnen for ordningen med slike skjæringsdatoer er at kvotefordelingen mellom fartøyene innad i kystflåtens reguleringsgrupper tradisjonelt har vært differensiert etter fartøylengde. Dette medførte at man fikk forlengelser eller utskifting av fartøy som utelukkende var motivert av et ønske om å oppnå høyere kvote, til skade for andre deltakere i samme fiskeri. Når det er fastsatt en slik skjæringsdato innebærer altså senere forlengelser eller utskiftinger til større fartøy ikke forhøyet kvote, og tilsvarende medfører ikke utskifting til kortere fartøy lavere kvote.

I de fiskeriene hvor det nyttes slike skjæringsdatoer, er det fartøyets hjemmelslengde som avgjør hvilken reguleringsgruppe fartøyet tilhører, ikke fartøyets faktiske lengde.

Strukturvirkemidlene for kystfiskeflåten har vært utformet for å ivareta følgende hensyn, jf St. meld. nr. 20 kap 10.1:

- å opprettholde en differensiert flåte,
- en rimelig stabil geografisk fordeling av fartøy med adgang til å delta i ulike fiskerier,
- tilstrekkelig fleksibilitet til at flest mulig kan finne en tilpasning ut fra egne forutsetninger,
- viktige kontrollhensyn,
- tilstrekkelige økonomiske incentiver til å gå inn på strukturordningene,
- å unngå en for stor økning i gjeldsbelastningen for fartøy som går inn på ordningene,
- at fartøy som likevel ikke går inn på ordningene, i minst mulig grad blir negativt påvirket.

På denne bakgrunn er for eksempel muligheten for å nytte strukturkvoteordningen begrenset til fartøy med hjemmelslengde i samme lengdegruppe i den såkalte Finnmarksmodellen, som deler kystflåten i reguleringssammenheng i lengdegruppene 0-10 m, 10-15 m, 15-21 m og 21-28 m. Strukturkvoteordningen gjelder bare for de to største størrelsesgruppene, og der bare innad i den enkelte lengdegruppe. Et fartøy i lengdegruppen 21-28 kan således tildeles strukturkvote på grunnlag av at et annet fartøy i samme gruppe tas ut av fiske, men ikke ved at et fartøy i lengdegruppen 15-21 m tas ut. Videre ivaretas hensynet til geografisk stabilitet ved at den såkalte fylkesbindingen i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62°N også gjelder i strukturkvoteordningen. Det innebærer at et fartøy som er hjemmehørende i for eksempel Nordland, ikke kan tas ut av fiske som grunnlag for tildeling av strukturkvote til et fartøy hjemmehørende i Sør-Trøndelag. Tilsvarende gjelder også i driftsordningen.

2 Nærmere om strukturkvoteordningen

Regelverket for strukturkvoteordningen ble fastsatt i forskrift av 7. november 2003 om spesielle kvoteordninger for kystfiskeflåten, med virkning fra 1. januar 2004. Gjeldende forskrift ligger ved dette høringsnotatet.

Denne ordningen gir mulighet for langsiktig forhøyet kvotegrunnlag for enkeltfartøy, ved at andre fartøy tas ut av fiske, jf forskriftens § 7 første ledd, som lyder:

”Dersom et fartøy tas permanent ut av fiske på de vilkår som er fastsatt i forskriften her, kan det gis tillatelse til at de enkelte kvotene i adgangsbegrensede fiskerier som nevnt i § 1 og som ellers ville blitt tildelt for fiske med dette fartøyet, fiskes med ett eller flere andre fartøy som strukturkvote.”

Hovedvilkårene for tildeling av strukturkvote finnes i forskriftens § 8 første ledd, som lyder:

”Tillatelse etter § 7 kan gis når:

- a) ett eller flere fartøy som nevnt i § 1 blir meldt ut av registeret over fiskefartøy og blir kondemnert, og
- b) alle deltakeradganger og konsesjoner knyttet til fartøyet eller fartøyene som blir meldt ut av merkeregisteret, blir oppgitt.”

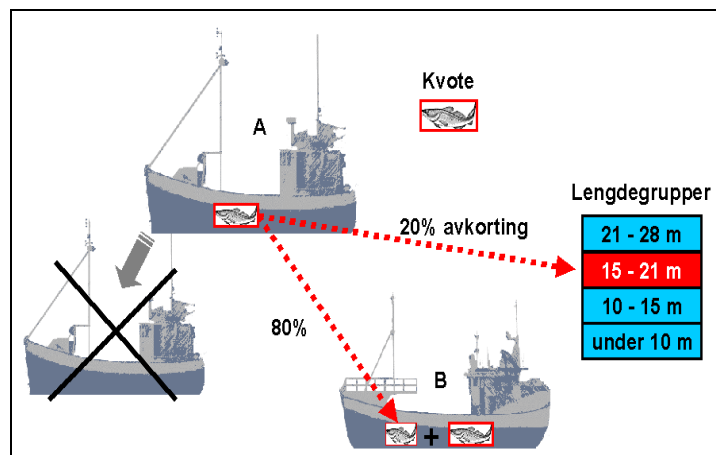
Begrensningen knyttet til gruppeinndelingen i samsvar med Finnmarksmodellen følger av forskriftens § 9 første og annet ledd, som lyder:

”Adgangen til å tildele strukturkvote etter § 7 gjelder bare for fartøy med en hjemmelslengde for kvotetildeling mellom 15 og 27,99 meter.

Det eller de fartøy som tildeles strukturkvote og det fartøyet som tas ut av fiske, må begge eller alle ha en hjemmelslengde for kvotetildeling mellom 15 og 20,99 meter, eller mellom 21 og 27,99 meter, i det fiskeriet hvor det skal tildeles strukturkvote. Det kan gjøres unntak fra denne gruppeinndelingen dersom reguleringen av et fiskeri er basert på gruppeinndelinger ved andre størrelsesgrenser. Det kan også gjøres unntak fra denne gruppeinndelingen for fartøy som eies med mer enn 50% av samme person eller samme selskap, dersom samme person har hatt slik eierandel i fartøyene eller i selskapet/selskapene registrert i merkeregisteret siden før 28. mars 2003.”

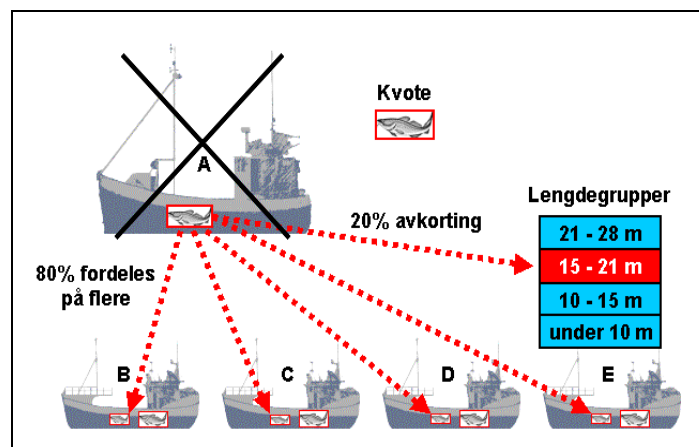
Den strukturkvoten som kan tildeles, skal tilsvare kvotefaktoren for det fartøyet som tas ut av fiske, men avkortet med 20%. Den kvoteandel som blir frigjort gjennom denne avkortingen, går tilbake til vedkommende reguleringsgruppe.

Strukturkvoteordningen kan etter dette skjematisk fremstilles slik:



Figur 1 Strukturkvoteordning med avkorting av kvote

Strukturkvoten kan også fordeles på flere fartøy:



Figur 2 Strukturkvoteordning med fordeling til flere fartøy og avkorting av kvote

Det er pr 15. september 2005 tatt ut 106 fartøy gjennom ordningen. Dette utgjør 15,9% av antall fartøy med deltakeradgang og hjemmelslengde i gruppene 15 – 21 og 21 – 28 meter da St. meld. nr. 20 (2002-2003) Strukturtiltak i kystfiskeflåten ble lagt frem.

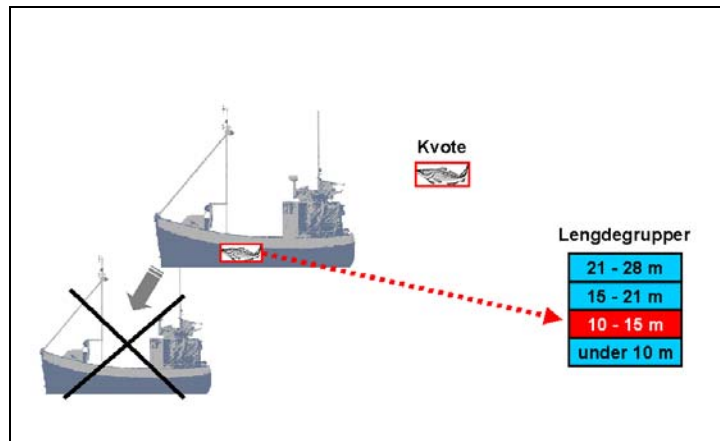
3 Nærmere om kondemneringsordningen gjennom Strukturfondet

Strukturfondet for kapasitetstilpasning av fiskeflåten ble satt i verk 1. juli 2003. Ordningen har blitt finansiert 50/50 av midler bevilget over statsbudsjettet og av midler fra en strukturavgift betalt av fiskerinæringen. Denne blir innkrevd som en avgift på førstehandsverdien ved landing av fangst.

Departementets forslag til statlig bevilgning og til avgiftssats for 2006 vil bli lagt frem i budsjettproposisjonen, St. prp. nr. 1 (2005-2006).

Strukturfondet gir tilskudd til kondemnering av fartøy med hjemmelslengde under 15 meter som har adgang til å delta i adgangsbegrensede fiskerier. Den kvoten som blir frigjort ved kondemnering av fartøy, blir tilbakeført den aktuelle reguleringsgruppen.

Ordningen kan skjematisk fremstilles slik:



Figur 3 Kondemnering over Strukturfondet

Til og med 2004 var det kondemnert 201 fartøy med tilskudd fra Strukturfondet, hvorav

- 104 fartøy hadde adgang til å delta i gruppe I i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62°N og hadde hjemmelslengde under 10 meter, som utgjør 13,5% av antall fartøy i gruppen da St. meld. nr. 20 (2002-2003) Strukturtiltak i kystfiskeflåten ble lagt frem
- 52 fartøy hadde adgang til å delta i gruppe I i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62°N og hadde hjemmelslengde 10 – 15 meter, som utgjør 4% av antall fartøy i gruppen da St. meld. nr. 20 (2002-2003) Strukturtiltak i kystfiskeflåten ble lagt frem
- 45 fartøy hadde ikke adgang til å delta i gruppe I, men i andre fiskerier, som utgjør 9,8% av antall slike fartøy da St. meld. nr. 20 (2002-2003) Strukturtiltak i kystfiskeflåten ble lagt frem

For 2005 er det så langt gitt tilsagn om kondemneringstilskudd for 40 fartøy, hvorav 26 har adgang til å delta i gruppe I. Av disse har 14 hjemmelslengde under 10 meter, mens 12 har hjemmelslengde 10 – 15 meter. Pr. 1. september var 31 av disse 40 tilsagnene akseptert, men det er ennå ikke klart hvor mange fartøy som faktisk vil bli kondemnert i løpet av 2005.

4 Nærmere om driftsordningen

Ved siden av disse strukturordningene, er det etablert en såkalt driftsordning for kystfiskeflåten. Denne gir adgang til utveksling av kvoter mellom fartøyene, uten at noe fartøy tas permanent ut av fiske. Ordningen har således ikke struktureffekt.

Driftsordningen ble innført i 2004 som en prøveordning, og videreført i 2005 også som en prøveordning. Fiskeri- og kystdepartementet vil i St.prp. nr. 1 (2005-2006) orientere Stortinget om evalueringen av ordningen og om hvorvidt driftsordningen vil bli videreført som en permanent ordning etter prøveperiodens utløp 31. desember 2005.

Ordningen ble innført samtidig med strukturkvoteordningen, men har en annen målsetting. Driftsordningen skal først og fremst være et fleksibelt redskap for

kortsiktige tilpasninger, for å utnytte lokale variasjoner i tilgjengeligheten av fisk langs kysten, legge til rette for en arbeidsdeling innen kystflåten slik den tradisjonelt har hatt og for en spesialisering av fartøy, redskap og kunnskap.

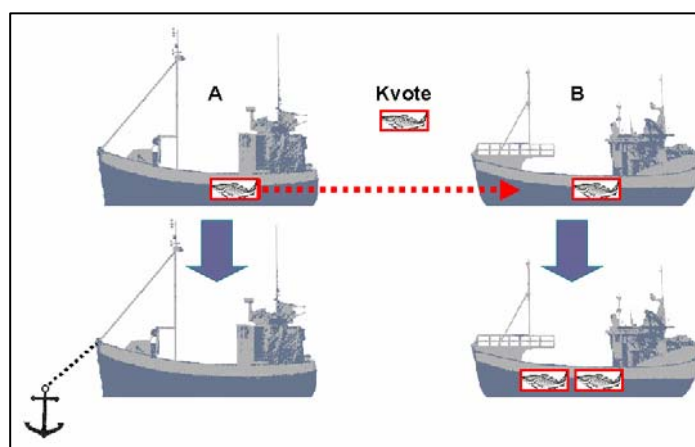
Dette må sees på bakgrunn av at innføring av adgangsbegrensninger i stadig flere fiskerier har påvirket kystflåtens tradisjonelt varierte driftsmønster langs kysten. Deltakelse i åpne fiskerier har økt, straks det har blitt reist spørsmål om å innføre adgangsbegrensninger. Mange har deltatt i fiskerier de ellers ville valgt bort, for å sikre fortsatt adgang til å delta dersom vilkårene skjerpes i fremtiden. Dette kan ha bidratt til en endret driftssituasjon, ikke bare for de som gjør slike strategiske valg, men også for de fartøyene som tradisjonelt har drevet vedkommende fiske.

Siktemålet med driftsordningen er altså et annet enn strukturordningene, men ordningene virker sammen, i de samme fartøygruppene. Driftsordningen gjelder alle de fire lengdegruppene i Finnmarksmodellen.

Ordnningen innebærer at det blir gitt årlig tillatelse til at kvoter i adgangsbegrensede fiskerier kan utveksles – ”flyttes” – fra ett fartøy til et annet. Regler om dette er gitt i forskriften av 7. november 2003 kap II.

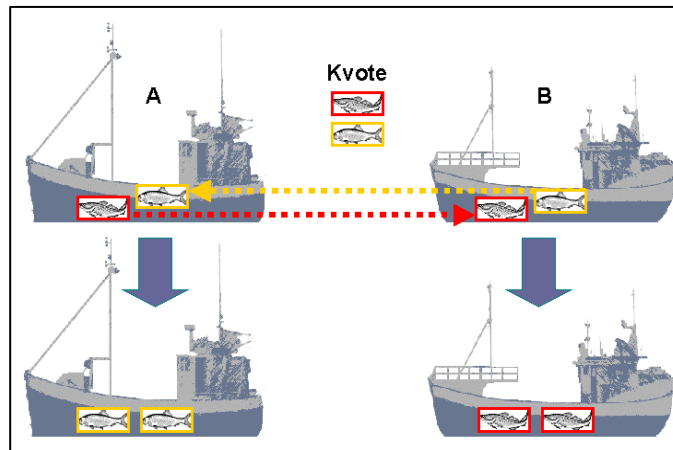
Utvekslingen kan gjelde kvoten av ett eller flere fiskeslag, men må omfatte hele kvoten av vedkommende fiskeslag, jf § 4 første ledd. Den utvekslede kvoten kan fordeles mellom flere fartøy, men det eller de fartøyene som det overføres kvote til, må selv ha adgang til å delta i vedkommende fiskeri, jf § 4 annet ledd. Det fartøyet det utveksles kvote fra, kan i utvekslingsperioden ikke delta i fiske etter det aktuelle fiskeslaget, jf § 4 tredje ledd. Dette forbudet er supplert av noen mer detaljerte regler som fremgår av tredje ledd.

Ordnningen kan brukes på ulike måter. For det første kan ordningen brukes ved at en fartøyeier som har to fartøy – eller to fartøyeiere som går sammen - fisker begge kvotene på ett fartøy:



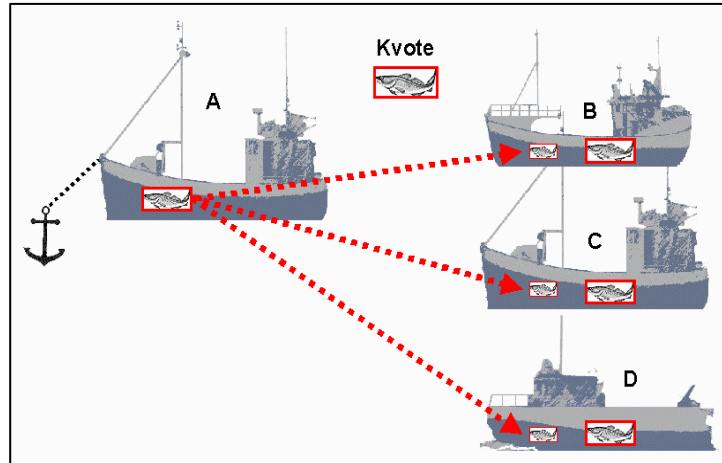
Figur 4 Driftsordningen benyttet til å styrke kvotegrunnlaget

For det andre kan ordningen brukes til å spesialisere driften på to fartøy. Dersom to fartøy for eksempel begge har kvoter av torsk og sild, kan sildekvotene samles på det ene fartøyet og torsk kvotene på det andre:



Figur 5 Driftsordningen benyttet til spesialisering

For det tredje kan kvoten fra ett fartøy fordeles på flere andre fartøy, for å supplere driftsgrunnlaget for disse:



Figur 6 Driftsordningen ved overføring av kvote til flere fartøy

Utvexling kan bare finne sted mellom fartøy i samme lengdegruppe. Begge eller alle involverte fartøy må altså ha hjemmelslengde under 10 meter, mellom 10 og 14,99 meter, mellom 15 og 20,99 meter eller mellom 21 og 27,99 meter i vedkommende fiskeri, jf forskriftens § 5 annet ledd, med mindre reguleringen av vedkommende fiskeri er basert på gruppeinndelinger ved andre størrelsesgrenser.

Utvexling gjelder for ett kalenderår av gangen, jf forskriftens § 6.

I henhold til bestemmelsen i § 6 annet ledd er det videre slik at kvoten av hvert fiskeslag ikke kan utveksles fra et fartøy i mer enn tre år i løpet av en periode på fem år. Denne regelen må imidlertid også sees i sammenheng med to andre regelsett, jf forskriftens § 6 annet ledd annet punktum og henvisningen der til de alminnelige reglene i deltakerloven:

For det første bestemmelsene i deltakerloven § 11 første ledd bokstav b, hvor det heter at en ervervstillatelse skal kalles tilbake når fartøyeieren ikke har drevet ervervsmessig fiske eller fangst i minst tre av de siste fem årene og heller ikke er knyttet til fiske- og fangststyrket.

Dette innebærer at den fartøyeieren som

- har leid ut sin kvote gjennom driftsordningen,
- ikke kan (for eksempel i henhold til reglene i driftsordningen) eller av andre grunner ikke vil nytte fartøyet til andre fiskerier og
- heller ikke deltar i fiske på eller med annet fartøy

ikke vil kunne leie ut kvoten i tre sammenhengende år. Utleie i det tredje året vil i et slikt tilfelle medføre at vilkårene for tilbakekall er oppfylt, og fiskerimyndighetene er i henhold til loven forpliktet til å kalle ervervstillatelse tilbake. Tilbakekallet innebærer at fartøyet slettes i merkeregisteret, det kan dermed ikke lenger nyttes til ervervsmessig fiske i henhold til reglene i deltakerloven § 4 første ledd, og deltakeradgangen faller bort.

Driftsordningen kan i slike tilfeller bare nyttes i tre år spredt utover perioden på fem år.

For det andre bestemmelsene i forskrift av 21. september 2001 om tilbakekall av ervervstillatelse mv for fartøy som ikke nyttes til ervervsmessig fiske og fangst, jf hjemmelsbestemmelsen i deltakerloven § 11 annet ledd bokstav a. Denne forskriften retter seg mot driften av det enkelte fartøy, ikke eierens aktivitet, og gir hjemmel for å kalle tilbake ervervstillatelsen dersom et fartøy ikke lenger benyttes til ervervsmessig fiske og fangst, og det i løpet av kalenderåret samt de to foregående år ikke er registrert levering av fangst fra fartøyet.

Denne bestemmelsen er ingen absolutt pliktregel, i motsetning til bestemmelsen i § 11 første ledd bokstav b. Det er imidlertid ikke lagt opp til noe generelt unntak fra denne bestemmelsen ved innføringen av driftsordningen.

Bakgrunn for dette er for det første at disse bestemmelsene er gitt for å sikre at kvotene tildeles aktive fiskere som disponerer fartøy som faktisk nyttes til fiske. Hensikten er altså at ingen skal kunne drive som passive "kvoteutleiere". Konsekvensen er at det enkelte fartøy må drive en eller annen form for fiske minst hvert tredje år for at man skal ha sikkerhet for å opprettholde ervervstillatelsen, og at en kvote dermed ikke kan

leies ut gjennom driftsordningen i tre sammenhengende år dersom fartøyet ikke nyttes i andre fiskerier det tredje året.

For det andre er det også slik at disse begrensningene forhindrer at bruk av driftsordningen blir et varig alternativ til strukturering gjennom kondemneringsordningen eller strukturkvoteordningen. Dersom driftsordningen kunne brukes år etter år, ville det innebære at fellesskapet ikke oppnådde den kvotegevinsten som ligger både i kondemneringsordningen (100% av det kondemnerte fartøyets kvote kommer til fordeling på gjenværende fartøy i gruppen) og strukturkvoteordningen (20% av det uttatte fartøyets kvote kommer til fordeling på gjenværende fartøy i gruppen).

I og med at driftsordningen nå har gitt anledning til å leie ut kvote i to år, vil en del fartøyeiere fra og med 2006 stå overfor valget mellom

- 1) å sette fartøyet i fiske og selv delta med dette fartøy i 2006,
- 2) å søke kondemneringstilskudd gjennom Strukturfondet eller
- 3) å nytte strukturkvoteordningen.

Etter det departementet har erfart, er det særlig fartøyeiere som selv eier to eller flere fartøy og har nyttet driftsordningen til å samle kvotene på ett fartøy, som nå står overfor dette valget.

5 Sammenhengen mellom de tre ordningene

Det har vært lagt opp til at alle grupper i kystflåten skal ha tilgang til driftsordningen, men bare en form for strukturordning. Skjematisk kan dagens situasjon fremstilles slik:

Tabell 1 Kombinasjon av struktur- og driftsordning fordelt på fartøygruppene

Fartøy-gruppe	Drifts-ordning	Struktur-kvotordning	Strukturfond
21-28 m	X	X	
15-21 m	X	X	
10-15 m	X		X
< 10 m	X		X

6 Nærmere om fartøygruppen med hjemmelslengde mellom 10 og 15 meter

Det kan tegnes et generelt bilde av fartøygruppen gjennom statistiske opplysninger med ulike innfallsvinkler.

Fartøy med hjemmelslengde mellom 10 og 15 meter disponerte pr. 1.1.05 totalt 2.135 deltakeradganger i 12 forskjellige adgangsbegrensede fiskerier. Av disse er det 1.233 deltakeradganger i gruppe I for fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62°N. Den samlede oversikten er som følger:

Tabell 2 Deltakeradganger pr. 1. januar 2005 i fartøygruppen med hjemmelslengde 10-14,99 meter

<i>Deltakeradganger</i>	<i>Finnmark</i>	<i>Troms</i>	<i>Nordland</i>	<i>Trøndelag</i>	<i>Møre & Romsdal</i>	<i>Sogn & Fjordane</i>	<i>Hordaland</i>	<i>Rogaland</i>	<i>Agder/Østlandet</i>	<i>Totalt</i>
Gruppe I	289	229	459	86	126	25	8	6	5	1233
Kongekrabbe	129	10	26	4	3	1	1		1	175
Norsk vårgytende sild	11	9	52	14	25	15	27	14	5	172
Makrell garn/snøre < 13m	7		16	4	43	5	14	31	28	148
Makrell notfartøy < 13m			15	6	10	9	56	10	2	108
Kystrekestrål sør 11 m og over		1			3	1	8	23	49	85
Nordsjøsild notfartøy < 21,35m					2	7	28	8	4	49
Makrell garn/snøre 13-21,35 m	1	1	2	4	9	2	5	11	10	45
Torsk sør for 62°N	1				2	20	1	10	8	42
Sei nord notfartøy 13-27,5 m	6	4	16	3	1	3	2			35
Makrell not 13-21,35 m			3	6	8	4	4	1	1	27
Rognkjeks 13 m og over	5	7	4							16
<i>Totalt</i>	<i>449</i>	<i>261</i>	<i>593</i>	<i>127</i>	<i>232</i>	<i>92</i>	<i>154</i>	<i>114</i>	<i>113</i>	<i>2 135</i>

Denne og de følgende tabellene og figurene i dette kapittelet er hentet fra Fiskeriforsknings rapport "Den store "lille" kystflåten" til Fiskeri- og kystdepartementet.

Som det fremgår, er Nordland det fylket som har flest fartøy med deltakeradgang i gruppe I. Nordland er også det fylket som har flest deltakeradganger, totalt sett. Vel 61% av det samlede antall deltakeradganger er for øvrig knyttet til fartøy hjemmehørende i de tre nordligste fylkene.

I denne og i øvrige tabeller er adgang til å delta i fangst av kongekrabbe og i rognkjeksfiske tatt med for helhetens skyld. Disse deltakeradgangene inngår imidlertid ikke i strukturvoteordningen for kystfiskeflåten.

I tabellen ovenfor er det antall deltakeradganger som er telt opp. På fartøynivå er det en rekke ulike kombinasjoner av slike deltakeradganger. Flertallet av fartøy i gruppen med

hjemmelslengde mellom 10 og 15 meter, har imidlertid bare adgang til å delta i gruppe I. Dette gjelder 878 fartøy av totalt 1.564 som pr. 1.1.05 hadde adgang til å delta i ett eller flere adgangsbegrensede fiskerier, i denne størrelsesgruppen. De kombinasjonene som finnes på flere enn 10 fartøy, fremgår av følgende tabell:

Tabell 3 Antall fartøy pr. 1. januar 2005 med hjemmelslengde 10-14,99 meter fordelt på driftskombinasjon

<i>Driftskombinasjoner</i>	<i>Finmark</i>	<i>Troms</i>	<i>Nordland</i>	<i>Trøndelag</i>	<i>Møre&Romsdal</i>	<i>Sogn&Fjordane</i>	<i>Hordaland</i>	<i>Rogaland</i>	<i>Agder/Østlandet</i>	<i>Totalt</i>
Gruppe I	165	200	367	62	71	10	2	1		878
Gruppe I + kongekrabbe	99	9	21	4	1	1				135
Makrell	1		2	6	18	6	34	27	25	119
Gruppe I + makrell	3	1	20	9	33	1	3	2	3	75
Reke sør					2	1	2	13	43	61
Gruppe I + NVG-sild	5	7	24	6	6					48
Kongekrabbe	19	1	3						1	24
Gruppe I + makrell + NVG-sild			8	2	10		1			21
NVG-sild			6	5	2	5	3			21
Gruppe I + NVG-sild + nordsjøsil					1	2	12	4		19
Makrell + NVG-sild					3	4	7	1	1	16
Makrell + reke sør					1		4	7	4	16
Makrell + nordsjøsil						2	12			14
Gruppe I + seinot nord + NVG-sild	2	2	9							13
Gruppe I + torsk sør	1				1	10				12
Gruppe I + rognkjeks	2	7	2							11

Totalt finnes det 49 forskjellige tilpasningsformer i denne fartøygruppen, innenfor de adgangsbegrensede fiskeriene. I tillegg kommer fiske i åpne reguleringsgrupper, samt fiske etter arter som ikke er kvoteregulert. Dette illustrerer den store kompleksiteten som faktisk eksisterer innenfor gruppen.

Antall deltakeradganger varierer fra år til år, av ulike grunner. For eksempel ble det fra 2003 etablert en ny gruppe I for fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62°N, som kom i stedet for den tidligere gruppe I for fisket etter torsk nord for 62°N. Motsatt medførte aktivitetskravet i kystgruppens fiske etter nvg-sild en reduksjon i antall deltakeradganger fra 2004 til 2005. I tillegg har deltakeradganger falt bort gjennom kondemneringsordningen og av andre grunner.

Utviklingen fra 2002 til 2005 fremgår av følgende tabell:

Tabell 4 Antall deltakeradganger for fartøy med hjemmelslengde 10-14,99 meter i perioden 2002-2005

<i>Deltakeradgang</i>	2002	2003	2004	2005
Gruppe I	1.204	1.277	1.254	1.233
Norsk vårgytende sild	154	206	221	172
Makrell garn/snøre < 13 m	105	136	143	148
Kongekrabbe		148	154	175
Makrell not < 13 m	67	119	124	108
Kystreke sør > 11 m	106	102	102	85
Makrell garn/snøre 13 – 21,35 m	46	48	47	45
Nordsjøsild not < 21,35 m		46	54	49
Seinot 13-27,5 m	35	36	36	35
Makrell not 13-21,35 m	24	27	27	27
Torsk sør < 28 m			35	42
Rognkjeks	20	20	18	16
<i>Totalt</i>	<i>1.761</i>	<i>2.165</i>	<i>2.215</i>	<i>2.135</i>

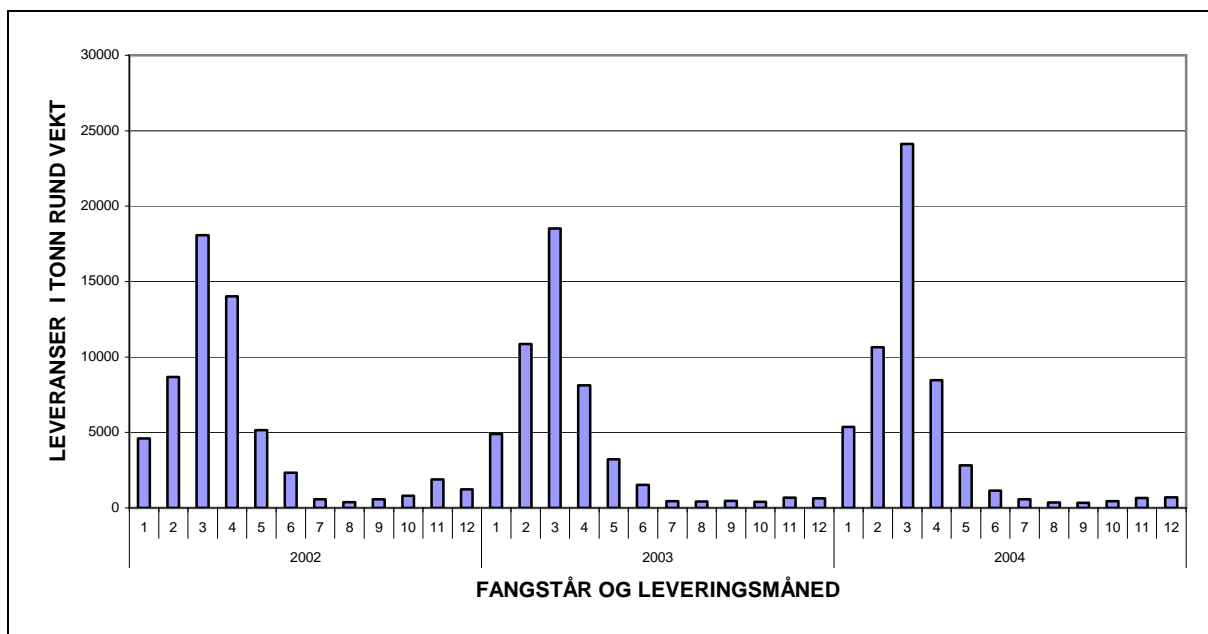
Fartøyene i gruppen har svært varierende alder. Gjennomsnittsalderen på fartøyene indikerer behovet for fornyelse i de nærmeste årene. Gjennomsnittsalderen, og hvordan den har utviklet seg i hvert enkelt fylke, fremgår av følgende tabell:

Tabell 5 Gjennomsnittsalder for fartøy med hjemmelslengde 10-14,99 meter

Fylke	2002	2003	2004	2005
<i>Finnmark</i>	25,9	25,1	24,7	24,1
<i>Troms</i>	25,2	24,1	23,4	23,2
<i>Nordland</i>	26,6	25,3	25	24,3
<i>Trøndelag</i>	23,1	23,7	21,2	23,2
<i>Møre & Romsdal</i>	19,4	18,4	17,8	17,6
<i>Sogn & Fjordane</i>	19,9	18,6	19,3	18,9
<i>Hordaland</i>	24,7	25,3	24	23
<i>Rogaland</i>	25,2	25,5	22,5	19,4
<i>Agder/Østlandet</i>	27	24	23	20,5
Hele landet	25	24	23,2	22,5

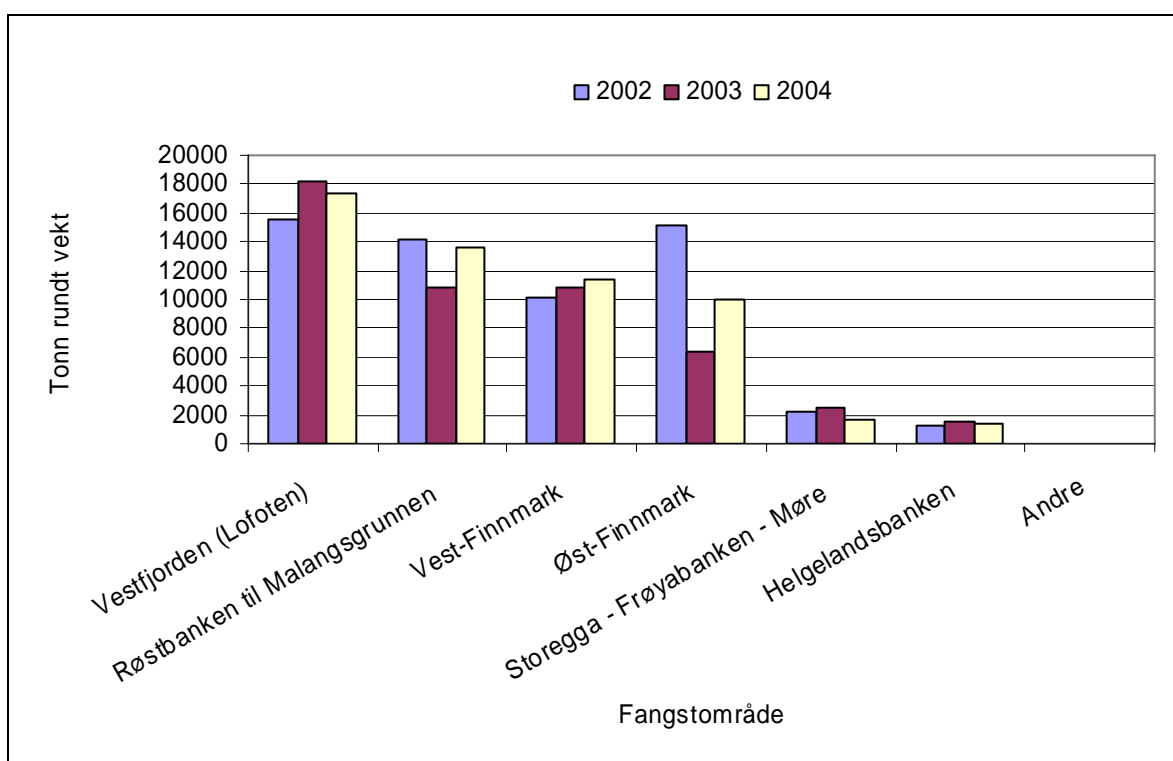
Som det fremgår, varierer gjennomsnittsalderen fra 17,6 år i Møre og Romsdal til 24,3 år i Nordland. Den samlede gjennomsnittsalderen har gått noe ned – fra 25 år til 22,5 år – men dette må fortsatt betraktes som høyt og indikerer at det finnes et stort antall fartøy som det er behov for å fornye de nærmeste årene.

Samlet sett driver fartøyene i denne størrelsesgruppen en utpreget sesongvirksomhet, hvor det for eksempel når det gjelder fangst av torsk er desidert størst aktivitet i mars måned. Sesongsvingningene i torskefangsten i 2002, 2003 og 2004 fremgår av følgende figur:



Figur 7 Fangst og levering av torsk nord for 62°N av fartøy med hjemmelslengde 10-14,99 meter i perioden 2002-2004.

Følgende figur viser i hvilke områder fartøyene i gruppen driver fangst av torsk nord for 62°N:



Figur 8 Fangst av torsk nord for 62°N av fartøy med hjemmelslengde 10-14,99 meter fordelt på fangstområder i perioden 2002-2004

Også blant så vidt små fartøy som det her er tale om, er det en del fartøy som leverer fangst utenfor eget hjemfylke. Dette blant annet på grunn av sesongfiskerier i enkelte områder, som trekker til seg fartøy også fra andre fylker. Følgende tabell viser hvor fartøy hjemmehørende i de ulike fylkene, har levert fangst av torsk nord for 62°N i perioden 2002 til 2004. Tabellen viser totalfangst i perioden.

Tabell 6 Leveranser av torsk nord for 62°N fra fartøy med hjemmelslengde 10-14,99 meter i perioden 2002-2004 fordelt på fartøyenes hjemstedsfylke og leveringsfylke

Hjemstedsfylke	Leveringsfylke						
	Nordland	Finnmark	Troms	Møre og Romsdal	Nord-Trøndelag	Sør-Trøndelag	Sogn og Fjordane
Nordland	86 %	11 %	3 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Finnmark	4 %	92 %	4 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Troms	11 %	22 %	67 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Møre og Romsdal	41 %	13 %	9 %	36 %	1 %	0 %	0 %
Sør-Trøndelag	71 %	10 %	10 %	0 %	5 %	5 %	0 %
Nord-Trøndelag	50 %	9 %	6 %	0 %	35 %	0 %	0 %
Sogn og Fjordane	78 %	9 %	3 %	3 %	0 %	1 %	5 %
Hordaland	49 %	29 %	3 %	18 %	0 %	0 %	0 %
Rogaland	69 %	3 %	4 %	24 %	0 %	0 %	0 %
Agder/Østland	95 %	3 %	0 %	3 %	0 %	0 %	0 %
<i>Totalt</i>	<i>47 %</i>	<i>32 %</i>	<i>16 %</i>	<i>4 %</i>	<i>1 %</i>	<i>0 %</i>	<i>0 %</i>

Som det fremgår, er det fartøy hjemmehørende i Finnmark som leverer størst andel av sin fangst innenfor hjemfylket med 92%. Fartøy fra Troms leverer 1/3 av sin torskefangst utenfor hjemfylket, og Finnmark er mottaker av 2/3 av denne andelen. Blant de fylkene som har et større antall fartøy, er det også grunn til å bemerke at fartøy både fra Trøndelagsfylkene, fra Møre og Romsdal og fra Sogn og Fjordane har Nordland som det fylket hvor de leverer størst andel av sine torskefangster. Dette skyldes Lofotfisket.

Dersom man går videre og bryter en del av dette ned på Statistisk Sentralbyrås inndeling i økonomiske regioner, får man følgende bilde for årene 2002, 2003 og 2004 sett under ett:

Tabell 7 Leveranser av torsk nord for 62°N i tonn i perioden 2002-2004 av fartøy med hjemmelslengde 10-14,99 meter fordelt på fartøyenes hjemstedsregion og leveringsregion

Hjemsted økonomisk region	Leveranse økonomisk region									
	Lofoten	Hammerfest	Vadsø	Tromsø	Vesterålen	Finnsnes	Alta	Nord-Troms	Rørvik	Ålesund
Lofoten	27.475	1.364	1.108	193	91	336	134	157	18	-
Hammerfest	645	16.032	897	235	44	0	324	45	1	-
Tromsø	667	1756	1.294	9.192	400	595	336	670	-	-
Vadsø	242	523	10.004	0	6	156	60	71	-	-
Vesterålen	1.357	783	570	24	8.106	48	56	3	-	-
Bodø	7.098	442	384	81	135	10	136	0	-	-
Finnsnes	410	520	340	50	43	6.332	82	26	-	1
Alta	193	667	189	652	110	57	4.389	297	-	-
Sandnessjøen	3.359	215	732	394	19	-	0	133	4	-
Kristiansund	3.335	491	388	0	223	1	4	186	85	6

En økonomisk region omfatter et større område enn den kommunen regionen har tatt navn fra. For eksempel inngår både Lyngen, Balsfjord og Karlsøy i den økonomiske regionen Tromsø. Oversikten viser at Lofotenregionen er den klart største økonomiske regionen som hjemstedsregion, og fartøyene fra denne regionen har levert nærmere 89% av sine fangster innenfor regionen. Det totale kvantumet som ble levert innenfor disse ti viktigste regionene, utgjorde vel 72% av det totale kvantumet av torsk nord for 62°N som ble levert av denne fartøygruppen.

Dersom man går videre ned på kommunenivå, viser følgende oversikt situasjonen for de ti største hjemsteds- og leveringskommunene for fartøy i gruppen 10 – 15 meter:

Tabell 8 De ti største hjemsteds- og leveringskommunene for fartøy med hjemmelslengde 10-14,99 meter i perioden 2002-2004

Hjemsteds-kommune	Leveringskommune									
	Vågan	Flakstad	Nordkapp	Tromsø	Karlsøy	Vestvågøy	Værøy	Båtsfjord	Berlevåg	Røst
Vågan	5.402	503	101	29	27	168	2	91	117	187
Tromsø	195	37	226	4.476	522	88	0	163	134	157
Vestvågøy	150	255	283	-	0	4.128	54	384	131	87
Flakstad	32	4.734	111	7	-	16	-	100	18	15
Karlsøy	109	44	147	103	3.903	2	-	317	89	-
Nordkapp	7	2	4.537	-	0	142	2	143	47	7
Lenvik	200	18	15	15	8	23	-	61	5	-
Øksnes	200	1	120	-	18	4	0	213	24	-
Moskenes	161	199	47	7	123	13	-	65	4	61
Værøy	36	2	48	-	-	-	3.963	9	9	19

Som det fremgår, er Vågan den største hjemstedskommunen i forhold til kvantum, etterfulgt av Tromsø, Vestvågøy og Flakstad. Man ser at for de syv største hjemstedskommunene, så leverte fartøyene store deler av sin fangst innenfor samme kommune. Fartøyene fra de ti største kommunene stod for øvrig for om lag 24% av fartøygruppens samlede fangst i løpet av perioden.

7 Strukturvoteordning for gruppen 10 – 15 meter

Som det er gjort rede for foran i kapittel 2 og 3, har strukturvirkemidlene for kystfiskeflåten så langt gitt minst effekt i fartøygruppen 10 – 15 meter, som samtidig er den gruppen som teller flest fartøy med adgang til å delta i gruppe I i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62° N.

Ved siden av dette har det fra næringen kommet signaler om at kombinasjonen av drifts- og strukturordninger for flåten over 15 meter gir en uheldig konkurransevridding til ugunst for fartøyeiere i gruppen under 15 meter som ønsker å styrke sitt driftsgrunnlag, men som på individuelt nivå bare har tilgang til driftsordning. På grunn av det store antall fartøy i gruppen mellom 10 og 15 meter, og det relativt lave antall som er tatt ut gjennom kondemneringsordningen, har de gjenværende fartøyene ikke fått noen vesentlig positiv effekt på sitt kvotegrunnlag. Dette i motsetning til gruppen under 10 meter. Det at effekten så langt har vært begrenset for denne gruppen, taler for en fornyet vurdering av hvilke ordninger som skal gjelde for denne fartøygruppen.

Videre har en rekke fartøyeiere i gruppen mellom 10 og 15 meter benyttet seg av driftsordningen til å utveksle kvoter. På grunn av de begrensningene som det er gjort rede for til slutt i kapittel 4, er det imidlertid mange fartøyeiere som fra 1. januar 2006 må ta stilling til hvorvidt de skal gjenoppta fisket med det opprinnelige fartøyet eller stå i fare for å miste ervervstillatelsen og deltakeradgangen. Det er grunn til å anta at det foretrukne alternativ for de fleste fartøyeierne vil være å sette fartøyet i drift igjen, til tross for at dette kanskje ikke blir vurdert som noen optimal løsning av den enkelte. En omfattende reaktivering av fartøy som de siste årene har ligget i opplag vil også være uheldig med tanke på kapasitetssituasjonen i fartøygruppen, og kan ha uheldige konsekvenser for fartøyeiere og mannskap som har tilpasset seg gjennom driftsordningen.

Samlet gir dette grunn til å vurdere om fartøygruppen 10 til 15 meter bør få tilgang til strukturvoteordningen, i stedet for et tilbud om kondemneringstilskudd gjennom Strukturfondet.

Gitt at de samme prinsipper som gjelder for fartøy over 15 meter legges til grunn, vil dette innebære at det gjenværende fartøy etter strukturering beholder 80% av kvoten til det fartøyet som tas ut av fisket. Dette vil altså ha en direkte effekt på det enkelte fartøys kvotegrunnlag. Dette sikrer også at de som har benyttet seg av driftsordningen i denne fartøygruppen får et bedre alternativ enn hva det gjeldende regelverk åpner for, og vurderes som positivt både i forhold til ressursene, fartøyeierne og mannskap.

Det må i denne sammenheng understrekes at dette stadig vil være frivillige ordninger. Dette gjør det samtidig vanskelig å forutsi noe sikkert om effekten av en utvidet strukturkvoteordning.

Spørsmålet om en utvidelse av strukturkvoteordningen til gruppen mellom 10 og 15 meter har allerede vært gjenstand for debatt og oppmerksomhet i fiskerinæringen, og Fiskeri- og kystdepartementet vil legge frem spørsmålet for Stortinget i St. prp. nr. 1 (2005-2006), departementets budsjettproposisjon.

Departementet foreslår således, med forbehold for Stortingets behandling, at strukturkvoteordningen blir utvidet til også å omfatte gruppen av fartøy med hjemmelslengde mellom 10 og 15 meter. Det foreslås samtidig at kondemneringstilskudd fra Strukturfondet heretter skal forbeholdes fartøy med hjemmelslengde under 10 meter, da Strukturfondet ellers kunne virke prisdrivende i forhold til de private aktørene. Dette ville åpenbart ikke være heldig. Det er heller ikke noen annen grunn til at offentlige bevilgninger og næringens egenfinansierte avgiftsmidler, skal brukes til kondemnering av fartøy i grupper som har tilgang til strukturkvoteordning.

Enkelte fiskerier er ikke adgangsbegrenset for fartøy under visse størrelsesgrenser. Dette gjelder for eksempel rekefisket sør for 62°N, som er adgangsbegrenset bare for fartøy over 11 meter. Tilsvarende er seinotfisket både i nord og i sør adgangsbegrenset bare for fartøy over 13 meter. I slike fiskerier vil strukturkvoteordningen bare omfatte de fartøyene som har adgang til å delta i den adgangsbegrensede gruppen.

8 Noen særlige problemstillinger

8.1 Drøfting av lengdegrense på 15 meter

I diskusjonen om innføring av strukturkvoteordning for fartøy med hjemmelslengde for kvotetildeling mellom 10 og 15 meter, har det vært diskutert om en slik utvidelse bør følges av en grense for faktisk fartøystørrelse på 15 meter.

Innenfor de regler som følger av adgangsforskriften for det enkelte fiskeri, er det i dag opp til fartøyeier selv å velge hvilket fartøy man anser for hensiktsmessig å nytte, så lenge fartøyet fyller de krav som stilles for å bli ført i merkeregisteret og

fiskerimyndighetene vurderer fartøyet objektivt sett som egnet til vedkommende fiskeri. Innenfor gruppe I i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62°N er det således fri adgang til utskifting opp til størrelsesgrensen på 28 meter. I seinotfisket er det tilsvarende fri adgang til utskifting innenfor den adgangsbegrensede gruppen av fartøy i størrelsen 13 til 27,5 meter. Dette innebærer at en fartøyeier som i dag deltar i gruppe I med et fartøy på 13 meter som også har hjemmelslengde på 13 meter, kan velge å skifte ut til et fartøy for eksempel på 24 meter. Denne utskiftingen berører imidlertid ikke vedkommendes situasjon i forhold til reguleringene av fisket; hjemmelslengden for kvotetildeling vil forbli 13 meter, og fangsten vil fortsatt bli avregnet gruppeknoten for fartøygruppen 10 til 15 meter.

Uavhengig av diskusjonen om utvidelse av strukturkvoteordningen, har det vært fremstilt som et mulig problem at det blir anskaffet forholdsvis store fartøy som skal drive fiske i reguleringsgrupper for mindre fartøy. Formålet med grupperingen i henhold til Finnmarksmodellen var nettopp å sørge for at mindre fartøy skulle slippe å drive fiske i konkurranse med større fartøy, som vil ha helt andre muligheter for å utnytte for eksempel en overregulering. Når fartøyene ble gruppert etter lengdegrupper, unngikk man dette og kunne også ha mulighet for å velge ulike reguleringsmodeller i de ulike gruppene. Således har man for eksempel kunnet innføre samlekvoteordningen for de to gruppene under 15 meter i gruppe I, mens de to øvrige gruppene har fartøykvoter.

Det er i dag et mindre antall fartøyeiere som driver fiske med fartøy som har faktisk lengde over 15 meter, men hjemmelslengde under 15 meter. Følgende tabell viser situasjonen slik den er pr 19. september 2005

Tabell 9 Fartøy over 15 meter faktisk lengde med hjemmelslengde under 15 meter

Fartøylengde	Hjemmelslengde								Sum
	5	7	8	9	10	12	13	14	
15			1	1	1	1	1	1	6
16			1				1	2	4
17							1		1
18	1				1				2
19								2	2
20								2	2
21								3	3
23		1							1
26				1					1
27						1			1
Sum	1	1	2	2	2	2	3	10	23

Det er altså 23 fartøy med faktisk lengde over 15 meter, som har hjemmelslengde under 15 meter i fisket etter torsk. Dette utgjør 1,1% av antall deltakeradganger i de to gruppene 0 – 10 og 10 – 15 meter. Seks av disse fartøyene har en faktisk lengde mellom 15 og 16 meter, fire har faktisk lengde mellom 16 og 17 meter, syv fartøy ligger mellom 17 og 21 meter, mens seks er mellom 21 og 28 meter.

Motsatt er det pr. 19. september 2005 faktisk et større antall fartøy med faktisk lengde under 15 meter, som har hjemmelslengde over 15 meter i fisket etter torsk:

Tabell 10 Fartøy under 15 meter faktisk lengde med hjemmelslengde over 15 meter

Fartøylengde	Hjemmelslengde							Sum
	15	16	17	18	19	20	23	
5	1							1
6		1						1
7	1							1
8		1						1
10	1				1			2
11	1							1
12	1	1						2
13	1							1
14	9	2	1	3		1	1	17
Sum	15	5	1	3	1	1	1	27

Antallet på 27 fartøy utgjør 5,4% av antall deltakeradganger i de to gruppene 15 – 21 og 21 – 28 meter.

Dette forholdsvis ubetydelige antallet fartøy som har ”krysset” 15 meters-grensen, enten oppover eller nedover, har så langt ikke medført noen særlige reguleringsmessige problemer.

Det har imidlertid vært reist spørsmål om dette vil kunne utvikle seg i en negativ retning, dersom det innføres strukturvoteordning også for gruppen 10 til 15 meter. Dette vil gjøre det mulig å samle et større kvotegrunnlag på det enkelte fartøy, og derved legge til rette for at flere vil kunne investere i større fartøy.

Dersom bruken av strukturvoteordningen fører til at man får vesentlig flere fartøy med faktisk lengde over 15 meter men med hjemmelslengde under 15 meter, kan det på sikt føre til at man kommer i den situasjon at det blir vanskeligere å utforme et reguleringsopplegg tilpasset fartøyene som har faktisk lengde mellom 10 og 15 meter, ut fra det driftsmønster og den aksjonsradius som er naturlig og mulig i denne fartøygruppen. Dette fordi større fartøy vil kunne utnytte for eksempel samlekvotereguleringen eller en eventuell overregulering på andre fiskeslag, i vesentlig større grad enn mindre fartøy.

Forslaget om en størrelsesgrense på 15 meter har således blitt lagt frem for å forhindre en slik utvikling.

I den grad fartøystørrelsen vil påvirke hvor fartøy fisker og leverer fangst, jf oversikten foran i kapittel 6 som viser at fartøyene i gruppen 10 til 15 meter i stor grad leverer i sitt nærrområde, vil en slik størrelsesgrense også kunne sies å ha en distriktpolitisk begrunnelse. Særlig bør man være oppmerksom på at større fartøy vil kunne ta større

fangst om bord på hver tur, eventuelt ved å installere fryseri om bord i fartøy, og vil dermed kunne gå lengre distanser for å levere fangst enn mindre fartøy, som både av lønnsomhetshensyn og av hensyn til sin faktiske auksjonsradius ofte vil være henvist til å levere nærmere det område hvor fangsten faktisk er tatt. En generell utvikling i retning av større fartøy vil dermed på sikt kunne påvirke mottaksstrukturen.

På den annen side bør man også ta i betraktning at det er målsetting å spre fisket ut over en større del av året, jf også her oversikten foran i kapittel 6 som viser at disse mindre fartøyene i stor grad har sitt torskefiske konsentrert til månedene februar til april, med en absolutt topp i mars. Bakgrunnen for denne målsettingen er industriens behov for en jevnere råstofftilførsel, for å kunne betjene de markeder som stiller krav om leveranser også utenom de typiske sesongene. Det har blitt foreslått og gjennomført ulike reguleringstiltak som helt eller delvis har dette som effekt eller begrunnelse, herunder samlekvoteordningen og fartøyskvoter, samt forslaget om en viss fleksibilitet i kvoteåret.

Slike reguleringstiltak, i kombinasjon med den økte mulighet for fornying av flåten som må antas å følge av at man kan utvide sitt kvotegrunnlag gjennom bruk av strukturkvoteordningen, skal altså blant annet være med på å legge til rette for at alle fartøygrupper blir bedre i stand til å levere råstoff av høy kvalitet, på de tider av året da industrien etterspør råstoff og er villig til å betale en god pris for dette. Det kan reises spørsmål om en begrensning på fartøystørrelsen vil motvirke en ønsket utvikling her, ved at fartøystørrelsen i seg selv blir en bremse på muligheten til å fiske en større del av kvotene utenom de mest utpregede sesongfiskeriene.

Det må også tas hensyn til at en slik fartøysgrense på 15 meter i praksis vil gi resultater i enkeltsaker som oppfattes som konkret urimelige. Man kan for eksempel tenke seg en fartøyeier som i dag har et fartøy på 14 meter med samme hjemmelslengde, og som ønsker å skifte ut til et brukt fartøy på 17 meter som kan kjøpes for en gunstig pris og som vil forbedre situasjonen for vedkommende både for så vidt gjelder sikkerhetsmessige forhold, arbeidsmiljømessige forhold og for så vidt gjelder muligheten til å ta vare på råstoffet på en kvalitetsmessige god måte, inkludert biprodukter. Man kan også tenke seg at erstatningsfartøyet er like over 15 meter, og må kappes i baugen for å tilfredsstille en 15 meters-regel.

Erfaringen viser at det er vanskelig å forsvare regelverket stilt overfor slike enkeltsaker, selv om grensen i utgangspunktet har en god begrunnelse. Den bakenforliggende begrunnelsen kommer sjelden frem i presentasjonen i offentligheten av sakene, og det blir oppfattet som unødig byråkratisk å håndheve grensen når det faktisk kan gis en god individuell begrunnelse for hvorfor den enkelte søknaden burde innvilges. Spesielt vil denne type begrensninger fremstå som dårlig begrunnede når man kan tilpasse seg ved å forkorte fartøyet, uten at dette har andre faktiske konsekvenser enn de rent estetiske. I praksis har det endog vært referert til eksempler på fartøy med baug som vekselvis tas av og monteres på igjen, for at man skal tilpasse seg ulike lengdegrenser i ulike fiskerier.

Det er også et moment at lengdegrenser ofte vil medføre at det blir konstruert fartøy opp under lengdegrensen, men som har dybde, høyde og bredde tilsvarende større fartøy. Siktemålet er da å oppnå maksimal lagrings- og arbeidsplass om bord, tilpasset lengdegrensen. Erfaringen viser at denne type konstruksjoner ikke alltid blir heldige med hensyn til for eksempel egenskaper i sjøen. Selv om sikkerhetsmessige spørsmål er sjøfartsmyndighetenes ansvar, og det åpenbart må være rederiets eget ansvar at fartøyet for øvrig er egnet til den driften det er tiltenkt og oppfyller de krav som stilles til fartøyet som arbeidsplass, har det også blitt rettet kritikk mot fiskerimyndighetene for å bruke metergrenser som medfører slike uheldige tilpasninger.

Selv om forslaget om en lengdebegrensning er begrunnet i at man ønsker å forhindre en utvikling hvor en stor del av kvotegrunnlaget i gruppen 10 til 15 meter blir flyttet til vesentlig større fartøy for eksempel i størrelsen 21 til 28 meter gjennom bruk av strukturkvoteordningen, så vil det oppstå slike situasjoner som beskrevet ovenfor uansett hvor man setter den konkrete grensen.

8.2 Drøfting av kvotetak

En annen innfallsvinkel til problemstillingen hvordan man kan forhindre at kvotegrunnlag fra gruppen 10 til 15 meter i uønsket grad flyttes til større fartøy, er å se på hvordan kvotetaket i strukturordningen kan påvirke dette.

I henhold til gjeldende regler for de gruppene som i dag har strukturkvoteordning, er begrensningen at det ikke kan tildeles mer enn 2 ganger fartøyets egen kvote som strukturkvote, jf § 11 i den vedlagte forskriften av 7. november 2003. Det største kvantum som kan tildeles er altså 3 ganger fartøyets egen kvote, inkludert den egne kvoten. Kvotetaket regnes etter avkortingen på 20%, og gjelder samlet tildeling inkludert kvote som hentes gjennom bruk av driftsordningen.

Virkingen av kvotetaket og avkortingen kan illustreres med følgende eksempel:

Det tildeles i 2005 en kvote av torsk nord for 62° N på 101,4 tonn rund vekt for et fartøy med hjemmelslengde 18 meter. Dette fartøyet kan da tildeles $101,4 \text{ tonn} \times 2 = 202,8$ tonn som strukturkvote, og dermed samlet 304,2 tonn (101,4 tonn pluss 202,8 tonn).

Dersom dette fartøyet tildeles strukturkvote fra to andre fartøy med samme hjemmelslengde, vil det bety en strukturkvote på 80% av 101,4 tonn pluss 80% av 101,4 tonn, som til sammen blir 162,24 tonn. Den avkortede delen av kvotene, til sammen 40,56 tonn, går tilbake til gruppen.

Dette vil imidlertid ikke "fylle opp" til kvotetaket for eksempelfartøyet. Kvotetaket er her på 202,8 tonn, mens strukturkvoten altså blir på 162,24. Differansen, det avkortede kvantumet på 40,56 tonn, tilsvarer en halv 18 meters-kvotet etter avkorting.

Kvotetaket og avkortingsregelen innebærer altså samlet at et fartøy kan ta over kvoten fra 2,5 tilsvarende fartøy gjennom strukturkvoteordningen. Eller sagt på en annen måte:

To fartøy vil kunne ta over kvotene fra fem tilsvarende fartøy gjennom strukturkvoteordningen. Kvotene fra fire av disse blir delt likt på de to, mens kvoten fra det femte fartøyet i sin helhet går tilbake og bidrar til forbedret kvotegrunnlag for samtlige fartøy i gruppen.

Dersom man så ser på kvotestørrelsene i gruppen 10 til 15 meter, så tildeles et fartøy med hjemmelslengde på 14 meter i 2005 en torskekvote nord for 62°N på 63,9 tonn rund vekt. Denne gruppen er imidlertid regulert med samlekvote, som innebærer at kvotene for torsk, hyse og sei slås sammen etter fastsatte faktorer. Samlekvoten er i 2005 på 107,2 tonn for fartøy med hjemmelslengde 14 meter, jf forskrift av 21. desember 2004 om regulering av fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62°N i 2005 § 18. Det enkelte fartøy kan imidlertid ikke fiske mer enn 70% av samlekvoten som torsk, tilsvarende 75,04 tonn.

Dersom man viderefører samlekvotereguleringen for fartøy i gruppen 10 til 15 meter, og bruker det samme kvotetaket på 3 i strukturkvoteordningen for denne gruppen som for de andre, vil det gi mulighet for en torskekvote på $75,04 \text{ tonn} \times 3 = 225,12 \text{ tonn}$ for et slikt fartøy.

Sammenligner man dette med fartøykvoten av torsk på 135,4 tonn for et fartøy med hjemmelslengde 27 meter, så ser man at dette ville være et svært gunstig kvotegrunnlag også for de største fartøyene i kystflåten. Dette selv om man tar i betraktning at restkvotene av sei og hyse vil bli forholdsvis små sett i forhold til 27 meters-kvotene av sei og hyse, dersom man utnytter samlekvotereguleringen til å fiske maksimalt med torsk. Selv om man tar utgangspunkt i den rene torskekvoten for fartøyet med 14 meters hjemmelslengde på 63,9 tonn, så vil dette gi en torskekvote på 191,7 tonn med maksimal utnytting av strukturkvoteordningen og et kvotetak på 3. Dette er fortsatt et gunstigere kvotegrunnlag enn det 27 meters-kvoten gir i dag.

Dette indikerer at dersom man gjør kvotetaket på 3 gjeldende også for gruppen 10 til 15 meter, så vil det kunne bli attraktivt å flytte et strukturert kvotegrunnlag fra fartøy i denne størrelsesgruppen over på selv de største fartøyene i kystflåten.

Dersom kvotetaket settes til 2, vil fartøyet med hjemmelslengde 14 meter fortsatt kunne komme opp i en samlet kvotetildeling på $75,04 \text{ tonn} \times 2 = 150,08$, dersom samlekvotereguleringen videreføres og denne nyttes fullt ut til å fiske torsk. Dette er fortsatt høyere torskekvote enn 27 meters-kvoten på 135,4 tonn. Dersom man bruker

den rene torskekvoten for 14 meter, blir regnestykket $63,9 \text{ tonn} \times 2 = 127,8 \text{ tonn}$. Dette ligger mellom kvotetildelingen for fartøy med hjemmelslengde 25 meter og 26 meter.

Dette viser at et kvotetak på 2 vil medføre at det vil bli økonomisk mindre attraktivt å flytte kvotegrunnlag fra gruppen 10 til 15 meter over på fartøy i den større kystflåten. For de som allerede eier flere fartøy i gruppen 10 til 15 meter vil det likevel være nærliggende å skifte ut til større fartøy. For disse vil det være både praktiske og økonomiske forhold som spiller inn.

8.3 Oppsummering og konklusjon – spørsmålet om lengdegrense og kvotetak

I kapittel 8.1 er det påvist fordeler og ulemper knyttet til en lengdegrense på 15 meter for fartøy som har hjemmelslengde for kvotetildeling under 15 meter. Drøftelsen i kapittel 8.2 viser at det å senke kvotetaket til 2 vil redusere fordelene ved å flytte et strukturert kvotegrunnlag fra gruppen 10 til 15 meter til de største kystfartøyene over 21 meter.

Departementet ønsker likevel ikke å foreslå et eget kvotetak for denne gruppen. Det er all grunn til å tro at dersom det blir satt et annet kvotetak her enn for øvrige grupper, vil det over tid sette kvotetaket under press. Det er ikke ønskelig å etablere ordningen med en type begrensning som det vil være diskusjon rundt. Den nødvendige skjerming av gruppen bør derfor etableres gjennom en begrensning på fartøystørrelse når det tildeles strukturkvote.

Drøftelsen i kapittel 8.2 er basert på forholdene i gruppe I i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62°N , idet det er i denne gruppen departementet anser at problemstillingen er mest påtrengende. Det er totalt 1564 fartøy i gruppen med hjemmelslengde mellom 10 og 15 meter som har adgang til å delta i et eller flere adgangsbegrensede fiskerier, og av disse har 1233 adgang til å delta i gruppe I. Man kunne for så vidt seg for seg at en størrelsesbegrensning kunne være aktuelt også i fisket etter norsk vårgytende sild, hvor det er 172 deltakeradganger med hjemmelslengde mellom 10 og 15 meter. Av disse er imidlertid 96 knyttet sammen med adgang til å delta i gruppe I.

Departementet vil på denne bakgrunn foreslå

- at kvotetaket settes til 3 i strukturordningen for fartøy med hjemmelslengde 10 til 15 meter, i likhet med de øvrige gruppene i kystfiskeflåten,
- at det fastsettes forbud mot å tildele strukturkvote av torsk, hyse og sei nord for 62°N til fartøy med hjemmelslengde mellom 10 og 15 meter, men med faktisk lengde over 15 meter, og
- at det fastsettes et forbud mot å skifte ut et fartøy med hjemmelslengde under 15 meter med et erstatningsfartøy med faktisk lengde over 15 meter, dersom det tildeles strukturkvote av torsk, hyse og sei nord for 62°N for utskiftingsfartøyet.

De nødvendige forskriftsforslagene er tatt inn nedenfor i kapittel 10.

8.4 Kondemneringsproblematikken

Ett av vilkårene for tildeling av strukturkvote er at et fartøy blir meldt ut av merkeregisteret og blir kondemnert, jf § 8 i den vedlagte forskriften av 7. november 2003. Dette er et likelydende krav i strukturordningene både for kystfiskeflåten og for havfiskeflåten.

Begrunnelsen for kravet er at strukturordningene ikke bare skal redusere antall fartøy som har adgang til å delta i de ulike fiskeriene, men at man gjennom dette vil forhindre at overflødige fartøy settes inn i andre fiskerier og der medfører en kapasitetsoppbygging. Slik kapasitetsoppbygging kunne for eksempel finne sted i uregulerte og ikke kontrollerte fiskerier på det åpne hav under fremmed flagg, som er mest aktuelt for fartøy i havfiskeflåten, og i åpne nasjonale reguleringsgrupper eller ikke-kvoteregulerte fiskerier, som er mest aktuelt i kystfiskeflåten. Her er det særlig potensialet for kapasitetsøkning i den åpne gruppe II i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62°N som ligger til grunn for kondemneringskravet.

Forskriftsbestemmelsen om kondemnering er utformet med utgangspunkt i normalsituasjonen; at man tar ut og kondemnerer det fartøyet som frem til struktureringen har blitt nyttet i det aktuelle fisket.

I mange tilfeller vil dette likevel være en dårlig løsning. Man kan tenke seg at dette er et forholdsvis nytt fartøy, som andre kan nytte som erstatningsfartøy for eldre fartøy. Kondemneringskravet bør derfor ikke stenge for at vedkommende fartøyeier først skifter ut fartøyet med sikte på at dette kan selges til andre, og selv tar inn et annet fartøy som skal kondemneres.

Det går imidlertid en grense for hva som kan nyttes som kondemneringsobjekt. I praksis har man sett tilfeller der det blir tilbudt små åpne båter på 8 til 10 fot som kondemneringsobjekt, i stedet for større kystfartøy. Dersom dette ble akseptert, ville man ikke oppnå målsettingen om å ta ut av fiske reell kapasitet og unngå kapasitetsoppbygging i andre fiskerier eller reguleringsgrupper. Den samme problemstillingen gjør seg for øvrig gjeldende også i kondemneringsordningen gjennom Strukturfondet og i forhold til driftsordningen.

Det har derfor blitt stilt krav om at kondemneringsfartøyet skal være egnet og utrustet for å fiske innenfor de deltakeradganger og den kvotestørrelse som det dreier seg om i det konkrete tilfellet.

Det har likevel vist seg vanskelig å håndheve og konkretisere de kravene som skal stilles til et kondemneringsfartøy, og fiskerimyndighetene har på ulike måter blitt

forsøkt presset i retning av å godta fartøy som i svært liten grad kan sies å være egnet og utrustet til å delta i fiske. Det bør her presiseres at interessekonflikten i realiteten ikke går mellom den enkelte søker, som forsøker å oppnå en løsning som er økonomisk gunstig for seg, og fiskerimyndighetene. Interessekonflikten går mellom den enkelte søker og resten av norsk fiskerinæring, som ikke vil være tjent med at det blir kondemnert småbåter og gamle vrak, mens de reelt brukte fartøyene kommer tilbake som uønsket kapasitetsøkning enten i uregulert fiske for eksempel i Smutthullet eller i åpne grupper som gruppe II i fisket etter torsk, hyse og sei.

Departementet ser det derfor som nødvendig å presisere at det fartøyet som kan brukes som kondemneringsobjekt, i henhold til forskriften skal være et fartøy som faktisk er registrert i merkeregisteret. Dette krever at det er gitt en ervervstillatelse for fartøyet, og det i sin tur kan ikke gjøres dersom "fartøyet ikke er utrustet for eller egnet til å drive fiske", jf deltakerloven § 8. I vurderingen av om et fartøy er "utrustet og egnet", ligger et krav om at fartøyet er i stand til å fange og behandle fisk som råstoff, herunder om fartøyet har adekvat redskap og utstyr for oppbevaring/behandling av råstoffet osv.

En slik vurdering går ikke inn på andre sektormyndigheters krav til et fartøy, som for eksempel de sikkerhetsmessige som Sjøfartsdirektoratet forvalter. Før innføring i merkeregisteret skal Fiskeridirektoratet imidlertid kontrollere at fartøyet er innført i Skipsregistre med ny eier og at det er innført der som "Fiskefartøy". Dette vil være en ordinær del av den dokumentkontroll som gjøres ved føring av merkeregisteret.

Fiskeridirektoratet skal således ved sin behandling av søknader om erverv av fartøy som deretter skal benyttes i strukturvotesammenheng og kondemneres, fortsatt legge til grunn at fartøyet må tilfredsstille alle krav som stilles til et fartøy fra de ulike sektormyndigheter som ved ethvert erverv av fiskefartøy. Dette er nødvendig for å sikre at det er reell kapasitet som tas ut av fiske.

Departementet er på det rene med at dette innebærer en kontroll fra sjøfartsmyndighetene vedrørende fartøyets status med hensyn til sikkerhetsmessige forhold, sjøfartsmessige forhold mv før sjøfartsmyndighetene kan utstede sertifikat. Dette anses likevel nødvendig for å oppnå målsettingen om at det er reell kapasitet som tas ut av fiske, og sikre mot ulik behandling av søkere. De kravene som stilles vil imidlertid variere fra fartøygruppe til fartøygruppe.

Dette vil bli praktisert også i de tilfellene hvor man har nyttet driftsordningen, og det aktuelle fartøyet altså ikke har blitt nyttet i fiske umiddelbart forut for at man søker om tildeling av strukturkvote.

Unntak fra kondemneringskravet kan bare gjøres når fartøyet har antikvarisk verdi eller kan brukes til allmennyttige formål, til foreningsarbeid eller lignende. Dette er nærmere regulert i § 8 tredje ledd i forskriften av 7. november 2003.

9 Konsekvenser av forslagene

9.1 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget om å innføre strukturkvoteordning for fartøygruppen med hjemmelslengde for kvotetildeling mellom 10 til 15 meter, vil legge til rette for at fartøyeiere lettere vil kunne opparbeide seg et kvotegrunnlag som kan gi grunnlag for fornying av fartøy og forbedrede inntektsforhold både for eier og mannskap.

Når dagens kondemneringsordning erstattes av strukturkvoteordningen, vil det innebære at øvrige fartøy ikke vil nyte godt av hele det kvotegrunnlaget som frigjøres når et fartøy tas ut av fiske. Avkorting på 20% vil likevel innebære at også de i gruppen som ikke selv deltar i struktureringen, fortsatt vil nyte godt av en viss strukturingsgevinst.

For forvaltningen vil forslaget innebære en viss merbelastning på Fiskeridirektoratets regionkontor og i Fiskeridirektoratet, knyttet til behandlingen av flere søknader om tildeling av strukturkvote. På den annen side har disse allerede en viss saksbehandling knyttet også til behandlingen av kondemneringssøknader fra samme fartøygruppe, som nå vil falle bort. Videre vil et redusert antall fartøy i gruppen på sikt medføre bortfall av ulike andre typer søknader fra eierne av disse fartøyene, og dermed frigjøre tid til andre arbeidsoppgaver.

Særlig den første tiden kan det antas at man vil motta et forholdsvis stort antall søknader om tildeling av strukturkvote i gruppen. Departementet legger imidlertid til grunn at dette vil kunne løses ved omprioriteringer innenfor gjeldende ressurser, og at ordningen således ikke vil medføre behov for tilføring av økede ressurser i forvaltningen.

9.2 Distriktpolitiske konsekvenser

Forslaget om å innføre strukturkvoteordning for fartøygruppen med hjemmelslengde for kvotetildeling mellom 10 til 15 meter, antas å medføre at det blir tatt ut flere fartøy fra denne gruppen enn det som hittil er tatt ut gjennom ordningen med kondemneringstilskudd fra Strukturfondet.

På den annen side vil det, for så vidt gjelder fartøy med adgang til å delta i gruppe I i fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62°N, innebære at kvotegrunnlaget forblir knyttet til fartøy i samme fylke. Dette på grunn av fylkesbindingen i ordningen, jf § 9 tredje ledd i vedlagte forskrift av 7. november 2003, og i motsetning til situasjonen ved kondemneringstilskudd gjennom Strukturfondet. Her blir de frigjorte kvotene fordelt på samtlige fartøy i gruppen, uavhengig av hvilket fylke de hører hjemme i, noe flere høringsinstanser i sin tid oppfattet som en negativ konsekvens av

kondemneringsordningen. Det vises til St. meld. nr. 20 (2002-2003), særlig kap. 10.4.6, om dette.

Det at flere fartøy blir tatt ut av fiske, vil likevel kunne få distriktsmessige konsekvenser ved at konsentrasjoner av fartøy kan bli flyttet fra ett distrikt til et annet. På den ene siden er slike endringer over tid naturlige, og har alltid funnet sted. På den annen side bør ikke offentlige reguleringer tilskynde til eller forsterke slike endringstendenser, dersom dette ikke er nødvendig av andre grunner.

I dette tilfellet vil departementet for det første vise til at den forflytning mellom distrikter som vil kunne oppstå, ikke nødvendigvis vil innebære en sentralisering i tradisjonell forstand. Hvilke distrikter som oppnår tilvekst og hvilke distrikter som opplever frafall vil kunne bero på andre faktorer enn befolkningstetthet, idet faktorer som lokal samhörighet mellom ulike ledd i verdikjeden og samspillet mellom disse vil kunne spille inn. Det dreier seg også om hvor man finner enkeltpersoner som nytter de mulighetene som byr seg, og den effekt disse kan ha i forhold til andre.

Departementet vil for det andre vise til at det ikke er slik at det ikke å gjøre endringer i ordningene, vil medføre at det heller ikke skjer endringer i lokaliseringen av fartøyene. Det er mange forhold som påvirker dette, og kvotemessige rammebetingelser som ikke gir grunnlag for fornying av fiskeflåten og konkurransedyktige inntektsforhold både for eiere og mannskap, vil på sikt uansett føre til endringer i næringens mulighet til å opprettholde virksomhet på alle steder hvor fartøy og mottak i dag er lokalisert.

For det tredje vil departementet vise til at forslaget om en begrensning på fartøystørrelse på 15 meter vil avdempe de mulige negative konsekvensene av forslaget.

Det vises for øvrig til St. meld. nr. 20 (2002-2003) kapittel 11, og særlig kapittel 11.4 hvor distrikts- og sysselsettingsmessige konsekvenser av strukturordningene er gjennomgått.

9.3 Fremtidig evaluering av konsekvenser av forlagene

I St. meld. nr. 19 (2004-2005) Marin næringsutvikling er det i kapittel 10.8 gjort rede for at Regjeringen vil evaluere strukturvoteordningen for kystflåten i forbindelse med evalueringen av Strukturfondet etter fondets tredje driftsår høsten 2006.

Selv om gruppen 10 til 15 meter på dette tidspunkt vil ha hatt tilgang til strukturvoteordningen bare i kort tid, vil det være naturlig at man allerede på dette tidspunktet ser nærmere på den virkning ordningen har hatt også i denne gruppen. Videre evaluering av virkningene for samtlige grupper vil man måtte ta stilling til da, avhengig av utfallet av denne evalueringen.

10 Oppsummering og forskriftsforslag

Departementet har i dette høringsnotatet foreslått følgende, med forbehold for Stortingets behandling:

- at strukturkvoteordningen utvides til å omfatte fartøygruppen med hjemmelslengde for kvotetildeling mellom 10 og 15 meter, i tillegg til någjeldende grupper. Dette innebærer samtidig at kondemneringstilskudd fra Strukturfondet forbeholdes fartøy med hjemmelslengde for kvotetildeling under 10 meter
- at kvotetaket settes til 3 også i denne gruppen
- at det fastsettes et forbud mot å tildele strukturkvote av torsk, hyse og sei nord for 62° N til fartøy med hjemmelslengde mellom 10 og 15 meter, men med faktisk lengde over 15 meter, og
- at det fastsettes et forbud mot å skifte ut et fartøy med hjemmelslengde under 15 meter med et erstatningsfartøy med faktisk lengde over 15 meter, dersom det tildeles strukturkvote av torsk, hyse og sei nord for 62° N for utskiftingsfartøyet.

Dette medfører følgende forslag til endringer i forskrift av 7. november 2003 nr. 1309 om spesielle kvoteordninger for kystfiskeflåten:

1. Overskriften til forskriftens kapittel 3 endres til

”Strukturkvoteordning for fartøy med hjemmelslengde mellom *10 og 27,99 meter*”.

2. § 9 Begrensninger i adgangen til å delta strukturkvote, første og andre ledd skal lyde, med endringer i kursiv:

”Adgangen til å tildele strukturkvote etter § 7 gjelder bare for fartøy med en hjemmelslengde for kvotetildeling mellom *10 og 27,99 meter*.

Det eller de fartøy som tildeles strukturkvote og det fartøyet som tas ut av fiske, må begge eller alle enten ha en hjemmelslengde for kvotetildeling *mellom 10 og 14,99 meter*, mellom 15 og 20,99 meter, eller mellom 21 og 27,99 meter, i det fiskeriet hvor det skal tildeles strukturkvote. Det kan gjøres unntak fra denne gruppeinndelingen dersom reguleringen av et fiskeri er basert på gruppeinndelinger ved andre størrelsesgrenser. Det kan også gjøres unntak fra denne gruppeinndelingen for fartøy som eies med mer enn 50% av samme person eller samme selskap, dersom samme person har hatt slik eierandel i fartøyene eller i selskapet/selskapene registrert i merkeregisteret siden før 28. mars 2003.”

3. For å gjennomføre forslaget om en lengdegrense på 15 meter for fartøy som tildeles strukturkvote i denne gruppen, kreves det to forskriftsendringer:

§ 9 Begrensninger i adgangen til å tildele strukturkvote, nytt siste ledd:

”Det kan ikke tildeles strukturkvote av torsk, hyse og sei nord for 62°N til et fartøy som har faktisk lengde over 15 meter, dersom fartøyets hjemmelslengde for kvotetildeling av torsk nord for 62°N er mellom 10 og 14,99 meter.

I tillegg må det tas inn et forbud mot utskifting i forskrift av 18. november 2004 nr. 1484 om adgang til å delta i fisket etter torsk, hyse og sei for fartøy under 28 meter største lengde som fisker med konvensjonelle redskap nord for 62°N i 2005:

§ 4 Utskifting av fartøy, nytt annet ledd:

”Det kan ikke gis tillatelse etter første ledd dersom utskiftingsfartøy har en hjemmelslengde for kvotetildeling i fisket etter torsk mellom 10 og 14,99 meter og det tildeles strukturkvote for fiske med dette fartøy i medhold av reglene i forskrift av 7. november 2003 nr. 1309 om spesielle kvoteordninger for kystfiskeflåten, og erstatningsfartøyet har en faktisk lengde på eller over 15 meter.”

Vedlegg

Gjeldende forskrift om spesielle kvoteordninger for kystfiskeflåten.

Fastsatt ved kgl.res. 7. november 2003 med hjemmel i lov av 3. juni 1983 nr. 40 om saltvannsfiske m.v. § 5a. Fremmet av Fiskeri- og kystdepartementet. Endret 16 april 2004 nr. 622, 15 okt 2004 nr. 1352.

Kap. 1 - Innledende bestemmelser

§ 1. Hvem forskriften gjelder

Forskriften gjelder for fartøy under 28 meter, som eieren har adgang til å delta med i fiskerier som er adgangsbegrenset etter reglene i § 21 i deltakerloven av 26. mars 1999 nr. 15. Forskriften gjelder også for fartøy over 28 meter med slik adgang, dersom slikt fartøy gjennom unntaksbestemmelser er regulert sammen med fartøyene under 28 meter.

Med adgangsbegrensede fiskerier menes fiskerier hvor det er stilt krav om tidligere deltakelse eller andre lignende krav, ut over krav om at fiskefartøyet må være innført i merkeregisteret for fiskefartøy og at eier og/eller høvedsmann må være ført i fiskermanntallet.

§ 2. Formål

Drifts- og strukturordningene har som formål å legge til rette for en positiv utvikling av de ulike fartøygruppene i kystflåten, ved å gjøre det mulig å utvide kvotegrunnlaget for det enkelte fartøy og derved legge opp en drift som sikrer virksomhet over en størst mulig del av året, og å legge til rette for spesialisering av driften og derved et mer lønnsomt driftsopplegg for det enkelte fartøy.

§ 3. Definisjoner

Med «driftsordninger» menes ordninger hvor det kan utveksles en eller flere kvoter mellom fartøy, uten at noe fartøy tas permanent ut av fiske.

Med «strukturkvoteordning» menes en ordning hvor det kan utveksles en eller flere kvoter mellom fartøy, dersom et fartøy tas permanent ut av fiske.

Med «hjemmelslengde» menes den lengde fartøyet henter sin kvotefaktor fra.

Med «strukturkvote» menes kvotefaktoren for det fartøyet som tas ut av fiske, avkortet med 20% av denne.

Med «startet fiske» menes når det er fisket og levert fangst samt skrevet landingsseddel og/eller sluttseddel på fartøyet på det aktuelle fiskeslaget for vedkommende år.

Kap. 2 - Forsøksordning med driftsordning for fartøy under 28 meter

§ 4. Utteksling av kvote

Det kan gis tillatelse til at kvoter i adgangsbegrensede fiskerier som nevnt i § 1 og som vil bli tildelt for fiske med ett fartøy, fiskes med et annet fartøy. Uttekslingen 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. Det kan ikke gis tillatelse til utteksling, dersom det er startet fiske på det kvoteavgivende fartøyets kvote av det aktuelle fiskeslaget for inneværende år.

Ved utveksling av kvote etter første ledd kan kvoten av ett fiskeslag, herunder samlekvoten av torsk, hyse og sei, fordeles mellom flere fartøy. Det eller de fartøy det overføres kvote til, må selv ha adgang til å delta i vedkommende fiskeri.

De fartøy det overføres kvote fra, kan i utvekslingsperioden ikke delta i fiske etter det aktuelle fiskeslaget. Dette forbudet gjelder selv om fartøyet ellers kunne ha deltatt i fiske etter dette fiskeslaget i åpne reguleringsgrupper. Eieren av fartøyet kan heller ikke delta i åpne reguleringsgrupper i fiske etter dette fiskeslaget med annet fartøy. Dersom kvoten av torsk, hyse og sei blir utvekslet, kan fartøyet heller ikke nyttes i fiske med konvensjonelle redskaper etter ikke-kvoteregulerte bunnfiskarter. Eieren av fartøyet kan i slikt tilfelle heller ikke starte slikt fiske med annet fartøy.

Adgangen til å utveksle kvote gjelder ikke kvoter av sel, hval og kongekrabbe.

Det kan settes vilkår for å tillate utveksling av kvoter, når dette følger av alminnelige forvaltningsrettslige regler.

0 Endret ved forskrift 15 okt 2004 nr. 1352.

§ 5. Begrensninger ut fra fartøystørrelse, registreringssted for fartøyet og hjemmelslengde

Adgangen til å utveksle kvote etter § 4 gjelder alle fartøy som kommer inn under § 1.

Det fartøy det overføres kvote fra og det eller de fartøy det overføres kvote til, må begge eller alle enten ha en hjemmelslengde for kvotetildeling under 10 meter, mellom 10 og 14,99 meter, mellom 15 og 20,99 meter eller mellom 21 og 27,99 meter i vedkommende fiskeri. Det kan gjøres unntak fra denne gruppeinndelingen dersom reguleringen av et fiskeri er basert på gruppeinndelinger ved andre størrelsesgrenser.

For så vidt gjelder kvote av torsk, hyse og sei må det fartøy det overføres kvote fra og det eller de fartøy det overføres kvote til, ha vært registrert i samme fylke i minst 12 måneder før det gis tillatelse til utvekslingen. Unntak fra dette gjelder bare i de tilfeller som følger av § 4 tredje ledd i forskrift av 1. november 2002 nr. 1227 om adgang til å delta i fisket etter torsk, hyse og sei for konvensjonelle fartøy under 28 meter største lengde som fisker med konvensjonelle redskap nord for 62 ° N i 2003, eller forskrifter som for senere år kommer til erstatning for denne.

0 Endret ved forskrift 16 april 2004 nr. 622.

§ 6. Varighet og andre begrensninger i utvekslingsadgangen

Utveksling av kvote etter § 4 gjelder for et kalenderår av gangen, og slik kvote tildeles for fiske med det enkelte fartøy. Dersom fartøyet skiftes ut i løpet av året, kan det likevel gis tillatelse til at den resterende delen av mottatt kvote fiskes med erstatningsfartøyet.

Kvoten av hvert fiskeslag kan ikke utveksles fra et fartøy i mer enn tre år i løpet av en periode på fem år. Denne bestemmelsen medfører ingen lemping i plikten til å nytte fartøyet til ervervsmessig fiske i minst tre år i hver femårsperiode i samsvar med de alminnelige reglene i deltakerloven.

Et fartøy kan ikke tildeles mer enn 2 ganger fartøyets egen kvote gjennom driftsordningen, i tillegg til fartøyets egen kvote.

0 Endret ved forskrift 16 april 2004 nr. 622.

Kap. 3 - Strukturkvoteordning for fartøy med hjemmelslengde mellom 15 og 27,99 meter

§ 7. Tildeling av strukturkvote

Dersom et fartøy tas permanent ut av fiske på de vilkår som er fastsatt i forskriften her, kan det gis tillatelse til at de enkelte kvotene i adgangsbegrensede fiskerier som nevnt i § 1 og som ellers ville blitt tildelt for fiske med dette fartøyet, fiskes med ett eller flere andre fartøy som strukturkvote.

Strukturkvotene av de ulike fiskeslag, og kvoten av det enkelte fiskeslag, kan fordeles mellom flere fartøy innenfor de begrensningene som følger av forskriften her.

Det fartøyet som tildeles strukturkvote, må selv ha adgang til å delta i vedkommende fiskeri.

Adgangen til å tildele strukturkvote omfatter ikke kvote av sel, hval og kongekrabbe.

Dersom et fiskeri blir adgangsbegrenset etter reglene i deltakerloven § 21 etter at et fartøy er tatt ut av fiske, kan det tildeles strukturkvote i dette fiskeriet til det eller de gjenværende fartøy dersom det uttatte fartøyet fylte vilkårene for å bli tildelt deltakeradgang i vedkommende fiskeri.

§ 8. Vilkår for tildeling av strukturkvote

Tillatelse etter § 7 kan gis når:

- a) ett eller flere fartøy som nevnt i § 1 blir meldt ut av registeret over fiskefartøy og blir kondemnert, og
- b) alle deltakeradganger og konsesjoner knyttet til fartøyet eller fartøyene som blir meldt ut av merkeregisteret, blir oppgitt.

Dersom det er tildelt konsesjoner for fiske med det fartøyet som tas ut av fiske, kan tilsvarende konsesjon tildeles det gjenværende fartøyet dersom fartøyet fyller vilkårene for slik tildeling og den aktuelle konsesjonen har vært nyttet aktivt. Dersom det uttatte fartøyet hadde adgang til å delta i fiskerier som det gjenværende ikke hadde adgang til, kan slik deltakeradgang på tilsvarende vilkår retildes det gjenværende fartøyet. Vilråene fastsatt i § 9 annet og tredje ledd gjelder tilsvarende for slik retildeling av deltakeradgang.

Det kan gjøres unntak fra kravet om kondemnering av det uttatte fartøyet når det har antikvarisk verdi eller kan brukes til allmennyttige formål, til foreningsarbeid eller lignende. Fartøyet skal i så fall være registrert i Skipsregisteret, og det skal tinglyses at fartøyet ikke kan nyttes til fiske, ikke kan gjeninnføres i registeret over norske fiskefartøy og ikke kan selges til utlandet uten Fiskeridirektoratets samtykke.

Det kan settes vilkår for tildeling av strukturkvote, når dette følger av alminnelige forvaltningsrettslige regler.

§ 9. Begrensninger i adgangen til å tildele strukturkvote

Adgangen til å tildele strukturkvote etter § 7 gjelder bare for fartøy med en hjemmelslengde for kvotetildeling mellom 15 og 27,99 meter.

Det eller de fartøy som tildeles strukturkvote og det fartøyet som tas ut av fiske, må begge eller alle enten ha en hjemmelslengde for kvotetildeling mellom 15 og 20,99 meter, eller mellom 21 og 27,99 meter, i det fiskeriet hvor det skal tildeles strukturkvote. Det kan gjøres unntak fra denne gruppeinndelingen dersom reguleringen av et fiskeri er basert på

gruppeinndelinger ved andre størrelsesgrenser. Det kan også gjøres unntak fra denne gruppeinndelingen for fartøy som eies med mer enn 50% av samme person eller samme selskap, dersom samme person har hatt slik eierandel i fartøyene eller i selskapet/selskapene registrert i merkeregisteret siden før 28. mars 2003.

For så vidt gjelder kvote av torsk, hyse og sei må det eller de fartøy som tildeles strukturkvote og det fartøyet som tas ut av fiske, begge eller alle ha vært registrert i samme fylke i minst 12 måneder før det kan tildeles strukturkvote. Unntak fra dette gjelder bare i de tilfeller som følger av § 4 tredje ledd i forskrift av 1. november 2002 nr. 1227 om adgang til å delta i fisket etter torsk, hyse og sei for konvensjonelle fartøy under 28 meter største lengde som fisker med konvensjonelle redskap nord for 62 ° N i 2003, eller forskrifter som for senere år kommer til erstatning for denne.

§ 10. Varighet og avkorting

Strukturkvote tildeles for ett år av gangen. Strukturkvoten skal tilsvare kvotefaktoren for det fartøyet som tas ut av fiske, men avkortet med 20% av denne.

§ 11. Kvote og mv.

Et fartøy kan ikke tildeles mer enn 2 ganger fartøyets egen kvote som strukturkvote, i tillegg til fartøyets egen kvote.

Strukturkvote tildeles for fiske med det enkelte fartøy, men kan tildeles for fiske med annet eller flere andre fartøy etter reglene i forskriften her, eller for fiske med et erstatningsfartøy dersom fartøyet skiftes ut.

Kap. 4 - Vedtaksmyndighet og ikrafttredelse

§ 12. Vedtaksmyndighet

Fiskeridirektoratets Regionkontor i den region hvor det fartøyet som det overføres kvote fra er hjemmehørende, fatter vedtak etter denne forskrift.

Fiskeridirektoratet er klageinstans.

§ 13. Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft straks. Tillatelse til å nytte driftsordningene eller tildeling av strukturkvote gjelder likevel først fra og med 1. januar 2004.