

Fiskeripolitikkenes distriktsformål må gjenreises

Uttalelsene fra rådsmøtet i Kystens Tankesmie 18.05. 2026.¹

Sammendrag

Dette notatet argumenterer for at norsk fiskeriforvaltning i økende grad har fjernet seg fra de distriktpolitiske formålene i Havressursloven og Deltakerloven. Hovedbudskapet er at dagens strukturpolitikk og forslagene i Fiskeridirektoratets høringsnotat i for liten grad vurderer hvordan fiskerettigheter og kvoter påvirker sysselsetting, bosetting og verdiskaping i kystsamfunnene.

Dokumentet hevder at Fiskeridirektoratet i hovedsak vurderer reguleringstekniske spørsmål, mens konsekvensene for distriktene og samfunnsøkonomien er utilstrekkelig utredet i forhold til regjeringens egen utredningsinstruks.

Et sentralt tema er fordelingen av strukturgevinsten når tidsbegrensede strukturkvoter utløper. Dagens forslag vil føre til ytterligere sentralisering av fiskerettigheter og økt omsettelighet av kvoter, noe som kan svekke kystsamfunnene og komme i konflikt med lovenes distriktpolitiske formål.

Videre kritiseres utviklingen der stadig større fartøy klassifiseres som «kystfiskefartøy». Forslaget om å definere fartøy med lasteromsvolum under 500 m³ som kystfiskefartøy beskrives som en betydelig utvidelse, og i praksis inkluderer det fartøy på opptil 50–60 meter. Dette hevdes å bidra til overføring av kvoter fra tradisjonelle kystfartøy til større og mer kapitalintensive fartøy.

Dokumentet argumenterer også for at strukturpolitikken ikke har redusert den samlede kapasiteten i fiskeflåten. Tvert imot vises det til en økning i både bruttotonnasje og motorkraft siden 2007, noe som tolkes som et tegn på at strukturpolitikken har ført til en mer sentralisert og kapitalintensiv flåte, uten å oppfylle målet med strukturkvotene, som var å redusere og tilpasse kapasiteten til ressursgrunnet.

Det foreslås flere endringer:

- sterkere bruk av kvotepolitikken for å sikre arbeidsplasser og bosetting i kystsamfunn,
- offentlig utlysning og mulig auksjonering av frigjorte fisketillatelser,
- strengere krav til leveringsplikt og lokal foredling,
- regional fordeling av tilbakeførte strukturkvoter,
- tydeligere skille mellom trålere med og uten leveringsplikt,
- og gjeninnføring av en tydeligere definisjon av tradisjonelle kystfiskefartøy under 28 meter.

¹ Oppklarende spørsmål kan stilles til sakens utreder, styreleder i Kystens Tankesmie professor Torbjørn Trondsen, tlf +4790740832, torbjorn.trondsen@gmail.com
Se også <https://www.kystenstankesmie.no/fiskeripolitikkenes-distriktsformal-ma-gjenreises/>

1. Bakgrunn

Forvaltningen av norske fiskeressurser reguleres i hovedsak av Havressursloven (Total tillatt fangst og fordeling) og Deltakerloven (fiskernes fangstadgang).

§1 Havressurslovens formål² er:

- å sikre ei berekraftig og samfunnsøkonomisk lønsam forvaltning av dei vittlevende marine ressursane og det tilhøyrande genetiske materialet
- **og å medverke til å sikre sysselsetjing og busetjing i kystsamfunna.**

§ 1: Deltakerlovens formål³ er:

- å tilpasse flåtens fangstkapasitet til ressursgrunnlaget for å sikre en rasjonell og bærekraftig utnytelse av de marine ressurser
- **å øke lønnsomheten og verdiskapingen i næringen og gjennom dette trygge bosetting og arbeidsplasser i kystdistriktene,**

Lovene er også sammenvevd, i og med at reguleringer kan være begrunnet i begge lovene. De enkelte kulepunktene er ikke prioritert. Det betyr at myndighetenes forslag til tiltak og reguleringer skal konsekvensvurderes opp mot målene og etterleves i forvaltningspraksisen.

Formålene kan sammenfattes i to punkter:

- Sikre bærekraft og samfunnsøkonomisk lønnsomhet fra ressursene gjennom tilpasning av fangstkapasiteten.
- Legge til rette for en lønnsom og verdiskapende høsting som skal komme kystbefolkningen til gode som trygger arbeidsplasser og bosetting

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet innbefatter både lønnsomheten til selve flåten og fiskerne, og verdiskapingen i foredling og inntektsringvirkninger til kystbefolkningen gjennom arbeidsplasser som trygger bosettingen.

Det er imidlertid et paradoks at fiskeriforvaltningen, som fastsetter fordelingen av kvoter og fisketillatelse, i stor grad vektlegger nasjonale måltall for kvoter og fangst, men feiler å fordele fiskerettigheter og kvoter som trygger arbeidsplasser og kommer kystbefolkningen til gode. De fiskeriavhengige kommunene opplever derfor stadig færre og utryggere arbeidsplasser, samt avfolkning, som følge av de fiskeripolitiske reguleringene.

Nærings- og fiskeridepartementet har i brev av 16. oktober 2025 bedt Fiskeridirektoratet utarbeide et justert høringsnotat om ny forskrift om fiskeritillatelse og kvotefaktorer i tråd med de relevante konklusjonene fra Stortingets behandling av kvotemelding 21, og i samsvar med endringene i deltakerloven av 26. mars 1999 nr. 15 som ble vedtatt 5. mars 2012.

² <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-06-37>

³ <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1999-03-26-15>

2. Fiskeridirektoratets Høringsnotat

Resultatet av dette arbeidet Fisketillatelser, kvotetak, og fordeling av strukturgevinst er fremlagt i **et høringsnotat 26.03.2026**⁴

Kystens Tankesmie vil i det følgende gjennomgå, kommentere og komme med forslag til forbedringer av **de distriktspolitiske konsekvensvurderingene** i Nærings- og Fiskeridepartementets utredningsinstruks og Fiskeridirektoratets forslag i høringsnotatet.

Jeg legger til grunn regjeringens egen utredningsinstruks⁵ om at seks hovedspørsmål skal besvares i offentlige utredninger:

1. *Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?*
2. *Hvilke tiltak er relevante?*
3. *Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?*
4. *Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de, og hvem blir berørt?*
5. *Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?*
6. *Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?*

Utarbeidelse av nye forskrifter, skal ta utgangspunkt i hva som er problemet og hvilke tiltak som er relevante i henhold til Havressursloven og Deltakerlovens formål, i tillegg til de konkrete tilleggene som følger av Stortingets behandling. Det betyr at høringsnotatet må vurdere hvordan forslag til nye forskrifter bidrar til de prinsipielle spørsmålene som tiltakene reiser i hht. til formålsparagrafene i de to lovene. Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de, og hvem blir berørt?

Fiskeridirektoratets vurderinger er avgrenset til reguleringstekniske spørsmål uten å vurdere konsekvensene for bærekraft, samfunnsøkonomisk lønnsomhet eller om forskriftforslagene legger til rette for en lønnsom og verdiskapende høsting som kommer kystbefolkningen til gode gjennom trygge arbeidsplasser og bosetting (de distriktspolitiske konsekvensene). De tiltakene som anbefales må klargjøres og begrunnes med forutsetningene for en vellykket gjennomføring

3. Fordeling av strukturgevinst

Fordelingen av strukturgevinsten som oppstår når tidsbegrensede strukturkvoter utløper skal ifølge stortingsvedtaket skje «med full effekt på grunnkvoter og halv effekt på gjenværende strukturkvoter (modell x) etter opprinnelig hjemmelslengde/gruppe).» (s3)

KYSTENS TANKESMIE: Stortingets vedtak⁶ bryter med forskriftene fra 2007 som lå til grunn da fiskerne ble invitert til å kjøpe og kondemnere gamle fartøy og få overført 80-90% av kvoteandelene i 20-25 år, som deretter tilbakeføres til alle

⁴ <https://www.fiskeridir.no/hoeringer/horing-fiskeritillatelser-kvotetak-og-fordeling-av-strukturgevinst>

⁵ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/utredningsinstruksen/id3060944/>

⁶ Vedtak nummer 592

fartøyene i hjemmelsgruppa. Stortingets vedtak skaper også **forvirring** fordi grunnkvoten for det fartøyet som er kondemnert ikke lenger eksisterer, men er overført som en strukturkvote til et annet fartøy, uten at verken departementet eller høringsnotatet avklarer hvor stor del av strukturkvoten som eventuelt i virkeligheten skal beregnes som grunnkvote.

Men i praksis antas det at dersom et rederi har kjøpt to grunnkvoter fra fartøyer som er kondemnert, vil det sitte med tre kvoter, dvs. 1,0 (Egen grunnkvote) +0,8+0,8 =2,6 strukturkvoter. Kvotekjøpet vil være avskrevet i skatteregnskapet, men rederiet trenger likevel bare å tilbakeføre 0,8 (50% av strukturkvotene), tilbake til den aktuelle hjemmelsgruppa. Om fartøyet tilhører samme hjemmelslengden, vil fartøyet få del i de tilbakeførte kvotene (strukturgevinsten) uten noen økonomisk kompensasjon til samfunnet. Om fartøyet ikke tilhører den hjemmelsgruppen kvotene er hentet fra, vil det kun beholde 50% av strukturkvotene uten kompensasjon. Men i og med at det legges opp til strukturering gjennom omsetning av ID-kvoter uten at fartøy kondemneres, kan fartøy som mister de opprinnelige strukturkvotene kjøpe opp kvoteandeler i fisketillatelses-/kvotemarkedet. **Det legges med andre ord til rette for en betydelig forsterket omsettelighet av fiskerettigheter gjennom ID-andeler, noe som uten begrensninger vil føre til en strukturings- og sentraliseringsbølge som kan komme i konflikt med Deltakerlovens distriktpolitiske formål.** Spørsmålet er derfor i hvilken grad andre reguleringer som kan hindre at det skjer, tas i bruk.

4. Felles strukturkvoteforskrift?

Nærings- og fiskeridepartementet har i ettertid besluttet at høringsnotatet ikke skal omfatte implementering av faste kvotefaktorer. Videre ble det der forutsatt at strukturkvoteforskriftene for kystfiskeflåten og havfiskeflåten skal beholdes, og at regler om fordeling av strukturgevinst skal inngå i disse to forskriftene. Fiskeridirektoratet har i høringsnotatet foreslått at de to strukturkvoteforskriftene for havfiskeflåten og kystfiskeflåten slås sammen til én felles forskrift. Dette er avklart med departementet.

KYSTENS TANKESMIE: Her er det en konflikt mellom departementet og direktoratet. Det oppgis ikke hvem i departementet som har avklart at forskriftene kan slås sammen, som altså departementet er i mot. **Hvis sammenslåing av de to forskriftene innebærer at reglene for kyst og hav skal praktiseres på samme måte, vil departementets handlingsrom for tilpasning av flåtestrukturen til lovens distriktpolitiske formål, som er forskjellig langs vår langstrakte kyst etter § 14 i havressursloven, reduseres.**

5. Fleksible kvotefaktorer etter distriktpolitiske formål

Det skal **ikke** innføres faste kvotefaktorer, slik det tidligere var vedtatt, men ikke iverksatt, i ny § 15 i lov av 16. Mars 1999 om retten til å delta i fiske og fangst (deltakerloven) skal ikke iverksettes foreløpig. Hjemmelen for strukturkvoteordningene og fordeling av strukturgevinst vil dermed fremdeles være § 14 om spesielle kvoteordningar i lov 6. juni 2000 om forvaltning av viltlevande marine ressursar (havressurslova)(S.3) som sier følgende: «Som ledd i ei tilpassing av fiskeflåten til ressursgrunnlaget kan departementet i forskrift gje reglar om høgare

kvote for enkeltfartøy når anna fartøy permanent eller mellombels vert teke ut av haustingsverksemda. Departementet kan fastsetje fleire vilkår for tildeling av slik høgare kvote».

KYSTENS TANKESMIE: Dette gir Departementet handlingsrom til å sette vilkår for omfordeling av tilbakeførte strukturkvoter i tråd med lovens distriktpolitiske formål, både til etablerte og nye rederier med spesielle samfunnsoppdrag, som leveringsavtaler og rekruttering som kommer kystbefolkninga til gode.

6. Strukturkvoter skal tilbake til hjemmelsgruppa

Det slås fast i høringsnotatet at:

- a. Det skal legges til grunn at gruppeinndelingen etter **hjemmelslengde** i kystfiskeflåten skal ligge fast, jf. Stortingsvedtak 590 (2023-2024)
- b. De gjeldende konsesjons- og årlige deltakerordningene er opprettet på bakgrunn av hensyn som ligger innenfor formålet i deltakerloven (s 6).
- c. Dersom vilkårene for å inneha en spesiell tillatelse for et fartøy ikke lenger er oppfylt, må tillatelsen tilbakekalles, jf. § 18 i deltakerloven (s7)

KYSTENS TANKESMIE: Dette gir også departementet handlingsrom til å prioritere kvoter i tråd med lovenes formål.

7. Konsesjonsordningens hovedformål

I Fiskeridirektoratets tolkning av departementets utredningsinstruks, avgrenses rammene for hva som skal hensynstages som illustreres av følgende utsagn:
-Hovedformålet med innføringen av konsesjonsordningene har vært å tilpasse fangstkapasiteten til ressursgrunnlaget og samtidig forbeholde adgangen til å delta i det enkelte fiskeri til dem som historisk har drevet fiskeriet (s. 12).

KYSTENS TANKESMIE: Dette kan ikke være riktig. Deltakerlovens gir også myndighetene fullmakt til å prioritere deltakeradganger til nye rederier som oppfyller lovens distriktpolitiske formålsparagraf.

Fiskeridirektoratets underliggende premisser innsnevrer departementets styringsmuligheter i tråd med lovens formål.

8. Departementet kan prioritere kvoter til åpen gruppe

Den nye § 21 første ledd i Deltakerloven gir departementet kompetanse til å fastsette forskrift om vilkår for å kunne delta i fiskeri der det ikke er krav om fiskeritillatelse etter § 12 (Krav om spesiell tillatelse til enkelte former for fiske og fangst). Den gir videre kompetanse til å fastsette vilkår for å kunne delta uten fiskeritillatelse i åpen gruppe i fiskeri med krav om fiskeritillatelse. I motsetning til det nåværende regelverket vil det ikke lenger være en begrensning på at det bare kan fastsettes forskrift for et år av gangen.

KYSTENS TANKESMIE: Med denne presiseringen sikrer Departementet fortsatt mulighet til å prioritere kvoter til åpen gruppe til fartøy uten

individuelle fisketillatelser for å fremme de distriktpolitiske formålene i fiskerilovene.

9. *Fisketillatelsens varighet*

Direktoratet skriver at forslaget om omgjøring av dagens deltakeradganger i kystfisket til fisketillatelser i lukkede grupper har som konsekvens at en tillatelse om å fiske i en såkalt lukket gruppe ikke lenger vil ha en årlig tidsavgrensning (s22).

KYSTENS TANKESMIE: Omgjøring av deltakeradganger til permanente fisketillatelser innebærer en innsnevring av departementets muligheter til å omfordele fiskerettigheter i henhold til fiskerilovenes distriktpolitiske formål.

10. *Hva er nødvendige forutsetninger etter lovens formål?*

En annen sentral endring er at den nye bestemmelsen ikke lenger inneholder en forutsetning om at en begrensning i fisket skal være «nødvendig». Kravet om at tiltaket skal være nødvendig har vært forstått som at tiltaket må være formålstjenlig for å oppnå en eller flere av målsettingene som er nevnt i loven. Departementet mener at begrepet «nødvendig» derfor kan være misvisende, jf. Prop 137 L (2019-2020). (s22).

KYSTENS TANKESMIE: Dette forslaget svekker igjen departementets styringsmuligheter i tråd med lovens målsettinger. Så lenge «nødvendig» defineres som formålstjenlig for å oppnå blant annet de distriktpolitiske og samfunnsøkonomiske formålene med loven, kan det ikke være noe problem. Her er det lansert endringer fra byråkratene som svekker styringsevnen i tråd med lovenes formål. **Forslagsendringen bør derfor trekkes tilbake**

11. *Fiskeripolitiske hensyn for strukturkvoter.*

Det kan i strukturkvoteordningen for havfiskeflåten settes vilkår for tildeling av strukturkvote for å sikre distriktsmessige hensyn, eller når fiskeripolitiske hensyn ellers tilsier det. Ved tildeling av strukturkvote i kystfiskeflåten kan det også settes vilkår når dette følger av alminnelige forvaltningsrettslige regler.

KYSTENS TANKESMIE: Denne regelen bør opprettholdes for å gi myndighetene vide fullmakter til å sette krav til fangst- og levering som kan oppfylle de distriktpolitiske formålsparagrafene i fiskerilovene

12. *Bruken av frigjorte strukturkvoter*

Tilleggskonsesjoner eller deltakeradganger som oppgis ut over tillatelsen som skal struktureres, kan på visse vilkår reforderes til gjenværende fartøy. Til den enkelte strukturgruppe er det knyttet begrensninger av ulik art tilpasset strukturen i den enkelte gruppe, distriktsmessige hensyn eller andre forhold. Det er eksempelvis fastsatt regler om kvotetak og avkortning, samt regler om forbud mot tildeling av strukturkvote i torsketrålfisket avhengig av hvor tillatelsen var registrert hjemmehørende pr. 1.1.1996. Strukturkvote tildeles årlig med en tidsbegrensning på

20 år eller 25 år avhengig av når de ble tildelt første gang. Som hovedregel videreføres strukturkvotene fra år til år (s.28).

TT. Frigjorte strukturkvoter bør kunne utlyses på nytt med regional fordeling slik at de kan komme kystbefolkningen til gode i tråd med formålene.

13. *Kapasiteten i fiskeflåten øker med strukturpolitikk*

Fiskeridirektoratet skriver: Å investere i et fartøy for deretter å trekke det ut igjen av fiske i forbindelse med strukturvoteordningen kan fremstå som lite lønnsomt og uhensiktsmessig. Siden kondemneringskravet i strukturvoteordningene ble opphevet **27. november 2020** er heller ikke hensynet til kapasitetstilpasning like sterkt da fartøyet som trekkes ut av fiske kan søkes satt inn igjen i fiske som erstatningsfartøy for annet fartøy. Hensynet til kapasitetstilpasning vil ivaretas ved at utskiftningstillatelsen oppgis. Formålet med strukturvoteordningen, å redusere antall fartøy i gruppen, vil derfor bli oppfylt ved at det ikke settes inn et fartøy på tillatelsen (s37).

KYSTENS TANKESMIE: Etter at kravet om kondemnering ved strukturering er opphevet, er en viktig forutsetning for kapasitetstilpasningen i fiskeflåten borte. Fiskeridirektoratets egen statistikk viser at i den perioden strukturpolitikken har vært virksam, har den samlede norske fiskeflåten i perioden 2007–2025 økt med 42% (147 000) i bruttotonnasje og 16% (270 000) i motorkraft. Det som Fiskeridirektoratet beskriver som formålet med strukturpolitikken (jfr. pkt. 5 over) er en total fiasko. Tvert imot har strukturpolitikken ført til en mer kapitalintensiv og sentralisert flåtekapasitet, finansiert og pantsatt med statsgaranterte fiskekvoter. Når så heller ikke de øvrige formålene med fiskerilovene følges opp, er det nå behov for å reorganisere kvotefordelingen slik at den kan komme kystsamfunnene til gode (jf. s.40). Avviket mellom lovens formål og den faktiske utviklingen i de fiskeriavhengige kystsamfunnene er økende, men samtidig gjemt i et byråkratisk språkbruk, med så mange regler som er nærmest umulige for utenforstående å holde oversikt over og vurdere konsekvensene for kystsamfunnene. Dette må i seg selv sies å være et brudd på regjeringens egen utredningsinstruks.

14. *Definisjon av et kystfiskefartøy*

I Fiskeridirektoratets forslag til ny forskrift om fisketillatelser og deltakelse i åpne fiskerier

- d. -(§. Definisjoner e) Et «Kystfiskefartøy»: fartøy med lasteromsvolum under 500 m³ (s.55)

KYSTENS TANKESMIE: Et fartøy med 500 m³ kan være opptil 50–60 meter langt. En slik definisjon må da også inkludere norske auto linefartøy (Konvensjonell hav) med en lasteromskapasitet på 300 m³. Definisjonen utvider dermed tidligere tiders definisjon av kystfiskefartøy som var under 28 meter. Gjennom en slik utvidelse som i stor grad umerkelig har skjedd over tid etter hvert som fartøy på opptil 500 m³ er tillatt å kjøpe opp kvoterettigheter fra mindre fartøytyper gjennom strukturering. Etter utløpet av

strukturingsfasen forsøkes det nå å regulere flåten slik at halvparten av strukturkvotene fra kystfiske forblir på havfiskefartøy med lengde opp til 50 meter. Dette vil skape et ytterligere avvik mellom lovgivningens formål og den faktiske utviklingen i næringen. **Definisjonen av et kystfiskefartøy og den tilhørende kvoteandelen bør derfor tilbakeføres til ordinære kystfiskefartøy under 28 meter.**

- e. -§5. Generelle kriterier for tildeling av tillatelse: Det kan tildeles fiskeritillatelse i lukkede fiskerier som nevnt i kapittel 2 til fartøyeier for et bestemt fartøy til erstatning for tilsvarende tillatelse som oppgisDenne bestemmelsen er ikke til hinder for nytildeling etter særskilt beslutning fra departementet(s 57)

KYSTENS TANKESMIE: Departementet kan gi nytildelinger. **For å bryte sentraliseringen av fiskeretter bør det vurderes om alle fisketillatelser som frigjøres ved at rederier legges ned, fiskere pensjonerer seg, eller ved utløp av strukturingsperioden bør legges ut til offentlig søknad eller eventuell auksjon.** Da kan alle interesserte søke, og myndighetene kan gjennomføre en reell prioritering i henhold til lovens formål og rette opp regionale skjevheter

15. *Ombordproduksjon*

-§ 14 Ombordproduksjon (S62). Uten særskilt tillatelse er det forbudt å drive ombordproduksjon på fartøy som eieren er tildelt torskestråltillatelse for, dersom det er stilt vilkår om levering av fangst fra fartøyet, jf. forskrift 12. september 2003 nr. 1131 om leveringsplikt for fartøy med torskestråltillatelse. Uten slik særskilt tillatelse er det også forbudt å ha eller installere utstyr for ombordproduksjon på fartøy som nevnt i første ledd.

Med ombordproduksjon menes all videre bearbeiding av fiskekjøtt som blir gjort om bord i fartøyet, med unntak av frysing og pakking, etter at fisken er bløgget, sløyd og hodekappet.

KYSTENS TANKESMIE: Denne bestemmelsen var opprinnelig ment å sikre at foredlingen fortsatt skulle skje på landanlegg og ikke på fabrikktrålere. **Bestemmelsen er blitt helt meningsløs etter at 90 prosent av hvitfisken fryses og eksporteres direkte utenom de landanleggene der de har leveringsplikt til fiskeindustrier utenfor Nord-Norge og i utlandet. Regelverket bør her strammes opp slik at alle fartøy som har leveringsplikt må dokumentere at foredling faktisk foregår ved landanlegg i de tilgodesette regionene.** Dette må være en betingelse for å få tildelt slike øremerkede kvoter i hht. formålene i fiskerilovene. **Kvotene bør tilbaketrekkes fra dem som ikke oppfyller kravet, og reforderes til andre fartøy som kan oppfylle foredlingskravet.**

Samtidig trenger det ikke lenger være et hinder for at de frysetrålere som ikke har leveringsplikt, kan filletere fisken om bord om dette kan gi bedre verdiskaping.

16. *Konsentrasjon av eierskap*

§ 15. En enkeltperson, et selskap eller en sammenslutning kan ikke, gjennom direkte eller indirekte eierskap, inneha torskeetråttillatelse for flere fartøy enn det antall fartøy som til sammen vil bli tildelt inntil 12 kvotefaktorer.

Tilsvarende konsentrasjonsgrenser skal legges til grunn for tillatelse til endring i eiersammensetningen i medhold av deltakerloven § 9.

§ 16 Når fartøy og fiskeindustribedrift er eid av samme eier gjelder følgende konsentrasjonsgrenser:

a) eieren kan ikke inneha torskeetråttillatelse for flere fartøy enn det antall fartøy som til sammen vil bli tildelt inntil 9 kvotefaktorer uavhengig av hvilke fiskeindustribedrifter fangsten leveres til, og

b) når mer enn en fiskeindustribedrift er eid av samme eier, kan eieren inneha torskeetråttillatelse for fartøy som til sammen vil bli tildelt inntil 7 kvotefaktorer for det enkelte fiskeri for hver fiskeindustribedrift han eier, når han har plikt til å levere fangsten fra fartøyet til fiskeindustribedriften etter forskrift 12. september 2003 nr. 1131 om leveringsplikt for fartøy med torskeetråttillatelse.

Tilsvarende konsentrasjonsgrenser skal legges til grunn for tillatelse til endring eiersammensetningen i medhold av deltakerloven § 9. (s.62)

KYSTENS TANKESMIE: Både de foreslåtte § 15 og 16 er vel kun bestemmelser som er tilpasset Lerøy- og Nergård-rederienes behov. Her bør departementet vurdere å splitte opp tillatelsene dersom de ikke oppfyller sine leveringsforpliktelser og ikke sikrer lovenes formål.

17. Regler om salg av fartøy og flytting av driftsgrunnlag

§ 22 (S 64). Ved salg av fartøy kan Fiskeridirektoratet gi ny eier tillatelse når følgende vilkår er oppfylt:

a) kjøper må være ført på blad B i fiskermanntallet, og

b) både kjøper og selger må være bosatt og ført i fiskermanntallet i samme landsdel i minst 12 måneder før kjøpet finner sted, dersom ikke kjøpet skjer i forbindelse med at kjøper skal nytte strukturvoteordning for havfiskeflåten. Nord-Norge (Finnmark, Troms og Nordland) og Sør-Norge (fra Trøndelag og sørover) regnes i denne sammenheng som hver sin landsdel. Det kan gjøres unntak fra kravet i første punktum for kjøper som er tatt opp i manntallet i løpet av de siste tolv månedene, dersom vedkommende har vært bosatt i landsdelen i minst 12 måneder. I vurderingen av hvor vedkommende er bosatt er de reelle forholdene avgjørende, ikke den formelle registreringen i Folkeregisteret.

Fiskeridirektoratet kan dispensere fra kravet i første ledd bokstav b):

a) når fartøy selges til Nord-Troms og Finnmark, eller

b) når fartøy overføres som ledd i generasjonsskifte til fordel for personer som oppfyller vilkåret for tidsbegrenset ervervstillatelse i deltakerloven § 7 annet ledd. Bestemmelsen i første og annet ledd gjelder tilsvarende ved flytting av driftsgrunnlag.

KYSTENS TANKESMIE: Ingen merknader

18. **Generelle vilkår for å delta i åpen gruppe i kystfartøygruppen**

§ 60 For å delta i åpen gruppe i kystfartøygruppens fiske må følgende vilkår være oppfylt (S.79):

- a) Fartøyet må være registrert i Merkeregisteret
- b) Fartøyet må ha mindre enn 500 m³ lasteromsvolum
- c) Eier av fartøyet og høvedsmann må være ført i fiskermanntallet
- d) Fartøyet må være egnet, bemannet og utstyrt for det aktuelle fiskeriet

KYSTENS TANKESMIE: Her er forslaget i punkt b) hvor et kystfiskefartøy defineres som et fartøy under 500 m³, jf. kommentarer under § 13a

19. **Begrensninger i hvem som kan delta i åpen gruppe**

§ 61 Hvis eier av fartøy som har fiskeritillatelse i lukkede fiskerier i kystfiskeflåten etter

kapittel 2, eier 50 prosent eller mer i annet fartøy, kan ikke sistnevnte fartøy delta i åpen gruppe innenfor samme fiskeri.

Hvis eier av fartøy som deltar i åpen gruppe, eier 50 prosent eller mer i annet fartøy, kan ikke sistnevnte fartøy delta i åpen gruppe i samme fiskeri.

KYSTENS TANKESMIE: Ingen merknader

20. **Gruppetilhørighet**

§ 62. Et fartøy som har startet fiske i medhold av fiskeritillatelse i lukkede fiskerier i kystfiskeflåten, kan ikke deretter fiske i åpen gruppe i dette fiskeriet i løpet av reguleringsåret (S.85).

KYSTENS TANKESMIE: Ingen merknader

21. **Tilbakekall av fiskeritillatelse ved passivitet**

§ 77. Fiskeridirektoratet kan tilbakekalle en fiskeritillatelse etter deltakerloven § 18 andre ledd

jf. § 11 andre ledd bokstav a dersom det i løpet av kalenderåret samt ett av de to foregående år ikke er registrert levering av fangst fra fartøyet fisket i henhold til tillatelsen.

KYSTENS TANKESMIE: Tillatelsen bør deretter utlyses offentlig, slik at alle interesserte kan søke, og departementet kan prioritere hvem som skal få tillatelsen i henhold til lovens formål.

22. **FORSKRIFT OM SPESIELLE KVOTEORDNINGER OG STRUKTURGEVINST** (S87)

§ 2 Formål

Forskriften har som formål å bidra til at den enkelte fartøygruppe tilpasses ressursgrunnlaget. Formålet er videre å gjøre det mulig å 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.

KYSTENS TANKESMIE: Dette er ikke et godt formål. Særlig i kystfisket, som kombinerer mange forskjellige fiskesesonger, må fartøyene optimalisere kombinasjonen av sesonger, redskaper og kjøperbehov i fiskeriavhengige kystsamfunn. En ren spesialisering er kun hensiktsmessig i havfiskeflåten hvor vi har spesialiserte trålere, autolinere og ringnot.

Formålet bør omformuleres til:

TT forslag § 2 Formål:

Forskriften har som formål å bidra til at den enkelte fartøygruppe tilpasses Ressursgrunnlaget **og sikring av råstofftilførsler til de fiskeriavhengige kystsamfunn**. Formålet er videre å gjøre det mulig å legge opp en drift som sikrer virksomhet og leveranser over en størst mulig del av året, og å legge til rette for spesialisering av driften **der det er hensiktsmessig**, og derved å ha et lønnsomt driftsopplegg for det enkelte fartøy **og mottaksleddet på land**.

KAPITTEL 2 STRUKTURKVOTEORDNING

I Generelle bestemmelser

23. *Torsketråltillatelsen bør splittes i to*

§ 4. Hvilke fartøy som kan tildeles strukturkvotefaktor?

KYSTENS TANKESMIE: Torsketråltillatelsen bør splittes i to:

- Torsketråltillatelse med leveringsplikt
- Torsketråltillatelse uten leveringsplikt

Det gir en større tydelighet om at det er forskjellige krav trålere med og uten leveringsplikt til tildeling og tilbakeføring av fiskerettighetene jf. § 23 mht. fordeling av strukturkvotegevinst

24. *Tildeling av strukturkvotefaktor ved strukturering*

§ 6, Dersom et fartøy tas ut av fiske på de vilkår som er fastsatt i forskriften her, kan de

enkelte kvotefaktorene i lukkede fiskerier for fartøy som nevnt i § 5 og som ellers ville blitt tildelt for fiske med dette fartøyet, tildeles ett eller flere andre fartøy som strukturkvotefaktor. (s89)

KYSTENS TANKESMIE: Ledige kvotefaktorer bør gjøres offentlig tilgjengelig ved utlysning og prioritering etter lovens formål

25. *Vilkår for tildeling av strukturkvotefaktorer*

§7. Strukturkvotefaktor kan tildeles når (s.90):

- a. ett eller flere fartøy som nevnt i § 5 blir meldt ut av merkeregisteret, og
- b. alle fiskeritillatelser knyttet til fartøyet eller fartøyene som blir meldt ut av merkeregisteret, blir oppgitt eller
- c. forhåndstilsagn om utskiftningstillatelse blir oppgitt

Tilleggstillatelser som oppgis i henhold til første ledd bokstav b) kan erstatning tildeles

til det gjenværende fartøyet **dersom distrikts- eller fiskerimessige hensyn** ikke taler mot

en slik tildeling, fartøyet ellers fyller vilkårene for slik tildeling, og den aktuelle tillatelsen

har vært nyttet aktivt. Vilkårene fastsatt for tildeling av den enkelte fiskeritillatelse gjelder tilsvarende for retildeling av fiskeritillatelse.

Det kan settes vilkår for tildeling av strukturkvotefaktor for å sikre distriktsmessige

hensyn, når fiskeripolitiske hensyn ellers tilsier det, og når dette følger av alminnelige

forvaltningsrettslige regler. Dersom det ikke anses tilstrekkelig å sette et slikt vilkår, kan

søknad om tildeling av strukturkvotefaktor avslås.

§ 12 Særlige regler for fartøy med torsketrållatelse (S92)

Det kan ikke tildeles strukturkvotefaktor eller deler av strukturkvotefaktor til fartøy som

er innført i registeret over fiskefartøy i Sør-Norge, på grunnlag av uttak av fartøy eller fartøy det er kommet til erstatning for som pr. 1. januar 1996 var innført i registeret i Finnmark, Troms eller Nordland. Dette forbudet gjelder likevel ikke dersom det uttatte fartøyet drev ombordproduksjon.

Det kan ikke tildeles mer enn 4 kvotefaktorer i fisket etter torsk nord for 62°N, 4 kvotefaktorer hyse nord for 62°N og 4 kvotefaktorer sei nord for 62°N inkludert fartøyets egen kvote, for fiske med ett fartøy.

KYSTENS TANKESMIE: Registreringsnummeret bør ikke være et tilstrekkelig kriterium. Som kjent er hele Lerøy-flåten registrert i Nord-Norge, men drevet fra Ålesund. Det bør innføres et krav om at fartøyene skal være registrert og administrert fra Nord-Norge, slik som blant annet Nergård flåten

26. Fordeling av strukturgevinstkvotefaktor

§ 23, Strukturgevinstkvotefaktor som oppstår når tidsbegrensede strukturkvotefaktorer utløper etter § 8, **skal fordeles slik at strukturgevinsten per grunnkvotefaktor er dobbelt**

så stor som strukturgevinsten per strukturkvotefaktor (S. 95)

KYSTENS TANKESMIE: Uforståelig. For det første må det riktige være at strukturkvotefaktoren er halvparten av grunnkvotefaktoren i hht.

Stortingsvedtakets modell X. Deretter må alle tilbakeførte kvotefaktorer inngå i en pool etter hjemmelsgruppe, som fordeles likt mellom de eksisterende fartøyene i hjemmelsgruppa, og noen kan gå til refordeling til nye rederier i hht. Deltakerloven og havressurslovens formål.

Det samme gjelder strukturgevinstkvotefaktoren som oppstår etter avkortning etter § 11.

Strukturkvotefaktor skal fordeles tilbake til den fartøygruppen eller

hjemmelslengdegruppen hvor den utløpte strukturkvotefaktoren opprinnelig kom fra.

Strukturgevinstkvotefaktor tildelt etter første ledd skal likevel ikke tildeles Grunnkvotefaktor som er tildelt i medhold av en rekrutteringskvoteordning.

KYSTENS TANKESMIE: Hvorfor ikke?

Strukturgevinstkvotefaktor som oppstår etter utløpte eller avkortede strukturkvotefaktorer som er tilknyttet tilbudsplikt etter forskrift 12. september 2003 nr. 1131 om leveringsplikt for fartøy med torsketrållatelse, **skal ikke tilknyttes tilbudsplikt inntil videre.**

KYSTENS TANKESMIE: Merkelig. Selvfølgelig skal de det! **Trålergruppen med tilbudsplikt bør etableres som en egen gruppe (jf § 4) hvor strukturgevinsten tilbakeføres og refunderes til de fartøyene som faktisk leverer fisken til foredling i de tilgodesette regionene. Om ikke trålerne med leveringsplikt kan utføre et slikt samfunnsoppdrag, bør andre fartøygrupper invitere til et slikt oppdrag, for eksempel stor kyst, som står i fare for å miste strukturkvotegevinster når strukturkvotene deres tilbakeføres til den opprinnelige hjemmelsgruppa. En slik ny gruppe kan eventuelt navngis som en fartøy med leveringsplikt, som er åpen for alle typer fartøy som kan utføre dette samfunnsoppdraget.**

Arnold Jensen sekretær
Kystens Tankesmie
Tlf 90623282