



GAMVIK KOMMUNE

Gamvik kommune  
Ordføreren  
9770 MEHAMN

FISKERI- OG KYSTDEPARTEMENTET
11.09.2006
SAKSNR. ARKIV
dato 06.09.06

Det Kgl. Fiskeri- og Kystdepartement  
Postboks 8118 Dep.  
0032 OSLO

### **"Leveringsplikt for fartøy med torsketrållatelse" – endringsforslag**

Gamvik kommune vil gjerne gi sin uttalelse til endringsforslaget på grunnlag av Departementets høringsnotat av 23. juni 2006.

#### **Gamvik kommune**

Gamvik kommune dekker østre del av Nordkynhalvøya. Befolkningsgrunnlaget er i det alt vesentlig knyttet til fiske som primærnæring. Kommunen har imidlertid dessverre hatt en beklagelig befolkningsnedgang:

- 1995 – 1.461 innbyggere
- 2005 – 1.114 innbyggere
- 2006 – 1.076 innbyggere

Dette gir en nedgang på 385 personer eller 26 % på disse 11 år.

Kommunen har derfor vært sterkt opptatt av å få fisk til fiskemottakene i kommunen og da særlig til kommunesenteret Mehamn. Det er tre torsketrålere som har leveringsplikt til Mehamn jfr. nedenfor. Leveringsplikten har i det store og hele vært misligholdt og kommunen har gjort store anstrengelser for å sikre leveringene. Gamvik kommune har sammen med fiskebedriftene i Mehamn reist søksmål mot Staten og de rederier som hadde båter underlagt leveringsplikt. Saken står for Øst-Finnmark tingrett som sak nr. 05-066463TVI-OSFI hvor hovedforhandling er berammet til 13. november i år.

Gamvik kommune er sterkt misfornøyd med den gjeldende forskrift av 12. september 2003. Det ga man også uttrykk for fra første stund. Vi mener at vår skepsis har vist seg vel begrunnet. Forskriften tok i altfor stor grad hensyn til båtenes interesser, og vi tror det er grunnlag til å si at forskriften ikke har ført noe fisk til kommunen, som ikke ville ha kommet dit likevel.

Det er imidlertid viktig å ha for øyet: Dersom det ikke sikres fisk til Gamvik kommunes mottak, vil kommunen dø av seg selv. Folket vil flytte herfra, og husene vil stå tomme.

### **De tre trålere med leveringsplikt**

De tre trålere som har leveringsplikt til Mehamn er:

- "Grinnøy", LIPP: *"Alle fangster skal leveres til anlegg i Øst-Finnmark, fortrinnsvis til anlegg i Mehamn".*
- "Nordfjordtrål", LJDU: *"Minst 20 % av fangsten skal leveres til anlegg i Bugøynes, inntil 80 % av fangsten skal leveres til anlegg i Mehamn, subsidiært til anlegg i Øst-Finnmark".*
- "Sletnes", LHVR: *"Alle fangster skal leveres til anlegg i Mehamn, subsidiært til anlegg i Øst-Finnmark".*

Leveringsplikten for "Grinnøy" ligger tilbake i 1970-årene. Den gang var det Gunnar Jensen, Mehamn, som ønsket å utbygge sin bedrift "Gunnar Jensen Isanlegg" og søkte torsketrållatelse med fritak fra deltakerloven for å sikre råstoffgrunlaget til bedriften som grunnlag for de nye investeringer. Dette fikk han samtykke til. Det gikk imidlertid dårlig med bedriften etter noe tid; båten ble solgt, men fortsatte likevel å levere til Mehamn. Så kom den over på andre hender og var på slutten eiet av AS Grinnøyfisk, som igjen er eiet 100 % av Ytre Rolløya AS og går inn i Nergård-konsernet. – Fartøyet "Grinnøy" ble solgt til Island i 2004, og fartøyets kvote, fortsatt med pålagt leveringsplikt til Mehamn, fiskes opp etter rederikvoteordningen av rederiets fartøy "J. Bergvoll".

I den tiden Nergård-konsernet har hatt kontroll over fartøyet, har det aldri levert noen fangst i Mehamn. Men noen fangster, som ble losset i Tromsø, ble overtatt av Mehamn-bedriften Nordic Seafood AS, - som solgte dem videre omgående. Dette ga fortjeneste for bedriften, men ingen ringvirkninger for stedet Mehamn.

De to fartøyer "Nordfjordtrål" og "Sletnes" fikk sine dispensasjoner i forbindelse med den såkalte "Mehamn-pakken" i 1997-1998. Mehamn lå da nede etter konkurs i selskapet Nordkyn Products AS. Gjennom Øystein Jørgensen i Båtsfjord og hans selskap Jørgensen Holding AS ble det foretatt betydelige investeringer. Jørgensen anskaffet også de to nevnte fartøyene, til erstatning for tidligere fartøyer. Kommunen engasjerte seg aktivt og fikk bl.a. utvirket dispensasjoner og nye kvoter, slik at det hele virkelig var en samfunnsmessig "spleis" med statlige og kommunale myndigheter samt private interesser og samarbeid mellom sjø og land.

Resultatet var at "Nordfjordtrål", som erstattet den tidligere "Sletnes" med full leveringsplikt til Bugøynes, fikk 80 % av sin leveringsplikt flyttet til Mehamn. Den nye "Sletnes" representerte avløsning av to mindre båter med hver 0,35 kvote. Disse kvotene ble doblet under Mehamn-pakken slik at "Sletnes" idag har i alt 1,4 i kvotefaktor.

Den videre utvikling ble at Jørgensen Holding AS gikk sammen med Myre-gruppen i Vesterålen og skapte konsernet Nordic Sea Holding AS med produksjonsanlegg i Myre, Mehamn og Båtsfjord og med flere båter. I praksis viste det seg at båtene leverte i liten utstrekning i Mehamn. Det meste gikk til andre steder.

Anlegget i Mehamn, som formelt var eiet av Nordic Sea Mehamn AS, innstilte driften i desember 2002. Det gikk konkurs sommeren 2003, og båtene opererte deretter som fristilte med fri levering. Bare én enkelt gang har den ene, "Sletnes", levert én fangst til en bedrift på stedet, Nordkyn Seafood AS.

Nordic Sea-gruppen gikk inn i Westfish-Aarsæther-gruppen som igjen i 2004 ble solgt til Aker Seafoods AS.

Det er inngått avtale mellom Gamvik kommune og Aker Seafoods AS at Aker skulle starte opp anlegget og foreta levering av de to båtens fangster i samsvar med lovgivningens bestemmelser. Bedriften er også startet opp, og kommunen ser med den aller største interesse på den videre utvikling av leveringene.

### **Kjernen i leveringsplikten**

Kjernen i leveringsplikten er at en bedrift eller at sted skal være sikret råstoff.

Utgangspunktet er det norske prinsipp om en fisker-eiet flåte, som er nedfelt i deltakerloven. Unntak har imidlertid vært gitt for å sikre råstoffgrunnlag til et sted eller en produksjonsbedrift, som grunnlag for investering i bedriften. Dette har vært begrunnet i ønsket om relativt sikre arbeidsplasser som i sin tur gir grunnlag for stabil bosetting.

Det er imidlertid for snevert bare å se på fortjeneste ombord på båtene og i de bedriftene som leveringsplikten er gitt til fordel for. Ved levering på stedet vil båten naturlig få stedet som base. Det vil der bli foretatt leveranser, service m.v., og båten vil også naturlig få en grunnstamme i mannskapet fra vedkommende sted. Dette er ringvirkningene i en videre forstand.

For Gamvik kommune er forholdet at stedet Mehamn har allerede en infrastruktur tilstrekkelig til å betjene de vanlige behov for moderne båter. Dette gjelder elektro, elektronikk, mekanisk og levering av drivstoff. – Men det er klart at disse virksomhetene kan bygges ut bedre med et sikret kundegrunnlag i form av de nevnte båtene.

Det er derfor fundamentalt feil når Departementet vurderer en "balansering" mellom båtens og brukets/ stedets interesser. I og for seg sier også Departementet i høringsnotatet det helt riktige utgangspunkt, således side 16-17:

*"Det må derimot tas i betraktning at fiskeindustribedrifter er gitt tillatelse til å eie disse fiskefartøyene på tvers av hovedregelen i lov av 26. mars 1999 nr. 15 om retten til å delta i fiske og fangst (deltakerloven). Hovedregelen i lovens § 6 første ledd er at slik tillatelse bare kan gis til aktive fiskere, mens tillatelsene i disse tilfellene er gitt i medhold av en dispensasjonsbestemmelse i § 3 tredje ledd.*

*Vilkåret for å gi en slik dispensasjon er at "næringsmessige og regionale hensyn" tilsier at dette blir gjort. Dersom den fangstvirksomheten som drives i kraft av dispensasjonen ikke innebærer at man understøtter de aktuelle næringsmessige og regionale hensyn, faller selve grunnlaget for dispensasjonen i realiteten bort. Det er med andre ord det å skaffe råstoff til egen bedrift og de positive effekter man kan oppnå gjennom slike leveranser, som er selve grunnlaget for at vedkommende er gitt tillatelse til selv å eie og drive fiskefartøyet, istedet for å være henvist til å kjøpe råstoff fra fiskefartøy eid av aktive fiskere.*

*Dette tilsier at leveringsplikten i slike tilfeller skal være en salgspflicht til egen bedrift."*

Det er altså leveringsplikten som er satt som et vilkår for at vedkommende fartøy i det hele tatt får ta fisk opp av sjøen. Det skulle derfor være selvsagt at båten må underordne seg bedriftens eller bedriftenes produksjonsforhold. Departementet har imidlertid snudd dette på hodet når det flere steder i høringsnotatet er inne på at Mehamn-anleggene har problemer med å tilpasse sine behov til fartøyenes leveringsmønster. – Det motsatte utgangspunktet er egentlig selvsagt: Når båtene har leveringsplikt til et anlegg eller et sted, er det båtene som skal tilpasse sitt fangst- og leveringsmønster slik at det passer med anleggets eller anleggenes produksjonskapasitet.

Departementet gjør i det hele tatt en grunnleggende feil i hele utgangspunktet når det "balanserer" båtenes og anleggenes interesser. Det må derfor bare understrekes at det er båtene som må underkaste seg landanleggenes interesser, og ikke motsatt, og uten noen form for "balansering".

Dette gjelder således temaet "*ferskt/ fryst råstoff*". De fleste anlegg i Finnmark er ikke tilpasset behandling av fryst råstoff. – Båtene er imidlertid nå utstyrt for frysing, og de får bedre betalt for fisken i fryst tilstand. Dette er egentlig et paradoks. Det koster penger å fryse inn fangsten, og det koster penger å tine den opp. Resultatet blir også et dårligere produkt. – Når fryst råstoff likevel ligger høyere i pris, er årsaken at man der har hele verden som marked og ikke bedriftene innenfor et begrenset område.

Men når båten er pålagt leveringsplikt, skal den levere fisk slik at bedriften kan nyttiggjøre seg den. En frysetråler kan også levere ferskt, og det må den derfor gjøre selvom rederne har bekostet frysekapasitet. Dette er en overinvestering som de har gjort på tross av at de visste at de har leveringsplikt til vedkommende anlegg eller sted.

En konklusjon under dette avsnitt er altså at fisken skal fysisk leveres fra båten på stedet. Dette gjelder all fisk i samsvar med det som måtte være bestemt i vilkåret knyttet til dispensasjonen og trålkonsesjonen. Dersom "*all fangst*" skal leveres, betyr det at all fangst virkelig skal leveres og ikke noen begrensning til verken fiskeslag eller prosenter.

Unntak fra dette kan bare gjøres dersom alle bedrifter innenfor leveringspliktens område erklærer at de ikke kan ta imot. Dette må også objektivt kunne begrunnes. Det må også gjelde hvor det er felles eierforhold mellom båt og bruk. Gamvik kommune har dessverre dårlige erfaringer fra Nordic Sea Holding AS, som hadde produksjonsbedrifter både i Mehamn og i Båtsfjord og som – i praksis – lot det meste gå til Båtsfjord. Dette er

blitt ytterligere aktuelt ved den konsentrasjon som har skjedd innenfor Aker Seafoods ASA og Nergård-gruppen.

Det må understrekes at båten er knyttet til bruket eller stedet, slik som Departementet i og for seg er inne på i høringsnotatet pkt. 9 side 24-26.

\*\*\*

Vi vil så knytte enkelte bemerkninger til enkelte deler at Departementets høringsnotat:

#### **4. avsnitt: "Leveringsplikten i et samfunnsøkonomisk perspektiv"**

Vi vil her gjerne bemerke at Departementet – og også Fiskeriforskning i foretatte evalueringer – ser for snevert på "lønnsomhet" på båtens side sammenholdt med bedriftenes side. Et samfunnsmessig perspektiv må gå atskillig videre enn dette. Vi peker på hva vi selv skrev overfor om ringvirkningene under pkt. 3 ovenfor. Slike ringvirkninger er naturligvis vanskelige å måle. Men alle som lever på Finnmarkskysten vet hva det vil si å ha fisk i værene og det å være uten fisk i værene. Uten fisk vil folket flytte herfra, og hva vil vi da ha igjen av de investeringer som er lagt ned i tettstedene på Finnmarkskysten, både i infrastruktur, kommunale og statlige anlegg samt private boliger og annet ? Man kan ikke måle nyanser i snever privat lønnsomhet på sjø og land i et slikt perspektiv.

Det er tverrpolitisk enighet om at det bør opprettholdes en befolkning langs hele Finnmarkskysten, og at fraflyttingen bør søkes stanset. Som befolkningsstatistikken i Gamvik kommune viser, er vi nå nede på en smertegrense. Dersom leveringsplikten ikke opprettholdes som tiltenkt, vil vi meget lett kunne bikke over stupet ! – Dette er ytterst alvorlig, og det må ikke undervurderes !

#### **5. avsnitt: "Strukturen i leveringsplikten – behovet for forenkling"**

Det er riktig at systemet er vanskelig å ha oversikt over, ikke minst nå med de nye store grupperingene med Aker Seafoods ASA og Nergård-gruppen. Med utnyttelse av "enhetskvoteordningen", "rederikvoteordningen" og forskjellige opplegg er det i praksis tilnærmet umulig å kontrollere at fisken kommer dit den skal.

Vi må derfor virkelig støtte Departementets generelle målsetting om å knytte ett fartøy til ett produksjonsanlegg eller sted. Dette fartøyet skal betjene anlegget eller stedet med sin fangst. Det vil derfor i praksis måtte holde seg i dette området. Det er derfor uten betydning om båten kan fiske mer fordelaktig i andre farvann. Det er ikke det samme om leveringsplikten i så fall oppfylles av et annet fartøy innenfor gruppen idet, i første rekke, kontrollen da blir så meget vanskeligere.

#### **6. avsnitt: "Innskjerping av leveringsplikten – fra tilbudsplikt til salgspunkt i visse tilfeller"**

Vi kommer tilbake til utgangspunktet: Leveringsplikten er en **leveringsplikt**. Den skal verken være noen "tilbudspunkt" eller en "salgsplikt". Fangsten skal leveres på stedet som leveringsplikten er knyttet til, slik vi ovenfor har understreket. Vi finner derfor helt riktig mye av det som Departementet skriver under dette avsnittet. Det er først ved at båten virkelig leverer på det stedet den er pålagt leveringsplikt at de samfunnsmessige vilkår blir oppfylt.

#### **7. avsnitt: "Bearbeidingsplikt for råstoff"**

Vi er enige i at fisken som utgangspunkt skal bearbeides. Spesielt er det uheldig det som man ser nå: Fangsten leveres i fryst tilstand på fryseanlegg og på et sentralt sted, f.eks. Tromsø. En leveringsberettiget bedrift i Finnmark nytter sin forkjøpsrett, - og selger videre "på direkten". Det gir profitt for bedriften, men ingen ringvirkning for stedet.

Departementet har gode tanker omkring en plikt for anlegget til å foreta bearbeiding. Men vi ser for oss betydelige kontrollproblemer, slik også Departementet selv er oppmerksom på.

Departementet tar opp dimensjonen med leveringsplikten. Dersom det følges opp slik vi har fremholdt så sterkt i det foregående, at levering skal skje til det anlegget eller det stedet som er angitt i konsesjonsvilkårene, så vil hovedargumentet mot "trading" falle bort. I så fall vil vi i Gamvik kommune mene at anlegget selv bør kunne beslutte hvordan fisken skal anvendes. Slik er også høringsnotatet på side 19 inne på bedriftens behov og muligheter for fleksibilitet. Det skal slett ikke utelukkes eksportpakking som fersk. For det første krever det faktisk et ikke helt ubetydelig arbeid. Saltfiskproduksjon krever ofte ikke så mye mer. Dessuten oppnår man i alle tilfelle det viktigste: Båten kommer inn med fangst til stedet. – Kontrollen blir i så fall vesentlig enklere, og man sitter igjen med ringvirkningene.

Dette bør gjelde også hvor det er felles eierskap mellom båt og bruk.

## 8. avsnitt: "Leveringspliktens omfang"

Det har vært meget uheldig med begrensninger til 80 % av torsk og 60 % for hyse. Dette har gitt store muligheter for båtene til i virkeligheten å omgå hele leveringsplikten. De tilbyr fangster når det er overflod av fisk. De tilbyr småfisk og holder storfisken utenom. De tilbyr fangstene for aksept med til dels bare timers svarfrist.- Her kommer bl.a. Departementet inn på den "*balanserte løsning mellom industriens og fartøyenes interesser*" (side 20), som er grunnleggende feilaktig.

Derimot uttaler Departementet på samme side det uomtvistelig riktige:

*"Departementet anser nå at man likevel bør legge større vekt på hensynet til å få tilbudt et størst mulig kvantum råstoff til de aktuelle anleggene."*

Vi er fornøyde med at Departementet er kommet til denne erkjennelsen og at Departementet foreslår at både torsk og hyse skal leveres 100 % til anleggene. – Men hvorfor ikke andre fiskeslag: sei, uer, blåkveite, steinbit ?

Dette er interessante råvarer for de fleste bedrifter. Sei er til eksempel verdifull for hending om høsten, da det tradisjonelt er mindre råstoff av torsk og hyse. – Vi kan ikke se at Departementet gir noen begrunnelse for dette utover et postulat på side 21:

*"Dette tilsier imidlertid at sei fortsatt holdes utenfor leveringspliktig fangst."*

Dette er ingen begrunnelse, og det er overhodet ikke nevnt de andre fiskeslag som kommer inn med fangstene.

Vi må bare gjenta det prinsipielle: Var det et vilkår for dispensasjoner og konsesjoner at eksempelvis "*alle fangster*" skal leveres til en bedrift eller et sted, må dette tas på ordet. Som ovenfor påvist under pkt. 2 er dette forholdet for de tre båtene med leveringsplikt til Mehamn.

Departementet er inne på problemer med fiske sør/ nord for 62°N. – Når båten knyttes til bedriften slik som det var forutsetningen, vil den naturlig holde seg i området og ikke gå til fjerne farvann. Hvis den gjør det likevel, blir det på egen kostnad og risiko. Problemstillingen er derfor ikke reell. Rederiet har vært kjent med vilkåret og kan ikke bare oppføre seg som om det ikke gjelder.

Vi merker oss på side 21 at leveringsplikten etter någjeldende forskrift i 2004 angivelig skulle være oppfylt for 83 % av det kvantum som var omfattet av plikten. – Vi har våre tvil om dette også på generell basis. Men i alle fall for Mehamn er det langt mindre. Fra Fiskeriforsknings evaluering på side 25 ser vi at dette året fikk Mehamn levert 251 tonn av 2.291 tonn som var undergitt leveringsplikt til stedet. Dette er altså rundt 10 % !

Et grunnleggende spørsmål er hva som går foran: De individuelle vilkår eller forskriften. Gamvik kommune mener at det er de individuelle vilkår som gjelder. Det er disse som er pålagt som grunnlag for dispensasjoner og konsesjoner. Båteieren har akseptert det, og det er fulgt med ved senere salg eller utskifting av båtene. Dette er et tema i det ovennevnte søksmål for Øst-Finnmark tingrett hvor dette spørsmål vil bli rettslig prøvet.

Departementet mener at man kan lempe på vilkårene i forhold til båtene, men ikke skjerpe dem. Departementet har hele tiden forholdet til **båtene** for øyet.

Dette er grunnleggende galt. Leveringsplikten er pålagt båtene av hensyn til landanlegget eller stedet. Det er derfor stedet eller landanlegget som er begunstiget og som båten og båtens eiere har akseptert vilkårene for. Den riktige synsvinkel er derfor endringenes betydning for anlegget eller stedet og ikke for båten. – Departementet må frigjøre seg fra det press med uriktig argumentasjon som kommer fra fiskebåtrederne på dette punkt.

Myndighetene kan heller ikke på generelt grunnlag gjennom forskrift gjøre endring i disse individuelle vilkår, som innebærer berettigede interesser for landanleggene eller stedene og som det oftest vil være knyttet investeringer til som motstykke på land.

### 9. avsnitt: "Rydding i leveringsvilkårene"

Vi kan forstå at det i enkelte tilfelle er behov for klargjøring av formuleringene i leveringsplikten for enkelte fartøyer. – Det er imidlertid ikke tilfelle for Mehamn. Vi viser til hvordan vilkårene lyder for de tre angitte båtene hvor "*alle fangster*" skal leveres til Mehamn. – "*Alle fangster*" betyr naturligvis **alle fangster**, og det skulle ikke være noe behov for ytterligere presisering.

### 10. avsnitt: "Gjennomføring av leveringsplikten"

Det sies innledningsvis i dette kapittelet på side 24 at Departementet foreslår "*å endre leveringsplikten fra en tilbudsplikt til en salgspunkt*". Hvorfor ikke holde seg til det selvsagte utgangspunkt: **Leveringsplikt er leveringsplikt!** jfr. ovenfor under kapittel 5. Og man slipper alle de fine og sofistikerte begreper og analyser.

Vi vil faktisk ikke si mer på dette punkt om dette.

Departementet er på side 24-26 opptatt av problemet med fiskereide båter med leveringsplikt. – Det burde ikke være noe problem. Eieren har kjøpt båten med kjennskap til leveringsplikten. Normalt vil han da ha fått båten billigere enn ved kjøp av et fristilt fartøy. – Det er ingen grunn til at han etterpå skal bli fritatt for en forpliktelse som han har fått rabatt for ved kjøpet, med den privatøkonomiske gevinst dette representerer. Uansett vil landanlegget og samfunnet rundt bli skadelidende når båten fristilles.

Departementet ønsker på side 25 å øke kontakten og samhandlingen mellom fartøyeieren og begunstiget bedrift. Det foreslås derfor at fartøyeiere med leveringsplikt skal sette opp en plan for drift og levering for et halvt år om gangen og at det skal fremgå at planen er satt opp i samråd med den eller de bedrifter som er begunstiget gjennom leveringsvilkåret.

Gamvik kommune vil støtte dette. Forholdet har vært i Mehamn at de tilbud som er kommet til stedets bedrifter, er kommet med helt utilstrekkelig varsel, ofte bare timer for aksept uten forvarsel. En driftsplan vil derfor være et skritt i riktig retning.

Når et sted er begunstiget, som i vårt tilfelle Mehamn, vil vi imidlertid mene at også Gamvik kommune som bærer av stedets felles interesser må tas med på råd når



driftsplanen oppstilles. – Vi tror dette vil være riktig som generell regel, også i andre kommuner.

#### **11. avsnitt: "Tilbakekall av tillatelser i enkelte situasjoner"**

Gamvik kommune er enig i at tilbakekall må nyttes i langt større omfang enn det har vært gjort. Vi er også enige i Departementets betraktninger på side 27 om at det enkelte fartøy med leveringsplikt skal være knyttet til industribedriften eller stedet som leveringsplikten retter seg mot og bare disse. Kommunen vil gi sin tilslutning til dette.

Dersom produksjonsanlegget legges ned, er grunnlaget for dispensasjon og konsesjoner borte. – Det skulle være selvsagt at de da blir inndratt.

Det samme gjelder ved vesentlige brudd på leveringsplikten.

Såvidt vites, er imidlertid tilbakekall ikke nyttet av Departementet. Dette er forøvrig også et tema for den ovennevnte søksmål for Øst-Finnmark tingrett, hvor kommunens standpunkt har vært: Når Departementet har visst at båtene misligholdt leveringsplikten, pliktet myndighetene å inndra dispensasjonen.

#### **12. avsnitt: "Prisspørsmålet"**

Den gjeldende forskrift har tatt utgangspunkt i gjennomsnittspris i vedkommende prissone. Nå utvides dette til hele Nord-Norge, og det opprettholdes at prisen bestemmes særskilt for ferskt og fryst råstoff.

Gamvik kommune mener at dette er galt. Utgangspunktet er stadig at leveringsplikten er påheftet i anleggets og stedets interesse. Det er derfor anlegget som har den sterke posisjon med hensyn til pris, og etter kommunens oppfatning må det riktige være å ta utgangspunkt i Norges Råfisklags minstepris. En høyere pris kan enten være avtalt som bonus eller – hvis det er flere berettigede anlegg – at disse byr hverandre opp.

Innenfor Aker Seafoods ASA er vi kjent med at trålerne knyttet til Hammerfest og Lofoten leverer disse til sine respektive mottaksanlegg med utgangspunkt i minsteprisen og med et mindre kvalitetstillegg.

Vi er selvsagt klar over at dette har en side til trålermannskapenes lotter. Vi ser likevel ikke dette som avgjørende. Trålermannskaper tjener likevel relativt bra, og det har såvidt vi vet ikke vært noen vansker med å få godt mannskap ombord på trålerne i Aker Seafoods ASA.

Når leveringsplikten blir overholdt i samsvar med forutsetningene, at båtene faktisk har base på stedet, vil de også naturlig få en kjerne av mannskap fra stedet, og disse vil lettere ha forståelse for disse spørsmål.

Gamvik kommune vil påpeke det på nytt feilaktige utgangspunkt nederst side 30 i høringsnotatet, hvor Departementet er inne på "*en åpenbar negativ konsekvens av ordningen med leveringsvilkår – og da sett fra fartøyeierens side*". – Det er dette som er så feil: Fartøyeieren har fått dispensasjon på visse vilkår, eller han har kjøpt fartøyet vitende om vilkårene. Det må han kort og godt ta konsekvensene av og ikke først få en billig båt på grunn av leveringsplikten og så få gevinst ved å bli fritatt fra denne.

### 13. avsnitt: "Kontroll"

Høringsnotatet sier ikke noe om kontrollordninger, og dette er en svakhet.

I begrunnelsen for gjeldende forskrift er det understreket at ordningen må kontrolleres og følges opp, jfr. foredraget til den kongelige resolusjon for den gjeldende forskrift side 6.

I praksis har det ikke vært noen form for løpende kontroll. Departementet og Fiskeridirektoratet er ikke i en slik situasjon av de kan føre løpende kontroll. Med den någjeldende ordning er det faktisk også meget, meget vanskelig å utføre en slik kontroll.

Vi har i Gamvik kommune gjennomgått forspillet til den nå gjeldende forskrift. Dette var først NOU 2002:13 "Eierskap til fiskefartøy", som ble sendt på høring. Kontrollspørsmål var viet atskillig oppmerksomhet i Fiskeridirektoratet, som avga uttalelse fra flere distriktskontorer og flere avdelinger i Bergen. Vi har notert statistikkavdelingens uttalelse av 11. juli 2003 som sier:

*"Den foreslåtte forskrift vil bli uhyre arbeidskrevende å kontrollere. Dette betyr at kostnadene ved å kontrollere om vilkårene etterleves, neppe vil bli prioritert."*

Samme avdeling sier noe lenger ute:

*"Som det fremgår over, vil kontroll av at plikten overholdes være lite gjennomførbar. Siden forskriften mangler krav om dokumentasjon på tilbud av fisken, vil det blir svært vanskelig å dokumentere og straffe brudd på forskriften."*

Juridisk kontor har på side 8-9 i sin uttalelse av 11. mai 2003 et avsnitt om kontrollen. Det foreslås at det tas inn en bestemmelse om at:

*"... de leveringspliktige innen en viss dato sender inn revisorgodkjent oversikt over alle leveranser og deres forhold til plikten. En slik oversikt må beskrive alle leveranser med tilhørende identifikasjon av sluttsedlene, hvem som er kjøper og kjøpers forhold til å være leveringsberettiget eller tilhørighet til regioner som nevnt."*

Forøvrig pekes det på at vedtak om tilbakekall av ervervstillatelser og spesielle tillatelser, både på permanent og tidsbegrenset basis, bør foretas i større grad enn det har vært gjort til nå.

I foredraget til den kongelige resolusjon som ga begrunnelsen for någjeldende forskrift sies på side 6 under et avsnitt om kontroll:

*"Fiskeridirektoratet har i sin høringsuttalelse gått grundig inn på spørsmålet om hvordan man skal kontrollere at leveringsplikten heretter overholdes.*

*Departementet vil følge opp dette, med sikte på å etablere effektive kontrollrutiner. Dette må skje i samarbeid mellom Departementet, Fiskeridirektoratet og berørte organisasjoner, herunder Norges Råfisklag. Det foreslås tatt inn i forskriften en hjemmel for direktoratet til å gi nærmere bestemmelser om hvilke opplysninger fartøyeiere og andre skal gi, for å kontrollere at leveringsplikten er overholdt."*

Det er ikke gitt noen slik forskrift, og kontrollen har vært ikkeeksisterende.

Det er flere instanser som kan tenkes å forestå kontrollen. Fiskeridirektoratet kan nok muligens gjøre det, men i praksis – såvidt vi forstår – må man se bort fra det ut fra struktur og arbeidsform i direktoratet. Vi viser her til sitatene ovenfor.

Den eneste instans som – såvidt vi ser det – kan utføre en effektiv kontroll er Norges Råfisklag. Her ligger mulighetene tilstede gjennom den gjeldende omsetningsordning, og Råfisklaget vil lett kunne legge inn kontrollsperrer i sine datasystemer som vil vise avvik fra leveringsplikten. Det må da pålegges Råfisklaget en varslingsplikt til alle berørte i slike tilfelle.

Det er et problem at Norges Råfisklag har med nebb og klør motsatt seg å bli pålagt denne kontrollplikten. Dette kan påvises fra høringsrunden forut for gjeldende forskrift. Vi har også sett det i en konkret sak i Mehamn hvor Ytre Rolløya AS åpenbart hadde overtrådt leveringsplikten i forhold til Nordkyn Seafood AS. Bedriften saksøkte både Grinnøyfisk AS, Ytre Rolløya AS og Norges Råfisklag med krav om erstatning. Saken var nr. 05-036728TVI-OSFI ved Øst-Finnmark tingrett. Den kom imidlertid ikke til doms idet Grinnøyfisk AS aksepterte erstatningskravet og betalte det under saksforberedelsen.

Vi antar imidlertid at Departementet har de nødvendige hjemler til å kunne pålegge Norges Råfisklag denne kontrolloppgaven. Råfisklaget har jo også forøvrig blant sine oppgaver mye av kontrollerende art.

Dette må derfor klargjøres i forskriften at Norges Råfisklag må pålegges å kontrollere at leveringer skjer i samsvar med betingelsene. Det er bare dette som er lovlig levering. Dette vil naturlig være et av lagets oppgaver, og laget er også det eneste organ som er i en posisjon som kan utføre kontrollen.

Det er imidlertid grunn til å beklage at Departementet i det nye høringsnotat i det hele tatt ikke har nevnt kontrollproblemene. Vi gjentar her at dette var langt fremme under utarbeidelsen av den gjeldende forskrift; intet har vært gjort etterpå, og det heller ikke har vært noen løpende kontroll.

Det er imidlertid ett som er helt sikkert: Kontrollen blir vesentlig lettere å gjennomføre når leveringsplikten tas på ordet, slik vi her i denne uttalelsen så mange ganger har fremholdt.

\*\*\*

Etter denne gjennomgåelsen av høringsnotatet gir vi følgende avsluttende bemerkninger:

### **Forskrift er unødvendig**

I Gamvik kommune har vi lenge sett på forskriften og de spørsmål som denne tar sikte på å regulere, og vi er kommet til at forskriften er unødvendig og at det beste er at den oppheves.

Bakgrunnen for dette er at leveringsplikten virkelig er en **plikt til levering** til enten den bedrift, det sted eller i det område som er satt i vilkårene. Det skal ikke være tillatt å levere til annet sted slik som den nå gjeldende forskrift har i § 6.

Det må igjen understrekes at leveringsplikten verken er en "tilbudspunkt" eller en "salgsplikt", men kort og godt det som ordet selv sier: En plikt til levering.

Kontrollen må gjøres av Norges Råfisklag som i systemet med leveringsoppgaver lett vil kunne overvåke at betingelsene overholdes.

Unntak kan bare tenkes hvis bedriften eller bedriftene virkelig frasier seg fisken. Dette vil lett kunne skje i tilfelle med eierfelleskap og særlig i dagens situasjon med de store konserner. Et slikt avkall må gjøres skriftlig, og det må være etterviselig at bedriften eller bedriftene virkelig ikke var i stand til å ta hånd om fangsten. Meldingen må sendes både til Norges Råfisklag for kontroll, til Fiskeridirektoratets distriktskontor og til vedkommende kommune.

Hvis det i vilkårene står subsidiær leveringsplikt til et distrikt, må levering i så fall skje i distriktet. Slik er situasjonen i de tre leveringsvilkår tilknyttet Mehamn. Det er her bestemt subsidiær leveringsplikt til "*Øst-Finnmark*".

Hva hvis bedriften ikke kan ta imot, den er f.eks. nedlagt? – I så fall må dispensasjonen inndras, slik høringsnotatet angir side 27. Det er da ikke lenger grunnlag for den dispensasjon som i sin tid ble gitt.

For "Nordfjordtrål" er det en spesiell situasjon: Den har leveringsplikt på minst 20 % til Bugøynes og resten til Mehamn. Men båten er så stor at den ikke kan gå til kai ved anlegget i Bugøynes. Den har derfor heller aldri levert noe til Bugøynes. – Men dette er rederiets risiko: Det må tilpasse fartøyet til vilkårene. Den naturlige konsekvens er at dispensasjonen inndras inntil rederiet har skaffet et fartøy som kan oppfylle vilkårene.

Det som er undergitt leveringsplikt, vil også være angitt i vilkårene. Hvis det er bare torsk, skal all torsk leveres i samsvar med vilkåret, både hovedfangst og bifangst. Hvis det er "*alle fangster*", så skal alt leveres. Rederiene vil innvende at dette urimelig innskrenker deres operasjonsmønster. De vil i så fall vanskelig kunne bruke båtene i fiske i Nordsjøen. Det vil være unødig kostbart å frakte fisken til Finnmark, når den likevel ved eksport skal fraktes sørover igjen. – Om dette er bare å si: Enten må de gjøre det likevel, eller de må avstå fra fisket i Nordsjøen.

Hvem skal være berettiget? Dersom én bedrift er angitt i dispensasjonsvilkåret, er saken grei. Hvis det er et sted eller et distrikt, må det være tilstrekkelig at vedkommende er godkjent kjøper med et fast anlegg, enten eiet eller leiet.

På dette punkt kunne man kanskje tenke seg et behov for en forskrift, men en slik presisering vil også kunne gjøres et Fiskeridirektoratet som en presisering av vilkåret.

Prisen: Når bedriften eller bedriftene har rettskrav på å kjøpe fangstene, vil prisen naturlig i utgangspunktet være Råfisklagets minstepris med de tillegg som partene eventuelt måtte bli enige om. Hvis det er flere bedrifter som er berettiget, vil fordeling

skje enten gjennom avtale eller gjennom priskonkurransen mellom kjøperne. Båten vil naturlig levere til høystbydende, så lenge den holder seg innenfor leveringsplikten.

Når det gjelder kravet til "*bearbeiding*", ser også Gamvik kommune det som mest ønskelig at en størst mulig del av verdiskapningen skjer på stedet. Men her mener vi at det likevel må være opp til kjøperen å bestemme anvendelsen av fangsten.

Som **konklusjon** på dette punkt mener vi med dette å ha påvist at det egentlig er unødvendig med noen forskrift om disse forhold. Den skaper problemer hvor det egentlig ikke er noen.

### **Avslutning**

Kommunens synspunkter om dette kan synes provoserende. Årsaken til det er at rederiene altfor lenge har klart å sette sine egne interesser i fokus. Det har vært talt vakkert om behovet for å få fisken tilbake til Finnmark. Også rederiene taler i denne retning. Men i praksis blir det slik at fisken går andre steder.


Det er dette vi har ønsket å presisere: Leveringsplikt er plikt til levering, til bedrift, til sted eller område slik angitt i vilkårene for det enkelte fartøy. Rederiet har kort og godt å innrette seg etter dette og må ta på sin kappe det bry og de kostnader som er knyttet til det. Dersom de ikke er villige til å gjøre dette, er grunnlaget for dispensasjonene borte, og båtene må bare trekkes ut av konsesjonspliktig norsk fiske.

På den annen side er fiske den helt overveiende primærnæring på Finnmarkskysten. Uten fisken med de ringvirkningene denne skaper, vil våre kystsamfunn ganske lett bli lagt øde.

Befolkningsutviklingen i Gamvik kommune har vi pekt på innledningsvis. Man må forstå – også i hovedstaden – at situasjonen er til det ytterste kritisk.

Leveringsplikt er imidlertid et redskap som vil være effektivt. Men betingelsene må tas på ordet og det må påsees fra myndighetenes side at de blir overholdt. – Med en utvannet forskrift blir det så lett for rederiene å gjøre omgørelser, slik forholdet har vært under den mislykkete forskriften av 13. september 2003.

Med vennlig hilsen

  
Roger Hansen  
Ordfører