

15.09.2026

Høringsnotat - leiefartøyardningen for nybygg

Forslag til endringer i
leiefartøyardningen for nybygg m.v.

Høringsfrist: 15.12.2026

Høring – forslag til endringer i leiefartøyordningen for nybygg	2
1. Innledning og bakgrunn for høringen	2
2. Gjeldende regelverk	3
2.1 Innledning.....	3
2.2 Rettslig utgangspunkt og formålet med ordningen	4
2.3 Vilkår for bruk av ordningen	5
2.4 Krav til leiefartøyet – forholdsmessighet mellom driftsgrunnlag og fartøystørrelse ..	7
2.5 Varighet og forlengelse	8
2.6 Fastsettelse av vilkår	8
3. Oppsummering av høringen fra 2023	9
4. Fiskeridirektoratets erfaring med ordningen.....	10
4.1 Bruken av ordningen.....	10
4.2 Erfaring fra saksbehandlingen	15
4.2.1 Erfaringer i perioden 2013 til 2020	15
4.2.2 Erfaringer i perioden 2021 og frem til i dag	16
5. Forslag til endringer i leiefartøyordningen for nybygg	17
5.1 Innledning.....	17
5.2 Generelt om varigheten for leiefartøytillatelse ved kontrahering av nybygg	18
5.3 Endret varighet for leiefartøyordningen for ulike fartøygrupper	19
5.3.1 Fartøy under 10 meter	19
5.3.2 Fartøy på eller over 10 meter.....	19
5.3.3 Fartøy med største lengde på 28 meter og over.....	20
5.4 Varighet for leiefartøytillatelsen ved implementering av ny teknologi.....	20
6. Andre tiltak.....	22
6.1 Endring i varigheten av forhåndstilsagn om utskiftningstillatelse.....	22
6.2 Fjerne begrensninger for fartøy benyttet som leiefartøy ved havari	22
6.3 Forholdsmessighetsvurdering av leiefartøy ved nybygg.....	23
7. Konsekvenser	24
7.1 Konsekvenser	24
8. Forslag til forskriftsendringer.....	25
8.1 Deltakerforskriften	25
8.2 Konsesjonsforskriften	28

Høring – forslag til endringer i leiefartøyordningen for nybygg

I samsvar med Nærings- og fiskeridepartementets brev av 8. april 2026 legger Fiskeridirektoratet med dette frem for høring forslag til endringer i leiefartøyordningen for nybygg.

Høringsfrist: Fiskeridirektoratet ber om høringsinstansenes merknader innen **14. desember 2026**.

1. Innledning og bakgrunn for høringen

I sin bestilling viser Nærings- og fiskeridepartementet innledningsvis til Fiskeridirektoratets høringsnotat 12. juni 2023 med forslag til endringer i leiefartøyordningen for nybygg mv.

Bakgrunnen for høringsnotatet 12. juni 2023 var Stortingets oppfølging av Riksrevisjonens rapport 28. april 2020 om undersøkelse av kvotesystemet i kyst- og havfisket. Riksrevisjonen anbefalte i sin rapport å vurdere å innføre tiltak for å hindre at økende andeler av kvoten mangler tilkobling til fartøy.¹

Stortinget sluttet seg til anbefalingene i anmodningsvedtak nr. 98 (2020-2021) og ba regjeringen komme tilbake med forslag til oppfølging.² Departementet ba på denne bakgrunn i brev 22. mars 2022 Fiskeridirektoratet om å gjennomføre en høring av mulige endringer i leiefartøyordningen for nybygg, noe som resulterte i høringsnotat 12. juni 2023.

Med bakgrunn i ovennevnte høringsnotat har regjeringen i Meld. St. 7 (2023-2024) *Folk, fisk og fellesskap – en kvotemelding for forutsigbarhet og rettferdig fordeling* (kvotemelding 2) kap. 3.4, foreslått å videreføre leiefartøyordningen i sin nåværende utforming og føre streng kontroll med at den ikke misbrukes.³

Næringskomiteen fremmet i Innst. 264 S (2023-2024) kap. 2.3.4 merknader i tilknytning til kvotemelding 2 kap. 3.4.⁴ Komiteen uttaler at de er kjent med at nybyggsordningen som ble innført i 2013 har ført til at flere kvoter enn tidligere mangler tilkobling til fartøy. I lys av at regjeringen prioriterer kontroll, foreslo regjeringen en videreføring av ordningen. Komiteen konkluderer med at det grønne skiftet og behovet for å stimulere til fornyelse av fiskeflåten for å sikre en mer miljøvennlig og effektiv fiskeflåte, etter en helhetsvurdering tilsier at leiefartøyordningen for nybygg videreføres.

Stortinget fattet på denne bakgrunn vedtak 589, jf. Innst. 264 S (2023-2024):

Stortinget ber regjeringen gjennomføre en ny vurdering av leiefartøyordningen med sikte på å gjøre den bedre og enklere av hensyn til utvikling og bygging av nye og mer miljøvennlige fartøy, herunder ta hensyn til ulike fartøyklasser.

¹ https://www.riksrevisjonen.no/globalassets/rapporter/no-2019-2020/kvotesystemet_i_kyst_og_havfisket.pdf

² <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Saker/Sak/?p=79425>

³ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-7-20232024/id3021504/?ch=1>

⁴ <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Saker/Sak/?p=97159>

På denne bakgrunn ba Nærings- og fiskeridepartementet i brev av 8. april 2026 Fiskeridirektoratet om å uforme et nytt høringsnotat om endringer i leiefartøyordningen for nybygg.

Det følger av bestillingen at:

- Høringsnotatet skal ta utgangspunkt i ovennevnte stortingsvedtak, slik at departementet får et oppdatert beslutningsgrunnlag.
- Høringsnotatet skal basere seg på någjeldende regelverk og inneholde konkrete forslag til nødvendige endringer i någjeldende forskrifter.

Departementet ber Fiskeridirektoratet sende saken på høring med tre måneders høringsfrist, og deretter oversender sine vurderinger og anbefalinger etter høringsrunden til departementet innen fredag 22. januar 2027.

I dette høringsnotatet presenteres dagens regelverk for bruk av leiefartøyordningen i forbindelse med kontrahering av nybygg i kapittel 2. Kapittel 3 gir en kort oppsummering av høringen om leiefartøy for nybygg fra 2023. Fiskeridirektoratets erfaringer med ordningen beskrives i kapittel 4, mens forslag til endringer gis i kapittel 5. Med utgangspunkt i dagens regelverk foreslås andre tiltak i kapittel 6, og konsekvenser gis plass i kapittel 7. Forslag til forskriftsendring går frem av kapittel 8. Vi har valgt å legge ved statistikkmateriale som ikke er gjengitt direkte i høringsnotatet, det følger som Vedlegg.

2. Gjeldende regelverk

2.1 Innledning

Dagens ordning med tillatelse til bruk av leiefartøy ved kontrahering av nybygg avløste den opprinnelige «Nybyggingsordningen» som ble hjemlet som et unntak i reguleringsforskriftenes⁵ bestemmelser om kvoteutnyttelse ved forskriftsendringer den 5. oktober 2011.

Endringene innebar et unntak fra den generelle bestemmelsen i første ledd i reguleringsforskriftene om at et fartøy kun kan fiske og lande en kvote innenfor reguleringsåret, og åpnet dermed for at et fartøy midlertidig kunne overføres fra et rederi til et annet rederi for fiske av sistnevntes tillatelser, uten at det ble gitt alminnelig avkortning etter annet og tredje ledd. Vilkåret for bruk av ordningen var at kjøper av fartøyet hadde inngått bindende kontrakt om kontrahering av nybygg med levering av fartøyet senest om to år.

I følgeskriv til forskriftsendringene den 5. oktober 2011 uttalte departementet bl.a. følgende:

De nye bestemmelsene skal legge til rette for bedre kvoteutnyttelse for rederier som erverver fartøy på midlertidig basis i perioden etter at gammelt fartøy er solgt, men før

⁵ Se for eksempel forskrift 19. desember 2025 nr. 2826 om regulering av fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62 grader nord i 2026 § 29.

nybygget er levert. Endringen vil legge til rette for at rederi kan selge sitt fartøy på et økonomisk gunstig tidspunkt, uten at det går ut over muligheten til å fiske fartøyets kvote med et «midlertidig fartøy», og vil også gjøre det enklere å finansiere nybygget.

Ordningen forutsatte i starten at det gjaldt to rederier som midlertidig overførte et fartøy frem og tilbake seg imellom – uavhengig av bestemmelsene om kvoteutnyttelse og alminnelig avkortning – men ble senere utvidet ved instruks den 2. november 2011 til også å omfatte flerbåtsrederier.

Videre forutsatte ordningen i starten at fartøyet faktisk ble kjøpt og rettslig overtatt av kjøper – med alt som det innebærer i form av tinglysning av fartøy, registreringer i Skipsregistrene og merkeregisteret, finansiering og forsikringer – i tillegg til at selger av fartøyet måtte få innvilget forhåndstilsagn om utskiftningstillatelse og kjøper av fartøyet måtte få innvilget ervervstillatelse. Prosessen måtte i sin helhet gjentas når fartøyet skulle «tilbake» til selger, og prosessen måtte gjerne gjentas flere ganger i løpet av reguleringsåret, særlig i de utpregede sesongregulerte fiskeriene.

Det var derfor en vesentlig forenkling - både for forvaltning og næring - da ordningen ble omgjort til en leiefartøyordning i 2013, jf. Prop 59 L (2012-2013) Endringer i deltakerloven, fiskeforbudsloven mv. kap. 7.1., jf. Kgl. res. av 21. juni 2013, samt høringsskriv datert 20. februar 2013.

2.2 Rettslig utgangspunkt og formålet med ordningen

Det følger av lov 26. mars 1999 nr. 15 om retten til å delta i fiske og fangst (deltakerloven) § 4 annet ledd, at en ervervstillatelse gis til fartøyets eier for et bestemt fartøy, og at tillatelsen ikke gir rett til å benytte annet fartøy. Videre fremgår at andre enn den fysiske eller juridiske person som innehar tillatelsen, ikke uten egen tillatelse kan drive fiske eller fangst med fartøyet. Tilsvarende gjelder for spesielle tillatelser, jf. deltakerloven § 15 første ledd. Dette betyr at det ikke kan gis tillatelse til andre enn fartøyets reelle eier. Hensikten med bestemmelsen er å hindre leasing eller andre former for utleie av fiskefartøy og å unngå at det i realiteten er andre enn den/de aktive fiskerne som styrer driften av fartøyet.

Adgangen til å nytte leiefartøy i forbindelse med kontrahering av nybygg er et unntak fra denne hovedregelen, ved at man tillater et rederi å nytte et annet fartøy å fiske på sine fisketillatelser og sitt driftsgrunnlag for en avgrenset periode frem til nybygget er ferdigstilt.

Tilsvarende er ordningen et unntak fra første ledd i reguleringsforskriftens bestemmelser om kvoteutnyttelse og alminnelig avkortning, som har følgende ordlyd: «Hvert fartøy kan bare fiske og lande en kvote av de enkelte fiskeslag innenfor kvoteåret.»

I Kongelig resolusjon av 21. juni 2013 uttales følgende fra departementet om formålet med innføringen av en leiefartøyordning ved kontrahering av nybygg:

I fiskerinæringen har en over tid gitt uttrykk for et behov for leiefartøy ved kontrahering av nybygg. Det har blitt pekt på at kontrahering av nybygg innebærer en stor økonomisk investering som det kan være utfordrende for et fiskebåtrederi å finansiere. Dette gjelder særlig enbåtsrederier, som ved nybygg foretar utskiftning av virksomhetens samlede driftsmidler. En god salgspris på det gamle fartøyet vil være viktig for finansieringen av nybygget, og det vil etter omstendighetene kunne være nødvendig å selge fartøy i god tid

før levering for å oppnå best mulig pris. Hvis fartøyet selges før levering av nybygg, vil rederiet kunne søke om utskiftningstillatelse i ventetiden, men en slik utskiftningstillatelse gir ikke rett til å fiske og kan heller ikke danne grunnlag for søknad om bruk av leiefartøy. Rederiet risikerer således bortfall av fiskeriinntekter for en periode.

For departementet er en moderne norsk fiskeflåte en målsetting, og det er ønskelig at fornyelsen av fiskeflåten skjer naturlig. Fornyelse sikrer en miljøeffektiv og klimavennlig flåte og kan bidra til bedre arbeidsbetingelser for mannskap, og mer effektive fangstmetoder.

Bruk av leiefartøyordningen i forbindelse med kontrahering av nybygg (nybyggingsordningen) reguleres i dag for havfiskeflåten av forskrift 13. oktober 2006 nr. 1157 om spesielle tillatelser til å drive enkelte former for fiske og fangst (konsesjonsforskriften) § 1-7 og for kystfiskeflåten av forskrift 19. desember 2025 nr. 2811 om adgang til å delta i kystfartøygruppens fiske og enkelte andre fiskerier i 2026 (deltakerforskriften) § 51.

I tillegg til de nevnte bestemmelser har Nærings- og fiskeridepartementet gjennom instruks (sist ved instruks av 8. januar 2018) gitt utfyllende retningslinjer for Fiskeridirektoratets behandling av søknader om bruk av ordningen.

2.3 Vilkår for bruk av ordningen

Etter konsesjonsforskriften § 1-7 første til tredje ledd og deltakerforskriften § 51 tredje ledd kan Fiskeridirektoratet gi tillatelse til bruk av leiefartøy i forbindelse med kontrahering av nybygg, når følgende to kumulative vilkår er oppfylt:

- søker må ha forhåndstilsagn om utskiftningstillatelse, og
- omsøkte leiefartøy må ikke ha fisket i henhold til annen leiefartøytillatelse i løpet av siste to år

I tillegg fastsetter bestemmelsene to alternative vilkår for bruk av ordningen:

- søker må enten ha inngått bindende kontrakt om kjøp av nybygg med levering senest om to år (første alternativ), eller
- søker må ha inngått bindende kontrakt om kjøp av nybygg med levering senest innen utløpet av inneværende kalenderår og kan dokumentere at levering av nybygg er forsinket som følge av forhold utenfor rederiets kontroll (annet alternativ).

Krav om forhåndstilsagn om utskiftningstillatelse etter konsesjonsforskriften § 1-5 og deltakerforskriften § 48 tredje ledd er satt for å ivareta et av hovedhensynene bak ordningen - å kunne selge gamlefartøyet på et gunstig tidspunkt for å kunne finansiere nybygget. Begrunnelsen for vilkåret er videre åpenbart; dersom gamlebåten ikke er solgt og fortsatt er tilgjengelig for rederiet vil det heller ikke være behov for bruk av leiefartøy i påvente av at nybygget leveres.

Kravet om at omsøkte leiefartøy ikke må ha fisket i henhold til annen leiefartøyordning i løpet av de siste to år er satt for å ivareta mannskapet til rederiet som kontraherer nybygg. Ved at det legges en slik begrensning på hyppigheten et leiefartøy kan benyttes i en leiefartøyordning, forhindrer man at det etableres en form for «kvoteutleieordning» hvor enkeltrederier (med eget mannskap) «spesialiseres» på å være utleiefartøy for andre rederier som kontraherer nybygg.

At det er fastsatt to alternative vilkår for bruk av ordningen, illustrerer at det er to ulike ordninger for bruk av leiefartøy i forbindelse med kontrahering av nybygg – etablert på ulike tidspunkt. Første alternativ omhandler den opprinnelige leiefartøyordningen ved kontrahering av nybygg hvor rederiet selger gammelbåten for å finansiere det kontraherte nybygget, og benytter leiefartøy til å fiske sitt driftsgrunnlag i perioden frem til nybygget er ferdigstilt. Annet alternativ omhandler imidlertid de tilfeller hvor rederiet ikke har benyttet leiefartøy i byggeperioden, men senere får behov for bruk av leiefartøy grunnet forsinkelse i forbindelse med levering av nybygget fra verftet.

For bruk av leiefartøyordningen ved kontrahering av nybygg for fartøy i åpen gruppe, er det i deltakerforskriften § 51 femte ledd fastsatt enkelte tilleggsvilkår, som følger:

Tillatelse til å benytte leiefartøy i lukket gruppe etter første eller tredje ledd kan gjøres gjeldende for fiske i åpen gruppe dersom det forliste/havarerte fartøyet eller utskiftingsfartøyet har deltatt i åpen gruppe i det aktuelle fisket med samme redskap i minst to av de tre foregående årene.

I instruksens av 8. januar 2018 er det fastsatt enkelte forhold/momenter som kan medføre at en søknad om bruk av leiefartøyordningen ved kontrahering av nybygg ikke bør innvilges.

Av instruksens fremgår bl.a. at «Fiskeridirektoratet bør være spesielt oppmerksom på proforma arrangementer, både i forhold til byggeskontrakten og i forhold til leiekontrakten. Det skal ikke gis tillatelse til leiefartøy dersom det er grunn til å tro at et av disse arrangementene er proforma. Dersom det etter en konkret vurdering av den enkelte søknad fremstår som sannsynlig at motivet ikke er å finansiere nybygg som rederiet skal benytte seg av, bør det ikke gis tillatelse til bruk av leiefartøy».

Videre fremgår at dersom «et rederi som har fått leiefartøytillatelse ved kontrahering av nybygg, velger å videreselge nybygget uten å benytte det nevneverdig i fiske innebærer dette at ordningen er benyttet i strid med forutsetningene, og eventuell senere søknad fra rederiet om bruk av leiefartøy vil kunne avslås etter en konkret vurdering. Tilsvarende bør gjelde hvis nybygget ikke er realisert, og dette ikke skyldes forhold utenfor rederiets kontroll, eller det av andre grunner fremstår som om ordningen er misbrukt. Det er ikke fastsatt noen karantenetid, men det er etter vår mening ikke rimelig at et rederi som misbruker ordningen skal få sjansen til å benytte den igjen i overskuelig fremtid».

Det presiseres i instruksens at forskriftsbestemmelsene om leiefartøy er formulert som såkalte «kan-bestemmelser», dvs. at søknad om bruk av leiefartøy kan innvilges dersom forskriftens vilkår er oppfylt. Dette innebærer at søker ikke har et rettskrav på å få innvilget en søknad om leiefartøy selv om forskriftens vilkår er oppfylt, men at det i tilfelle er opp til fiskeriforvaltningens frie skjønn om tillatelse skal innvilges. Det blir videre presisert at en søknad om leiefartøytillatelse kan avslås selv om avslagsgrunnen ikke særskilt er omtalt i instruksens. Av instruksens kapittel 10 fremgår endelig at bestemmelsene om bruk av leiefartøy ved kontrahering av nybygg skal praktiseres strengt.

2.4 Krav til leiefartøyet – forholdsmessighet mellom driftsgrunnlag og fartøystørrelse

For kystfartøygruppen er det fastsatt krav til leiefartøyet størrelse og kapasitet. Det framgår bl.a. av deltakerforskriften § 51 syvende ledd at det «ikke kan gis tillatelse til å benytte leiefartøy som har større lasteromsvolum enn 500 m³». Unntak er imidlertid gjort for fartøy som tidligere har fått dispensasjon fra lengdebegrensningen som gjaldt før 2008, og for konvensjonelle havfiskefartøy i fisket etter torsk, hyse og sei mv, jf. § 51 åttende ledd.

I den utstrekning fartøyet faktiske lengde inngår i beregningsgrunnlaget ved fastsettelse av kvote som leiefartøyet kan fiske på, skal det ses hen til faktisk lengde for utskiftningsfartøyet, med mindre annet er fastsatt i leiefartøybestemmelsen, jf. deltakerforskriften § 51 niende ledd. Tilsvarende gjelder for redskapsfleksibilitet så langt det passer.

Av Nærings- og fiskeridepartementets instruks av 8. januar 2018 oppstilles det for kystfiskeflåten i tillegg et krav om forholdsmessighet mellom leiefartøyet størrelse og driftsgrunnlaget som ønskes fisket ved bruk av leiefartøy. Hensynet bak kravet er at rederiet ikke skal stilles i en gunstigere posisjon ved bruk av leiefartøyordningen ved kontrahering av nybygg enn om det hadde benyttet sitt eget fartøy (utskiftningsfartøyet), og at slike tillatelser vil virke konkurransevridende overfor de øvrige fiskefartøy i fartøygruppen som utskiftningsfartøyet tilhørte. Et tilsvarende krav om forholdsmessighet er ikke satt for havfiskeflåten.

Vurdering av om leiefartøyet størrelse står i et rimelig forhold til driftsgrunnlaget det skal fiskes på, beror etter instruks på en konkret vurdering i den enkelte sak. I vurderingen bes Fiskeridirektoratet om å vektlegge leiefartøyet lengde, lasteromsvolum, motorkraft og fangsteffektivitet, samt evt. hensyn med tanke på reguleringsopplegget i det aktuelle fiskeriet det søkes om bruk av leiefartøy for. I tillegg kan det etter instruks være relevant å vektlegge utskiftningsfartøyet (det solgte fartøyet) lengde, kapasitet og effektivitet.

Når det særskilt gjelder bruk av leiefartøyordningen ved kontrahering av nybygg, fremgår følgende av departementets instruks:

I nybyggssaker kan det tenkes at det er gitt ervervstillatelse for et nybygg som er betydelig større enn driftsgrunnlaget. Hvis leiefartøyet er av samme størrelse som nybygget eller bare litt mindre, vil det måtte bero på en konkret vurdering om det er hensiktsmessig å avslå leiefartøysøknaden i medhold av forholdsmessighetskravet i leiefartøysaker. I denne vurderingen vil det kunne være naturlig å vurdere særskilt faren for misbruk av ordningen.

Den overveiende delen av saker som er oversendt fra de tidligere regionkontorene til klagebehandling i Fiskeridirektoratet som klagesaker har omhandlet forholdsmessighetskravet i kystfiskeflåten, og da særlig tilfeller hvor det er relativt stor forskjell i størrelse mellom utskiftningsfartøyet og det kontraherte nybygget. Tilsvarende gjelder for perioden etter omorganiseringen av Fiskeridirektoratet i 2022 og klager behandlet av Klagesaksenheten.

2.5 Varighet og forlengelse

Det fremgår av konsesjonsforskriften § 1-7 fjerde ledd og deltakerforskriften § 51 fjerde ledd at leiefartøytillatelse etter første alternativ ikke kan gis ut over bindende avtalt dato for levering av nybygg, og at leiefartøytillatelse etter annet alternativ ikke kan gis lengre varighet enn det er dokumentert forsinkelse. I begge tilfeller kan imidlertid ikke en leiefartøytillatelse gis lenger varighet enn utskiftingstillatelsens varighet, som etter både konsesjonsforskriften og deltakerforskriften er fastsatt til to år.

Grunnet covid19-situasjonen som inntraff våren 2020 – og særlig i forbindelse med den pågående konflikten i Ukraina – har det vært forholdsvis store forsinkelser i byggeprosessen av fiskefartøy ved verftene i Europa. Dette gjelder særlig med hensyn til manglende bemanning ved verftene, stans i ordreleveranser, mangel på stål, etc.

På denne bakgrunn er Fiskeridirektoratets praksis i forbindelse med å gi forlenget varighet av leiefartøytillatelse ved forsinkelse blitt ytterligere endret, slik at det nå kan gis forlenget varighet av leiefartøyordningen ved forsinkelse ved verftet dersom vilkårene for forlenget varighet av forhåndstilsagn for utskiftingstillatelse er oppfylt.

Som nevnt over gis forhåndstilsagn om utskiftingstillatelse etter konsesjonsforskriften § 1-5 annet ledd og deltakerforskriften § 48 tredje ledd en varighet på to år, og kan «bare forlenges dersom det er årsaker utenfor rederiets kontroll som medfører at erstatningsfartøy ikke er anskaffet innenfor fristen». Med henvisning til bestemmelsene om forhåndstilsagn om utskiftingstillatelse er det derfor - under forutsetning av at forsinkelsen er godt dokumentert og klart skyldes forhold utenfor rederiets kontroll - i enkelttilfeller gitt forlenget varighet av leiefartøyordningen opp til en samlet varighet på godt over tre år.

2.6 Fastsettelse av vilkår

I henhold til konsesjonsforskriften § 1-7 annet ledd og deltakerforskriften § 51 sjette ledd kan det stilles vilkår for tillatelse til bruk av leiefartøyordningen ved kontrahering av nybygg, herunder krav om at hovedsmann samt hele eller deler av mannskapet skal delta i fisket med leiefartøyet. For kystfiskeflåten nevnes videre særskilt at det kan stilles vilkår med hensyn til leiefartøyets lengde. Det presiseres imidlertid i Nærings- og fiskeridepartementets instruks av 8. januar 2018 at adgangen til å sette vilkår ikke er begrenset av oppregningene av vilkår i forskriftene.

Når det gjelder vilkårsfastsettelsen om at hovedsmann og hele eller deler av mannskapet skal delta om bord i leiefartøyet, fremgår følgende av nevnte instruks punkt 9. om fastsettelse av vilkår:

Det skal som hovedregel settes vilkår om at rederiet som leier fartøy benytter mannskap fra fartøy som leiefartøyet kommer til erstatning for. Dersom rederiet har tillatelse til å benytte fartøy fra eget rederi som leiefartøy, skal det som hovedregel settes som vilkår at rederiet benytter mannskap fra fartøyet som leiefartøyet kommer til erstatning for slik at

ikke leiefartøyordningen benyttes til fortrenghet for mannskap tilhørende ett bestemt fartøy i rederiet.

Dette utgangspunktet kan imidlertid etter en konkret vurdering modereres noe, da det videre fremgår av instruksene under dette punktet at;

Ved leie (...) av større fartøy vil det i enkelte tilfelle kunne være urimelig å sette vilkår som reelt forhindrer at nøkkelpersonell tilhørende leiefartøyet, som for eksempel skipper og maskinist, i leietiden står om bord i fartøyet når dette anses påkrevet av sikkerhetsmessige eller forsikringsmessige hensyn og lignende. Det må foretas en konkret vurdering i det enkelte tilfellet av om hensynet til sikkerhet eller lignende tilsier at det ikke stilles slike vilkår som nevnt over.

Etter instruksene skal det videre stilles som vilkår for leiefartøytillatelsen at leietaker senest en måned etter utløpet av leietiden, oversender til Fiskeridirektoratet følgende dokument: leieavtale, alle regnskapsbilag knyttet til leieforholdet og bokføring av kostnader og fangstinntekter fra fisket i perioden og revisorattest som bekrefter at leieforholdet har vært for leiers regning og risiko.

3. Oppsummering av høringen fra 2023

Utgangspunkt for høringen i 2023 var Riksrevisjonens rapport om undersøkelse av kvotesystemet i kyst- og havfisket av 28. april 2020 som anbefaler at det bør vurderes tiltak for å hindre at en økende andel av kvoten mangler tilkobling til fartøy. Daværende statsråd stilte seg positiv til en gjennomgang av leiefartøyordningen, og uttrykte at det var viktig å følge med på bruken av ordningen siden ordningen er et resultat av ulike motstridende politiske hensyn.

Med grunnlag i bestillingen fra Nærings- og fiskeridepartementet presenterte Fiskeridirektoratet ulike tilnærminger for ordningen i sitt høringsnotat, der videreføring av gjeldende rett var et alternativ. I første alternativ ble det foreslått å ekskludere de minste fartøyene under 10 meter fra ordningen. Forslaget representerte en betydelig innstramming, og fikk ingen tilslutning fra høringsinstansene. Fiskeridirektoratet anbefalte derfor ikke dette som et alternativ overfor departementet i sin oversendelse av forslag etter høringen.

Andre alternativ i høringen innebar en tilnærming om å endre varigheten for leiefartøyordningen. For havfiskeflåten ble det foreslått å øke leiefartøyperioden fra to til tre år. For kystfiskeflåten ble det foreslått å beholde leiefartøyperioden på to år, samtidig som leiefartøyperioden for fartøy under 10 meter største lengde ble foreslått til ett år. Generelt uttrykte høringsinstansene uenighet til forslagene om endring i leiefartøyperiode dersom det representerte en innstramming for dem. I sin oversendelse av forslag til departementet etter høringen peker Fiskeridirektoratet på at regler bør utformes basert på erfaringer i en normalperiode, og at erfaringsperioden som er grunnlag for å ta stilling til endringer er fra en periode med pandemi og krig. I lys av at majoriteten av nybygg under 10 meter største lengde har en normal byggetid under ett år, opprettholdt Fiskeridirektoratet sitt forslag om en leiefartøyperiode på ett år for denne fartøygruppen. Videre ble gjeldende leiefartøyperiode på to år foreslått videreført for kystfartøygruppen over 10 meter største lengde.

Høringen tok også opp andre mulige endringer for å redusere andelen kvoter uten fartøytilkobling. Et tiltak med innføring av en karenstid på to år for utskiftingsfartøyet ble tatt opp. Som et alternativ ble det lansert et forslag om ett års eiertid for utskiftingsfartøyet. Fiskeridirektoratet så at det kan medføre utfordringer med den lengste eiertiden, og foreslo en eiertid på ett år overfor departementet etter høringen.

Fiskeridirektoratet foreslo videre at forhåndstilsagn om utskiftningsstillatelse bør harmoniseres med foreslått leiefartøytillatelse. Det ble foreslått varighet på ett år for fartøy under 10 meter i kystflåten, to år for fartøy på eller over 10 meter i kystfiskeflåten, og to år for fartøy i havfiskeflåten.

4. Fiskeridirektoratets erfaring med ordningen

4.1 Bruken av ordningen

Når et rederi søker om å få benytte leiefartøy i perioden fra utskiftingsfartøyet er solgt frem til et nybygg er på plass, vil det opprettes et «fiktivt skrog» i merkeregisteret hvor kvotene som skal overføres til nybygget blir plassert i leieperioden. Når nybygget blir levert blir det fiktive skroget erstattet med nybygget. Registrering av «fiktivt skrog» ble opprettet fra 2021.

Tabell 1 gir en oversikt over antall fiktive skrog som er registrert i merkeregisteret og hvor mange slike registreringer av fiktive fiskerimerker knyttet til nybygg det er for det enkelte år (fiktive skrog). Det gir et uttrykk for hvor mange rederi som har fått tillatelse til bruk av leiefartøy. Antall fiktive skrog i merkeregisteret svarer til antall kontraherte nybygg. Det faktiske antallet leiefartøytillatelser kan være høyere dersom et rederi/foretak har flere leiefartøy i nybyggingsperioden. Det er likevel et fåtall rederi som benytter flere tillatelser i løpet av leieperioden.

Gjennomgang for årene 2021 – 2025 viser følgende:

Tabell 1: Nye fiktive skrog i leiefartøyordningen for nybygg per år i perioden 2021 - 2025

Flåtegruppe	Fiskeri	2021	2022	2023	2024	2025
Havfiskeflåten - utvalgte grupper	Bunnfiskerier - utvalgte grupper	3	2	1	2	1
Havfiskeflåten - utvalgte grupper	Pelagiske fiskerier - utvalgte grupper	6	6	0	0	6
Kystfiskeflåten - utvalgte grupper	Bunnfiskerier - utvalgte grupper	23	11	3	2	0
Kystfiskeflåten - utvalgte grupper	Kombinert bunnfiskerier og pelagiske fiskerier	9	2	3	1	0
Kystfiskeflåten - utvalgte grupper	Pelagiske fiskerier - utvalgte grupper	0	1	0	0	1
Lukkede fiskerier utenom utvalgte grupper	Ikke vurdert	2	4	1	0	0
Totalt		43	26	8	5	8

Tabell 1 viser at det er opprettet flest fiktive skrog i bunnfisksektoren i kystfiskeflåten. Det er også i denne gruppen det er flest fartøy. I 2025 var det henholdsvis 1950 fartøy i den samlede kystfiskeflåten og 178 fartøy i havfiskeflåten.

Tabell 2 under gir en beskrivelse av inndeling i flåtegrupper og fiskeri. Inndelingen samsvarer med inndelingen i høringen fra 2023.

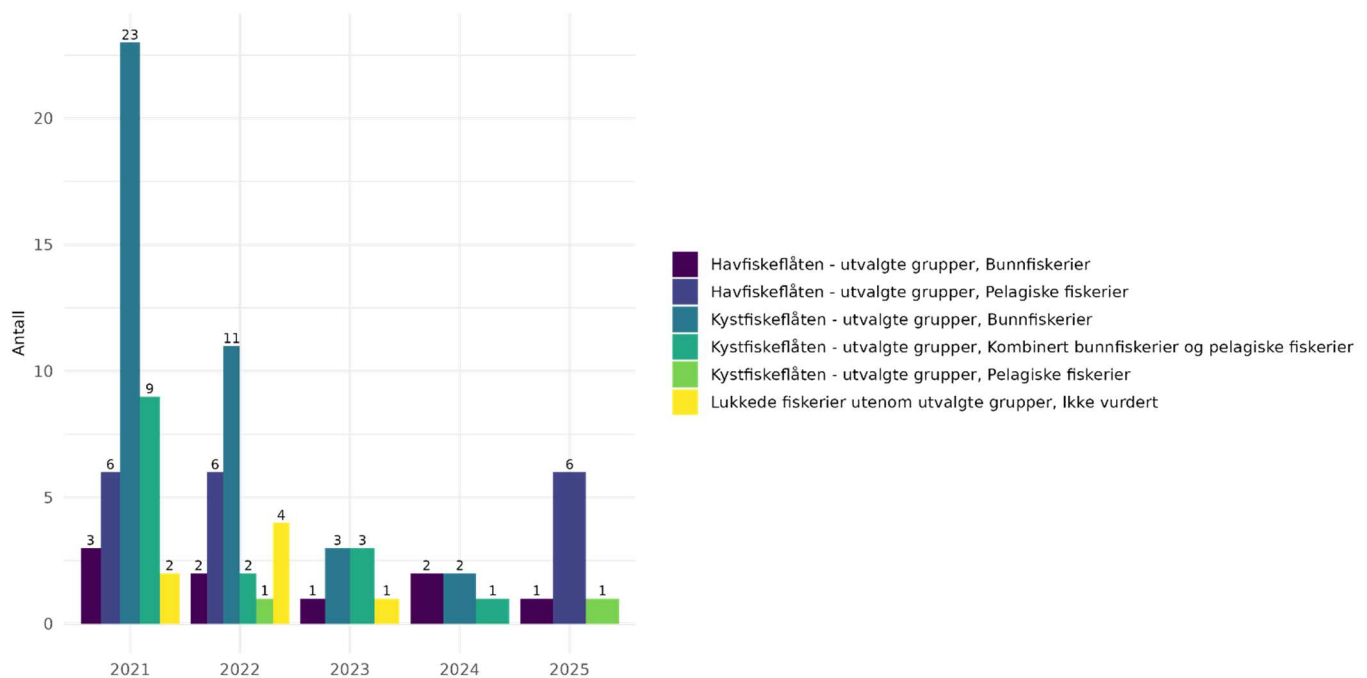
Tabell 2: Nærmere beskrivelse av inndeling i flåtegruppe og fiskeri

Flåtegruppe	Fiskeri	Nærmere beskrivelse
Havfiskeflåten - utvalgte grupper	Alle	Konvensjonelle havfiskefartøy, torsketrål, Seitrål, Ringnot, Pelagiske trålere (Pelagisk tråltillatelse, NVG-tråltillatelse, Makrelltråltillatelse)
	Bunnfiskerier	Konvensjonelle havfiskefartøy, torsketrål, Seitrål
	Pelagiske fiskerier	Ringnot, Pelagiske trålere (Pelagisk tråltillatelse, NVG-tråltillatelse, Makrelltråltillatelse)
Kystfiskeflåten - utvalgte grupper	Alle	Konvensjonelle kystfiskefartøy – nord, Seinot – nord, Konvensjonelle kystfartøy - sør (torsk), Seinot – sør, Kystmakrell, NVG-kyst, Nordsjøsild, Ringnotsnurpere uten konsesjon
	Bunnfiskerier	Konvensjonelle kystfiskefartøy - nord, Seinot - nord, Konvensjonelle kystfartøy - sør (torsk), Seinot - sør
	Pelagiske fiskerier	Kystmakrell, NVG-kyst, Nordsjøsild, Ringnotsnurpere uten konsesjon
	Kombinerte bunnfiskerier og pelagiske fiskerier	Kombinasjon av en eller flere tillatelser nevnt under "Kystfiskeflåten - utvalgte grupper, Bunnfiskerier" og en eller flere tillatelser nevnt under "Kystfiskeflåten - utvalgte grupper, Pelagiske fiskerier
Lukkede fiskerier utenom utvalgte grupper	Ikke vurdert	Rognkjeks, Seigarn, Vågehval, Grønlandsreketrål, Kystreketrål Sør, Kongekrabbe, Brosme og lange-

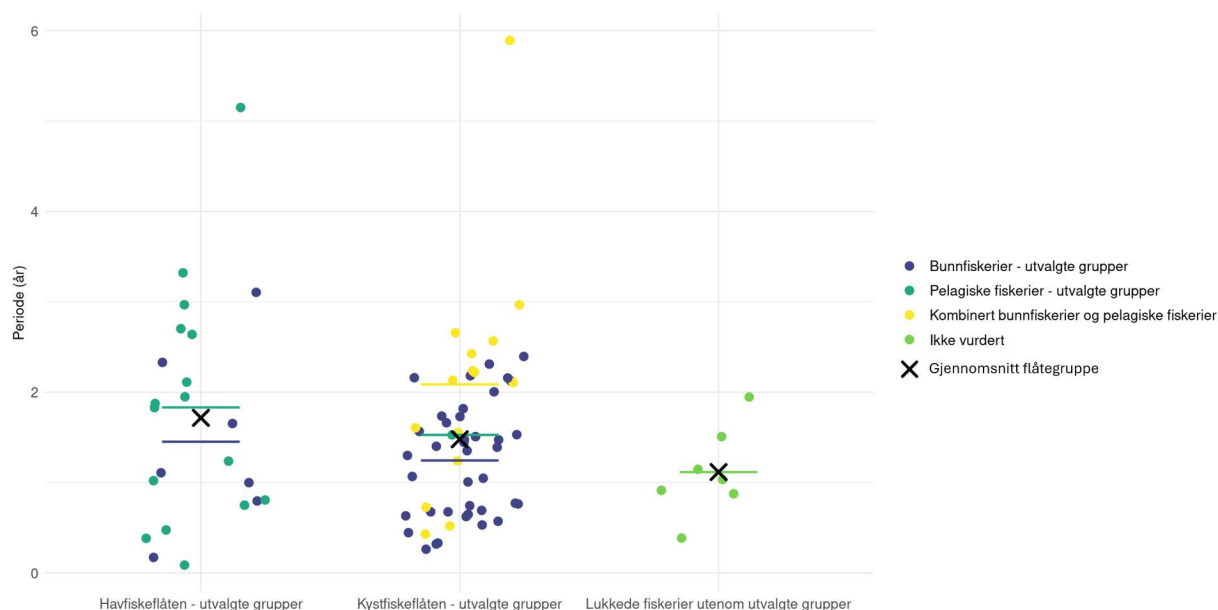
kystfartøy, Leppefiske, Rekefiske, Nordsjøtrål, Loddetrål, Vassildtrål, Kolmuletrål, Fjernfiskefartøytillatelse, Snøkrabbe, Rødtetrål

For å unngå at et fartøy teller flere ganger i statistikken, har vi behov for å plassere fartøyet i kun en flåtegruppe. Et og samme fartøy kan ha tillatelser i både «Lukkede fiskerier utenom utvalgte grupper» og i enten «Kystfiskeflåten - utvalgte grupper» eller i «Havfiskeflåten - utvalgte grupper». I disse tilfellene vil fartøyet havne i «Kystfiskeflåten - utvalgte grupper» eller «Havfiskeflåten - utvalgte grupper». Fartøyet vil altså kun havne i flåtegruppen «Lukkede fiskerier utenom utvalgte grupper» dersom det utelukkende har tillatelser fra dette utvalget.

Tabell 1 over, *Nye fiktive skrog i leiefartøyordningen for nybygg per år i perioden 2021 - 2025*, er fremstilt grafisk under i figur 1.



Figur 1: Nye fiktive skrog i leiefartøyordning nybygg 2021 - 2025



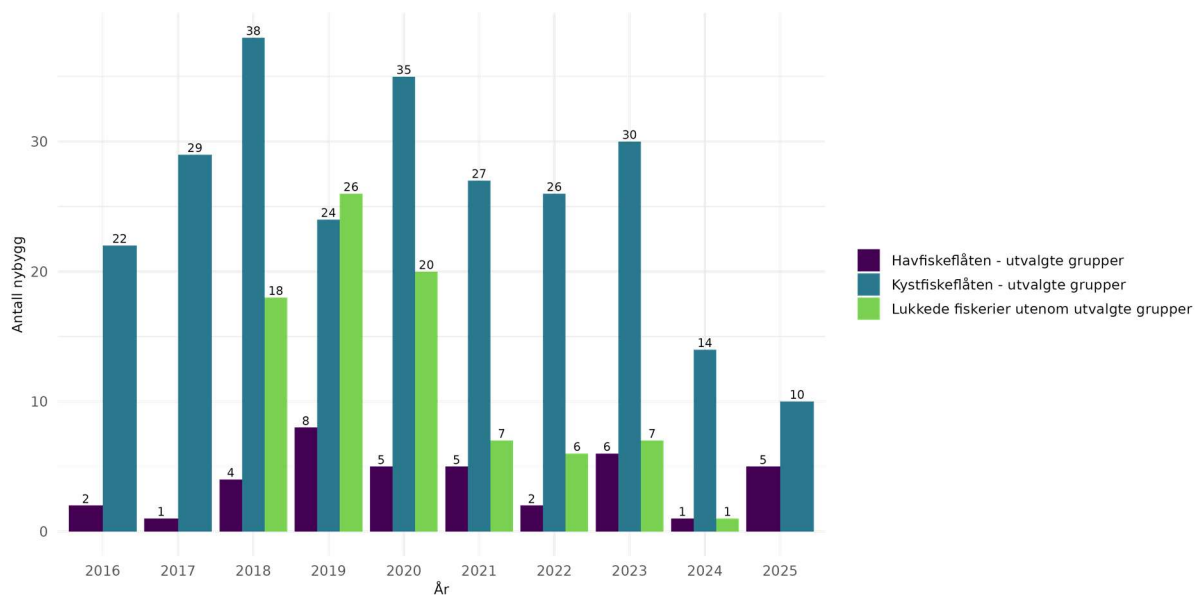
Figur 2: Leiefartøyperiode (lengden på perioden tillatelser i leiefartøyordningen er aktive før det kommer inn et erstatningsfartøy for utskiftningsfartøyet) – fordelt etter fiskeri for den aktuelle flåten

Figur 1 viser en vesentlig nedgang i andel bruk av leiefartøyordningen for nybygg i bunnfiskeriene i kystfiskeflåten i perioden 2021 – 2025. Figuren viser også en nedgang i kystfiskeflåten for utvalgte grupper, kombinert bunnfiskerier og pelagiske fiskerier med en reduksjon av benyttede tillatelser i leiefartøyordningen for de ulike gruppene i perioden 2021 – 2025.

I figur 2 er det, samlet for 2021-2025, sett på hvor lenge hvert fiktive skrog er aktivt. Det gir et bilde på hvor lenge tillatelser i leiefartøyordningen er aktive før det kommer inn et erstatningsfartøy for utskiftningsfartøyet. Det er altså brukt de samme observasjonene som er grunnlaget for Tabell 1 *Nye fiktive skrog i leiefartøyordningen for nybygg per år i perioden 2021 - 2025*.

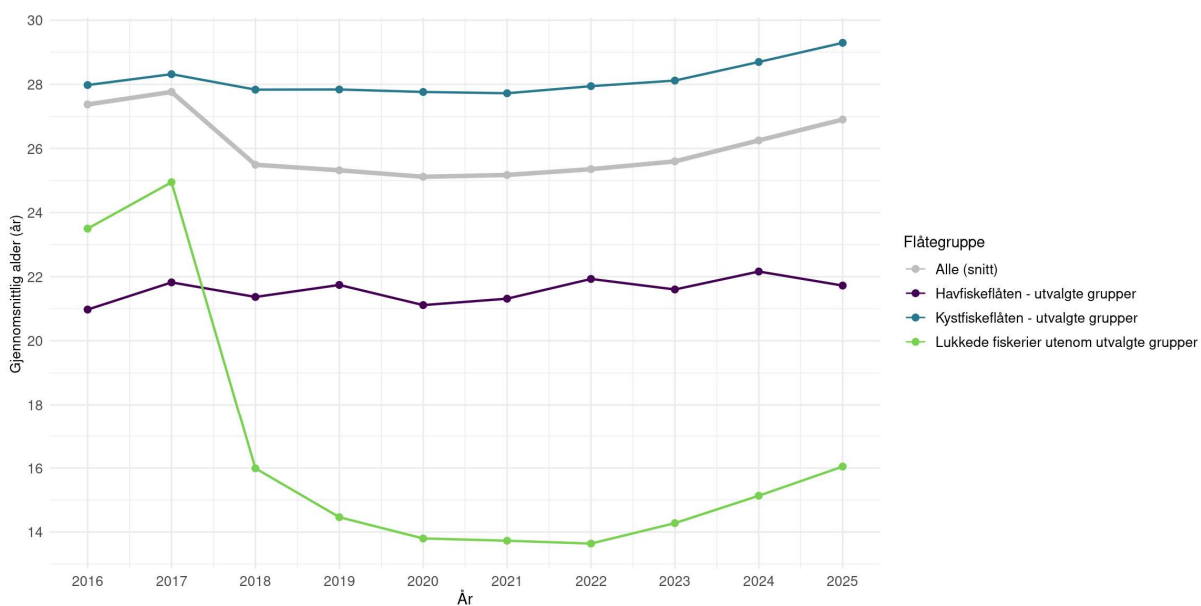
Figur 2 viser at gjennomsnittlig leiefartøyperiode for havfiskeflåten er 1,7 år, og for kystfiskeflåten 1,5 år.

Det er ikke alle nybygg som registreres i merkeregisteret som har benyttet leiefartøyordning i byggeperioden. For å få et bilde av den generelle nybyggingsaktiviteten i perioden 2021 – 2025, uavhengig av om det er inngått leiefartøyordning for nybygget eller ikke, har vi sett på antall nybygg som er merkeregistrert det enkelte år (Figur 3).



Figur 3: Totalt antall nybygg (uavhengig av om det er inngått leiefartøyordning eller ikke) merkeregistrert i årene 2016-2025, fordelt på fiskeflåte

Med grunnlag i ny registreringsmåte fra 2021, er det over gitt en framstilling av antall fiktive skrog for det enkelte år i perioden 2021-2025, se figur 1. For visning av gjennomsnittsalderen for fartøy i havfiskeflåten og i kystfiskeflåten har vi tilgang på en lenger tidsserie er basert på registrert byggeår for fartøyet i merkeregistret, og følgelig kan det presenteres gjennomsnittsalder også for perioden før 2021.



Figur 4: Gjennomsnittsalder i havfiskeflåten og kystfiskeflåten

Figur 4 viser at det for *Lukkede fiskerier utenom utvalgte grupper* var en markert nedgang i gjennomsnittsalder fra 2017 til 2018. Det kan forklares ved lukking av leppefisket i 2018 og at det derfor kom mange nye fartøy inn i denne gruppen.

Dersom det ikke hadde vært noen utskiftning i flåten, ville gjennomsnittsalder økt med 1 for hvert år. Flåtegruppene viser en økning i gjennomsnittsalder på mindre enn 1 de siste årene, noe som viser at det er en viss grad av fornying i alle flåtegrupper. Videre er det en relativt høy nybyggingsaktivitet innenfor kystfiskeflåten, jf. figur 3, men ikke så høy at trenden med svakt stigende gjennomsnittsalder endres.

Samlet gjennomsnittsalder for alle fartøy øker. Det kan ha flere årsaker utover at gjennomsnittsalder øker med 1. Én forklaring kan være at fartøy som skiftes ut med nybygg blir tatt inn i andre fiskeri som erstatningsfartøy. Vi ser også at det kom mange fartøy inn i merkeregisteret i 2023 i kystfiskeflåten, noe som også kan påvirke til en økt gjennomsnittsalder for alle fartøy.

Leiefartøyordningen for nybygg skal legge til rette for å dekke rederiets behov for å fiske driftsgrunnlaget som påhvilde utskiftingsfartøyet i påvente av levering av nybygget, og byggetiden for det nye fartøyet er dermed sentral. Fiskeridirektoratet registrerer ikke byggetid.

Over gis et bilde av i hvilket omfang flåtegruppene benytter leiefartøyordningen for nybygg. Det er også presentert et bilde på hvor lenge det enkelte fiktive skrog er aktivt for å illustrere hvor lenge tillatelser i leiefartøyordningen er aktive før det kommer inn et erstatningsfartøy for utskiftningsfartøyet.

Det totale antallet nye fartøy som er registrert i merkeregisteret det enkelte år, og den gjennomsnittlige alderen på fartøyene, kan gi et bilde av flåtegruppenes generelle evne til å fornye og å skifte ut fartøy. Videre ses det nærmere på hvor lenge leiefartøytillatelsene er virksomme, altså hvor lenge en leiefartøytillatelse er aktiv før det kommer på plass et nybygg til erstatning for utskiftningsfartøyet.

Fiskeridirektoratet har til denne høringen også sett nærmere på en metodisk tilnærming hvor det tas utgangspunkt i største lengde for nybygget i Merkeregisteret. Bildet som tegner seg, er hovedsakelig det samme som ved en inndeling etter ulike flåtegrupper som 2023-høringen bygget på, der havfiskeflåten representerer større fartøy og kystfiskeflåten de mindre. Statistikk materialet finnes i [vedlegg](#).

4.2 Erfaring fra saksbehandlingen

4.2.1 Erfaringer i perioden 2013 til 2020

Fiskeridirektoratet har beskrevet erfaringer med, og effekter av bruk av leiefartøyordningen fra den ble innført i 2013 til 2020 i brev av 4. desember 2020 til departementet.

Ordningen bygger på et hovedformål om at rederier skal kunne selge det gamle fartøyet for å finansiere nybygging. Fiskeridirektoratet mener at salg av gammelt fartøy har hatt en forholdsvis god effekt, kanskje særlig i den største havfiskeflåten. Samtidig fremheves det at den sterkeste

motivasjonen for bruk av ordningen i praksis ikke først og fremst har vært finansieringsmodellen gjennom salg, men muligheten til å fiske flere kvotesett i løpet av leieperioden.

Ordningen gjør det mulig for et rederi å fiske to kvotesett på samme fartøy i løpet av en to-årsperiode. Dette reduserer driftsutgiftene i perioden fram til nybygget er ferdigstilt. Direktoratet understreker at dette særlig gjelder flerbåtsrederier, som dermed får større kostnadsbesparelser. Et rederi som binder seg til kontrakt for levering av nybygg innen to år, kan få generell utskiftningsstillatelse, selge sitt fartøy og deretter bruke annet fartøy (eget eller innleid) i hele leieperioden.

Fiskeridirektoratet vurderer at ordningen har senket terskelen for investering i nybygg, og dermed bidratt til fornyelse av flåten. De nye fartøyene som kommer inn er gjerne mer effektive i fangstoperasjoner, mer miljøvennlige og de sikkerhetsmessige forhold er bedre. Fornyelsen gir også positive ringvirkninger for verfts- og båtbyggernæringen i Norge og utlandet. I tillegg vil et utskiftningsfartøy som selges i forbindelse med ordningen bidra til en form for fornyelse i deler av flåten som ellers ikke ville hatt økonomi til selv å kontrahere nybygg.

Fiskeridirektoratet har gjennomgått enkeltsaker i perioden. Basert på gjennomgangen er det beskrevet en praksis der noen store flerbåtsrederier bruker ordningen slik at flere kvotesett «fordeles» på færre aktive fartøy i en periode. Tilsvarende mønster beskrives også hos samarbeidende rederier der to eller flere enbåtsrederier går sammen.

Etter direktoratets erfaring må det skilles mellom havfiskeflåten og kystfiskeflåten i spørsmålet om ordningen brukes til andre formål eller innebærer omgåelser. For havfiskeflåten beskrives ordningen som vellykket og som klart knyttet til fornyelse, særlig innen ringnotflåten, torsketrålflåten og den konvensjonelle havfiskeflåten. Det omtales et par saker der rederier fikk tillatelse til leiefartøy i ett eller to år, men der nybyggingskontrakten senere ble kansellert eller fartøyet ble videresolgt like etter levering. Direktoratet mener likevel at det ikke forelå et bevisst omgåelsesforsøk i disse sakene, og at utfordringene i nybyggingsprosessen var dokumentert og understøttet av verft og finansieringsinstitusjoner.

4.2.2 Erfaringer i perioden 2021 og frem til i dag

Det følger av tabell 1 over at det er innvilget i alt 90 leiefartøytillatelser i forbindelse med kontrahering av nybygg i perioden 2021-2025.

I perioden etter 2020 har det vært en økning i søknader om forlengelse av frist for å nytte leiefartøy. Forsinkelsene skyldes både korona-epidemien og den pågående krigen i Ukraina som har ført til bemanningsutfordringer ved verftene, stans i ordreleveranser, mangel på råstoff og deler, med videre.

Leiefartøyperioden er blitt vesentlig mye lenger som følge av disse forholdene. Når rederiene har kunnet dokumentere forsinkelsen med bekreftelse fra verftet har Fiskeridirektoratet godkjent forlengelse av frist.

Vi ser en nedgang i antall leiefartøytillatelser i perioden. Årsakene til endringen er sammensatt, og flere faktorer kan virke inn. En forklaring kan være at rederiene som hadde behov for, og et ønske om å kontrahere nybygg, gjorde det da leiefartøyordningen var relativt ny. Bruken av

leiefartøyordningen avtar av den grunn naturlig i enkelte fartøygrupper. Likeledes kan lavere kvoter og lavere lønnsomhet innenfor enkelte fartøygrupper spille inn. Videre vil den økonomiske situasjonen i næringen kunne være en medvirkende årsak. I en lang forutgående periode før 2021 var det historisk lav rente. I perioden fra 2021 til 2025 har det vært en stor renteøkning, og sammen med den generelle kostnadsøkningen for innsatsfaktorer, blir kostnadene for å bygge et nytt skrog høyere enn før.

I de største fartøygruppene ser vi at det i denne perioden også er eksempler på import av skrog, fra blant annet Færøyene og Storbritannia, i stedet for at rederiene kontraherer nybygg.

Ulike sammenslåingsordninger kan medføre at det blir flere fiskefartøy i markedet. For den minste kystflåten har innføringen av ID. kvote-ordningen og opphevelsen av kondemneringskravet ved bruk av strukturkvoteordningen medført at flere skrog er tilgjengelig i markedet. Med flere tilgjengelige skrog, vil gjerne flere velge å kjøpe brukt skrog i stedet for å kontrahere nybygg.

5. Forslag til endringer i leiefartøyordningen for nybygg

5.1 Innledning

Fiskeridirektoratet foreslo i høringsnotat av 12. juni 2023 endringer i leiefartøyordningen for nybygg med hensyn til å hindre at en økende andel av kvotene mangler tilkobling til fartøy. I 2023-høringen ble det skissert tre alternativer:

- Et alternativ som foreslo en betydelig innstramming i leiefartøyordningen for nybygg for å hindre at en økende andel av kvoten mangler tilkobling til et fartøy.
- Et alternativ som baserte seg på endringer i leiefartøyordningen for nybygg slik som skissert i Fiskeridirektoratets brev av 4. desember 2020 til Nærings- og fiskeridepartementet.
- Et siste alternativ var å videreføre gjeldende leiefartøyordning for nybygg.

Regjeringen har etter en nærmere vurdering foreslått at leiefartøyordningen for nybygg videreføres i sin nåværende form og at det prioriteres strengere kontroll med at ordningen ikke misbrukes. Næringskomiteen støtter at leiefartøyordningen videreføres, men ser det samtidig som viktig å stimulere til fornyelse av fiskeflåten for å sikre en mer miljøvennlig og effektiv fiskeflåte.

Forslag i dette høringsnotatet baseres på gjeldende regelverk, og det foreslås endringer for å gjøre ordningen bedre og enklere slik at den kan gi grunnlag for utvikling og bygging av nye og mer miljøvennlige fartøy i ulike fartøyklasser.

I kapittel 5 beskrives følgende forslag til endring av leiefartøyordningen for nybygg med sikte på fornyelse av fiskeflåten:

- Beholde dagens regelverk - med mulighet for forlengelse ved implementering av ny teknologi i nybygg
- Endre varigheten for leiefartøytillatelsen (for ulike fartøygrupper)

I kapittel 6 foreslås andre tiltak som kan bidra til forenkling av leiefartøyordningen ved kontrahering av nybygg: 1. Endret varighet på forhåndstilsagn om utskiftingstillatelse – 2. Fjerne begrensning for fartøy benyttet ved havari – 3. Endringer i forholdsmessighetsvurderingen av leiefartøy.

5.2 Generelt om varigheten for leiefartøytillatelse ved kontrahering av nybygg

I dag kan det gis adgang til å benytte leiefartøy i inntil to år, med mulighet for forlengelse av leiefartøyperioden i alle fartøygrupper ved kontrahering av nybygg.

En leiefartøyperiode tilpasset den reelle tiden det tar å bygge et nytt fartøy er ønskelig. Fiskeridirektoratet har imidlertid ikke data knytte til byggetid, utelukkende for fastsatt leiefartøyperiode. Den gjennomsnittlige leiefartøyperioden i perioden 2021-2025 er 1,7 år for havfiskefartøy og 1,5 år for kystfiskefartøy, jf. figur 2. Hvor lang tid det tar å bygge det enkelte fiskefartøy fremgår av kontrakten, men gjenspeiles ikke nødvendigvis i varigheten for leiefartøytillatelsen. I de tilfeller der nybygg er kontrahert, og utskiftingsfartøyet ikke selges umiddelbart, vil leiefartøyperioden være kortere enn angitt byggetid i kontrakten.

Byggetiden er i mange tilfeller lenger enn to år for store kystfiskefartøy og havfiskefartøy. Lang byggetid medvirker til at leiefartøyperioden i mange tilfeller forlenges utover to år etter en vurdering av om forsinket levering av nybygg skyldes hendelser utenfor rederiets kontroll. Lang byggetid medfører at adgangen til forlengelse etter deltakerforskriftens § 51 tredje ledd og konsesjonsforskriften § 1-7 tredje ledd, etter hvert fremstår som en hovedregel for varigheten av leiefartøyperioden for denne fartøygruppen, og ikke som en ordning ment å fange opp uforutsette situasjoner.

I tidligere høringsnotat om leiefartøyordningen for nybygg, er fartøylengde parameter for fastsetting av leiefartøytillatelsens lengde. Fiskeridirektoratet ser, per i dag, ikke at det er andre parametre som er mer egnet for å fastsette leiefartøytillatelsens lengde. I denne høringen foreslår vi derfor en videreføring av fartøylengde som utgangspunkt for leiefartøytillatelsens varighet. Vi ber også høringsinstansene ta stilling til om det er hensiktsmessig å implementere et vilkår som omhandler teknologi ved fastsettelse av leiefartøytillatelsens varighet, se under pkt. 5.4.

5.3 Endret varighet for leiefartøyordningen for ulike fartøygrupper

5.3.1 Fartøy under 10 meter

Fiskeridirektoratet foreslo i høringen i 2023 å utelukke fartøy under 10 meter fra ordningen med den begrunnelse at fartøyene kan anses som standard fartøy/hyllevare med en vesentlig kortere byggetid enn to år. Det er tale om fartøy som ikke krever spesialtilpasning for kjøpers bruk, og kostnaden ved å bygge et fartøy i denne fartøygruppen er lavere sammenlignet med større fartøy. Behovet for å selge utskiftingsfartøyet for å finansiere kontrahering av et nybygg kan derfor isolert sett være mindre i denne fartøygruppen. Det er stor spredning i driftsopplegg for fartøyene under 11 meter, noe som også speiles i det gjennomsnittlige driftsresultatet som er under 100 000 kroner⁶.

Gjennomsnittsalderen for fartøy i kystfiskeflåten som helhet er svakt stigende, og i 2025 er den i overkant av 29 år.

Med store ulikheter i driftsopplegg og et klart behov for fornying i denne flåtegruppen basert på gjennomsnittsalder, kan det fremstå urimelig å utelukke den minste fartøygruppen fra leiefartøyordningen. Vi ser likevel at ordningen benyttes i mindre grad de senere år, noe som kan tyde på et mindre behov for ordningen.

Fiskeridirektoratet ber om høringsinstansenes synspunkt på følgende forslag:

Fartøygruppen under 10 meter største lengde gis tillatelse til bruk av leiefartøy i ett år.

5.3.2 Fartøy på eller over 10 meter

Fartøygruppen mellom 10 og 28 meter har ofte annen type utrustning enn fartøy under 10 meter, med en større grad av tilpasning av fartøyet enn fartøygruppen under 10 meter. Byggetiden vil i de fleste tilfeller også være lenger sammenlignet med fartøy under 10 meter.

Behovet for å selge utskiftingsfartøyet for å kunne inngå kontrakt om kontrahering av nybygg er større, både i lys av lengre byggetid og høyere kostnader for nybygg sammenlignet med den minste fartøygruppen under 10 meter.

I perioden fra 2020 og frem til i dag har pandemi og krig i Ukraina påvirket byggetiden også for denne gruppen. Gjennomsnittlig leiefartøyperiode i perioden 2021-2025 er 1,5 år. Disse tallene inkluderer også stor kyst (fartøy med største lengde på over 28 meter, men som har mindre enn 500 kbm lasteromsvolum). Tilbakemeldingen fra næringen har vært at det er vanskelig å ferdigstille et stort kystfartøy på 2 år, og erfaringsmessig ser vi at det også er disse fartøyene som har fått forlenget frist som følge av forhold utenfor rederiets kontroll. Dette vil naturlig nok bidra til at gjennomsnittstiden er såpass høy som 1,5 år.

⁶ [Resultat lønnsomhetsundersøkelse 2024 - størrelsesgrupper](#)

Dersom en holder fartøygruppen med største lengde på 28 meter og over utenfor, er Fiskeridirektoratet av den oppfatning at en varighet på leiefartøyperioden på 2 år er tilstrekkelig tid for å kunne kontrahere et nybygg i denne størrelsesordenen. I de tilfeller hvor det av ulike årsaker er behov for å forlenge, kan dette ivaretas gjennom den generelle adgangen til å søke om forlengelse, dersom årsaken til forsinkelsen er utenfor rederiets kontroll.

Fiskeridirektoratet ber om høringsinstansenes synspunkt på følgende forslag:

Fartøygruppen på eller over 10 meter største lengde og inntil 27,99 meter største lengde gis tillatelse til å bruke leiefartøy i to år ved kontrahering av nybygg.

5.3.3 Fartøy med største lengde på 28 meter og over

Fartøygruppen med største lengde på 28 meter og over består av store kystfiskefartøy og havfiskefartøy, og i perioden fra 2020 og frem til i dag har pandemi og krig i Ukraina påvirket byggetiden også for denne gruppen. Gjennomsnittlig leieperiode er 1,7 år for havfiskefartøy. Vi ser at det er stor spredning i leiefartøyperiode, men det er vanskelig å si om det er på grunn av byggetid eller førstnevnte faktorer. Tilbakemeldingen fra næringen er imidlertid at det er behov for en lengre leiefartøyperiode.

Generelt er byggetiden lenger for fartøy i denne gruppen, og næringen har uttrykt at det tar like lang tid å bygge et stort kystfiskefartøy som et havfiskefartøy. Fiskeridirektoratet har erfart at muligheten for å benytte leiefartøy i inntil 2 år for denne fartøygruppen har vært noe kort.

Vi ser likevel en nedgang i antall leiefartøytillatelser, og årsakene er nok sammensatte. I tillegg til faktorer beskrevet under 4.2.2, kan begrensningen på leietid inntil 2 år spille inn.

Vi foreslår at adgang til å nytte leiefartøy ved kontrahering av nybygg utvides til tre år for fartøy med største lengde på 28 meter og over, noe som vil gi et større samsvar med byggetiden.

Fiskeridirektoratet mener at det også for denne fartøygruppen fremdeles skal være adgang til å utvide leiefartøyordningen i de tilfeller hvor nybygget er forsinket som følge av forhold utenfor rederiets kontroll, selv om varigheten for bruk av leiefartøy utvides til 3 år.

Fiskeridirektoratet foreslår at leiefartøyordningen for nybygg for fartøy med største lengde på 28 meter og over utvides til tre år med mulighet for forlengelse dersom det inntreffer forhold som ligger utenfor rederienes kontroll, jf. § 1-7 i konsesjonsforskriften og deltakerforskriften § 51.

Fiskeridirektoratet ber om høringsinstansenes synspunkt på følgende forslag:

Fartøygruppen med største lengde på 28 meter og over gis tillatelse til bruk av leiefartøy ved kontrahering av nybygg i inntil 3 år.

5.4 Varighet for leiefartøytillatelsen ved implementering av ny teknologi

En fremtidsrettet fiskeflåte tar hensyn til miljøet, og Næringskomiteen uttaler følgende i Innst. S 264 (2023 -2024) punkt 2.3.4 om leiefartøyperiode, teknologi og byggetid:

Flertallet viser til at overgangen til det grønne skiftet gjør at det må utvikles og bygges nye fartøyer med ny teknologi, noe som gir større usikkerhet rundt tiden det tar å bygge nytt fartøy. Av denne grunn bør ordningen ha tilstrekkelig fleksibilitet, slik at den ikke stenger for ny teknologi.

Det grønne skiftet krever at fiskefartøy tar i bruk ny teknologi for å bidra til en mer miljøvennlig fiskeflåte.

Hvordan en utvidelse av vilkårene som inngår i vurderinger under leiefartøyordningen til også å inkludere et teknologikriterium vil slå ut, er vanskelig å si. Det kan initiere nye og andre skjønsmessige vurderinger sammenlignet med vurderingene etter dagens ordning. Det må blant annet tas stilling til hva som er ny eller grønn teknologi, noe som reiser spørsmål om behovet for annen kompetanse enn den Fiskeridirektoratet har per i dag.

Forslag i denne høringen skal legge til rette for en forenkling av leiefartøyordningen for nybygg. Om det er ønskelig å ta inn et vilkår / vurdering som omhandler *ny teknologi* i leiefartøyordningen for nybygg, og om det i så fall vil representere et steg i retning av forenkling, er med bakgrunn i ovennevnte usikkert slik Fiskeridirektoratet ser det. Fiskeflåten må innfri krav av miljømessig karakter som stilles i regelverk forvaltet av andre sektormyndigheter. I en slik sammenheng er en leiefartøyordning ved kontrahering av nybygg i seg selv med på å understøtte og å gjøre flåtefornyelse mulig.

Ved inngåelse av kontrakt om levering av et nybygg, må det antas at kompleksitet knyttet til teknologielementer speiles i kontrakten, herunder også i fastsatt byggetid. Erfaringsmessig har det i perioden 2021 – 2024 i stor grad vært gitt forlenget varighet på leiefartøytillatelsen med bakgrunn i covid-19 samt krigen i Europa og de følger dette har hatt for bygging av nye fartøy. Bare et fåtall av leiefartøytillatelsene har vært forlenget på grunn av forsinkelse som følge implementering av ny teknologi. Fiskeridirektoratet oppfatter derfor at dagens regelverk med mulighet for forlengelse av leieperioden ved hendelser utenfor rederiets kontroll i svært stor grad ivaretar næringens behov for fleksibilitet i byggeperioden. Det er ikke grunn til å tro at utvikling i og endring av krav til å bygge mer miljøvennlige fiskefartøy vil endre dette dramatisk.

Sett i lys av hensynet til å opprettholde koblingen mellom fartøy, fartøyeier og fisketillatelse, bør en eventuell utvidelse av ordningen i forbindelse med implementering av ny teknologi begrenses til de tilfeller der det er helt klart at forlenget varighet er rimelig og nødvendig for å tilrettelegge for ny teknologi.

Fiskeridirektoratet ber om høringsinstansenes synspunkt på følgende forslag:

I tilfeller der det gis adgang til bruk av leiefartøy, og det i nybygg skal implementeres og tas i bruk ny miljøvennlig teknologi, legges det til rette for en lengre leiefartøyperiode. Dersom det dokumenteres at nye miljøvennlige løsninger krever utvidet byggetid, så kan det tillates inntil 1 års utvidet leiefartøyperiode for samtlige fartøygrupper omfattet av ordningen.

Konkret innebærer dette at fartøygruppen under 10 meter største lengde kan gis tillatelse til bruk av leiefartøy i inntil to år dersom det dokumenteres at det skal implementeres ny miljøvennlig teknologi for fartøyet. For fartøy på eller over 10 meter største lengde og inntil 27,99 meter største lengde betyr forslaget at det kan gis tillatelse til å bruke leiefartøy i inntil tre år ved kontrahering av nybygg. For fartøy på eller over 28 meter største lengde innebærer forslaget at

det kan tillates en leiefartøyperiode på inntil fire år. Dagens regel med mulighet for forlengelse av leieperioden ved hendelser utenfor rederiets kontroll opprettholdes.

Det bes videre om innspill på hva som skal kvalifisere som ny miljøvennlig teknologi og dermed åpne for utvidet leiefartøyperiode.

6. Andre tiltak

6.1 Endring i varigheten av forhåndstilsagn om utskiftingstillatelse

I merknader til høringen fra 2023 har høringsinstanser påpekt at det kan oppstå problemer som følge av at varigheten på forhåndstilsagn om utskiftingstillatelse og varigheten på tillatelse til leiefartøy ved kontrahering av nybygg ikke nødvendigvis samsvarer. Tillatelse til leiefartøy ved kontrahering av nybygg kan som utgangspunkt ikke gis lengre varighet enn utskiftingstillatelsens varighet, slik at dersom tillatelse til leiefartøy gis i etterkant av utskiftingstillatelse, så forkortes varigheten av leiefartøyperioden tilsvarende.

Et sammenfall i varighet mellom de to ulike tillatelsene kan bidra til å gjøre leiefartøyordningen for nybygg mer forutsigbar. Det kan også gjøre det unødvendig å søke om forlengelse i enkelte tilfeller.

Fiskeridirektoratet oppfatter at en slik endring er hensiktsmessig.

Fiskeridirektoratet ber om høringsinstansenes synspunkt på om varigheten av utskiftingstillatelse bør sammenfalle med varigheten av tillatelse til leiefartøy ved kontrahering av nybygg.

6.2 Fjerne begrensninger for fartøy benyttet som leiefartøy ved havari

Etter bestemmelse om leiefartøy i henholdsvis konsesjonsforskriften § 1-7 og deltakerforskriften § 51, er det en forutsetning for å få tillatelse til å benytte leiefartøy ved kontrahering av nybygg at «leiefartøyet ikke har fisket i henhold til annen leiefartøytillatelse i løpet av siste to år».

I forbindelse med leiefartøyhøringen fra 2023 er det i merknader fra næringen uttalt at en slik begrensning for bruk av leiefartøy ikke må gjelde på tvers av ordningene for henholdsvis nybygg og havari. Tilbakemeldingen fra næringen er blant annet at det virker urimelig at fartøy som leies ut for å bistå havarister ikke kan benyttes som leiefartøy i nybyggordningen før etter to år.

Formålet med bestemmelsen er, som nevnt i punkt 2.3, å ivareta hensynet til mannskapet til rederiet som kontraherer nybygg. Dette ved at en begrenser hyppigheten et leiefartøy kan benyttes i en leiefartøyordning og forhindre at enkeltrederi med eget mannskap spesialiseres på å være utleiefartøy for andre rederier som kontraherer nybygg.

Dersom en fjerner begrensningen for leiefartøy brukt i forbindelse med havari og forlis, så vil det nødvendigvis øke hyppigheten fartøyet kan benyttes i en leiefartøyordning. På den andre siden vil det gjøre det enklere å finne leiefartøy ved kontrahering av nybygg.

Fiskeridirektoratet ber om høringsinstansenes syn på om karantene for leiefartøy brukt i forbindelse med havari og forlis bør fjernes i forbindelse med at det søkes om leiefartøy ved kontrahering av nybygg.

6.3 Forholdsmessighetsvurdering av leiefartøy ved nybygg

I merknader til leiefartøyhøringen fra 2023 har næringen påpekt at forholdsmessighetsvurderingen av leiefartøy ved kontrahering av nybygg oppleves som streng, og er et hinder for å finne passende leiefartøy. Det foreslås fra næringens side at vurderingen i forbindelse med leiefartøy ved kontrahering av nybygg likestilles med vurderingen som gjøres ved ervervstillatelse.

I dag er regelverket for vurdering av om et leiefartøy kan tillates benyttet, ulikt for kystfiskeflåten og havfiskeflåten. For havfiskeflåten er det ikke satt noe særskilt krav om forholdsmessighet, men det er krav om at fartøyene må ha minst en lik tillatelse i samme konsesjonsgruppe, jf. instruks. Det er ikke tilsvarende krav for kystfiskeflåten, men her er det en forutsetning at leiefartøyet er innenfor størrelsesgrensen som gjelder for det aktuelle fiskeriet og den aktuelle gruppen, samt at leiefartøyet står i et rimelig forhold til driftsgrunnlaget det skal fiskes på. For kystfiskeflåten er vurderingen av om det skal tillates leiefartøy dermed mer skjønnsmessig og omfattende sammenlignet med havfiskeflåten.

Fiskeridirektoratet mener det er uheldig om forholdsmessighetskravet oppheves i sin helhet, da det vil kunne medføre at store fartøy kan fiske som leiefartøy for mindre fartøy. Den som kontraherer nybygg blir i så fall stilt i en gunstig situasjon og får et konkurransefortrinn i en lengre periode i forhold til de øvrige fartøyene innenfor samme hjemmelslengdegruppe.

Fiskeridirektoratet ser at det kan bidra til forenkling av leiefartøyvurderingen ved kontrahering av nybygg i kystfiskeflåten om vurderingen av om et leiefartøy kan tillates brukt, i større grad samsvarer med kriterier ved ervervstillatelse ved utskifting av fartøy og de begrensninger som fremgår av forholdsmessighetsinstruksens rammer.

Gode grunner kan tale for at dersom et fartøy tillates som erstatningsfartøy ved utskifting i henhold til forskrift og instruks, også bør tillates som leiefartøy i nybyggsordning. En utskifting er i normaltilfellet av en mer permanent karakter sammenlignet med leiefartøyperioden ved kontrahering av nybygg. Dersom det tillates vil det for eksempel bety at et fartøy på 14 meter største lengde med en deltakeradgang i fisket etter torsk, hyse og sei med hjemmelslengde på 10 meter, kan få benytte et leiefartøy inntil 14,99 meter.

Objektive kriterier som skal legges til grunn i vurderingen av om et leiefartøy skal tillates brukt ved kontrahering av nybygg, slik de fremgår av forholdsmessighetsinstruksen, kan gi større grad av forutsigbarhet for næringen. Med redusert behov for skjønnsmessige vurderinger, vil likebehandling kunne sikres i større grad, samt at det representerer en forenkling.

Enkelte tillatelser til å bruke leiefartøy ved kontrahering av nybygg etter gjeldende regelverk, kan likevel falle utenfor en ordning som inkluderer objektive kriterier. Etter dagens regelverk vil det kunne gis tillatelse til bruk av leiefartøy med største lengde på 17 meter for et kontrahert nybygg på 14 meter under forutsetning av at leiefartøyet står i forhold til det driftsgrunnlaget det skal fiskes på. Ved bruk av objektive vilkår vil et slikt tilfelle falle utenfor. Innføring av objektive vilkår kan dermed virke innstrammende for enkelte tilfeller som etter dagens regelverk ville fått tillatelse til leiefartøy.

Fiskeridirektoratet ber om høringsinstansenes syn på om dagens forholdsmessighetsvurdering ved tildeling av leiefartøytillatelse i kystfiskeflåten bør forenkles gjennom økt bruk av objektive kriterier. Det bes særlig om synspunkter på om prinsippene i instruks fra Nærings- og fiskeridepartementet forholdsmessighet mellom driftsgrunnlag og fartøystørrelse ved tildeling av deltakeradgang 7. september 2022 helt eller delvis bør legges til grunn ved vurdering av leiefartøy.

7. Konsekvenser

7.1 Konsekvenser

Høringsnotatet foreslår endringer i leiefartøyordningen for nybygg med utgangspunkt i gjeldende regelverk, i tråd med bestillingen fra Nærings- og fiskeridepartementet. Bruken av ordningen har vist en fallende trend, og forslagene vil etter vår oppfatning legge til rette for en fortsatt fornyelse av fiskeflåten ved bruk av ordningen.

Riksrevisjonens rapport fra 2020 påpeker svekket kobling mellom fartøy og kvote, og det vises til «kvotehopping» i forbindelse med utskifting av fiskefartøy som en konkret utfordring.

Fiskeridirektoratet erfarer at denne utfordringen synes å avta. Det vises blant annet til at praksisen med å tillate leiefartøy og unntak fra avkortning og kvoteutnyttelse er strammet inn. Rundt 2020 og i perioden etter erfarte vi at flere rederi søkte om ervervstillatelse for nybygg til utskifting av det samme fartøyet som ble «flyttet» rundt, videre ble det søkt om unntak fra avkortning og kvoteutnyttelse for fartøyet. I nybyggstilfellene ser vi nå sjelden slike tilfeller.

Det foreslås å endre leiefartøyperioden for nybygg med utgangspunkt i fartøyets største lengde, og ingen fartøygrupper foreslås ekskludert fra ordningen. Inkludering av alle fartøygrupper legger til rette for at utskiftningsstakten til nybygg ikke påvirkes negativt. I høringen fra 2023 var det trukket frem som en konsekvens at ekskludering av den minste fartøygruppen kunne føre til konsekvenser for arbeidsmiljø og sikkerhet for fiskere i kystflåten i de tilfeller hvor nybygg var nødvendig, men vanskeliggjøres fordi man ikke vil ha fleksibiliteten som ordningen med leiefartøy gir.

I høringen foreslås å endre varigheten av ordningen til tre år for fartøy med største lengde på 28 meter og over, videre at dagens varighet på 2 år beholdes for fartøy med største lengde på 10 meter og over, og at fartøy med største lengde under 10 meter kan få en leiefartøyperiode på inntil ett år. Fiskeridirektoratet vurderer at disse endringene i større grad samsvarer med reell byggetid. Vi kan ikke se at foreslåtte endringer medfører negative konsekvenser for rederiene. Vi

foreslår å opprettholde muligheten for å forlenge fristen for å tillate leiefartøy om det oppstår forhold utenfor rederiets kontroll.

Det er videre foreslått samsvar i varighet mellom forhåndstilsagn om utskiftingstillatelse og tillatelse til leiefartøy ved kontrahering av nybygg. En slik endring gir sammenheng i regelverket mellom varighet mellom forhåndstilsagn om utskiftingstillatelse og varighet for tillatelse til leiefartøy ved kontrahering av nybygg etter henholdsvis deltakerforskriften og konsesjonsforskriften. Fiskeridirektoratet kan ikke se at forslaget gir negative konsekvenser for rederiene ettersom det er mulighet for forlengelse av frist for forhåndstilsagn om utskiftingstillatelse ved forhold utenfor rederiets kontroll.

Et forslag i høringen er å lempe på begrensningen knyttet til at et leiefartøy som ønskes benyttet som leiefartøy i forbindelse med kontrahering av nybygg ikke kan ha fisket i henhold til annen leiefartøytillatelse siste to år. Her foreslår vi at omsøkt leiefartøy kan tillates benyttet som leiefartøy i forbindelse med kontrahering av nybygg, likevel slik at det ikke kan gis tillatelse til et og samme fartøy som leiefartøy både ved havari/forlis og som leiefartøy for nybygg i samme reguleringsår. Forslaget representerer en lemping, og vi kan ikke se at det medfører negative konsekvenser for rederiene sammenlignet med dagens ordning.

Fiskeridirektoratet ber i høringen om synspunkter på lemping i forholdsmessighetsvurderingen av om omsøkt leiefartøy kan benyttes. Økt bruk av objektive kriterier etter samme prinsipper slik disse kommer frem av instruks om forholdsmessighet vil gi en forenkling.

Vi ber også om høringsinstansenes syn på utvidelse av leiefartøyperioden for samtlige fartøygrupper når et fartøy bygges med ny teknologi. Det er grunn til å tro at innføring av en slik regel vil medføre økte krav til dokumentasjon for søker og økt ressursbruk i forvaltningen.

Vi kan ikke se at forslaget utover ovennevnte vil ramme særskilte flåtegrupper eller samisk næringsutøvelse, samtidig som enkelte sakstiltfeller som faller inn under ordningen etter dagens regelverk, etter forslaget vil falle utenfor.

8. Forslag til forskriftsendringer

8.1 Deltakerforskriften

I forskrift om adgang til å delta i kystfartøygruppens fiske og enkelte andre fiskerier i 202x foreslås følgende endringer:

§ 48 (utskifting av fartøy med deltakeradgang)

Dersom et fartøy er forlist i løpet av de siste seks månedene eller planlegges solgt uten at eieren har anskaffet nytt fartøy, kan det gis tilsagn om tillatelse til å delta i fiske med et ubestemt erstatningsfartøy til eieren av utskiftingsfartøyet. Slikt tilsagn gis med varighet på to år under forutsetning av at adgangsvilkårene i fisket videreføres i påfølgende kalenderår. *Ved bruk av leiefartøy ved kontrahering av nybygg gis tillatelsen varighet i samsvar med § 51 a for fartøy med største lengde på 10 meter og over.*

Forlengelse av tillatelsen *utover varighet for tilsagn gitt etter første ledd andre og tredje punktum* kan bare gis dersom det er årsaker utenfor rederiets kontroll som medfører at erstatningsfartøy ikke er anskaffet innenfor fristen.

(forslag til endring i § 48 gjengitt i kursiv)

§ 51 (*leiefartøy ved forlis eller havari*)

Ved forlis og havari som medfører vesentlig driftsavbrudd for fartøy med deltakeradgang, kan Fiskeridirektoratet gi tillatelse til å benytte leiefartøy til å fiske i lukket gruppe.

Tillatelse til å benytte leiefartøy i lukket gruppe etter første ledd kan gjøres gjeldende for fiske i åpen gruppe dersom det forliste/havarerte fartøyet har deltatt i åpen gruppe i det aktuelle fisket med samme redskap i minst to av de tre foregående årene. Det kan dessuten gis tillatelse til å benytte leiefartøy i åpen gruppe ved forlis/havari dersom leiefartøyet har en største lengde på under 11 meter, og eier av det forliste/havarerte fartøyet er ført på blad B i fiskermanntallet og har deltatt i åpen gruppe i det aktuelle fisket i minst to av de tre siste avsluttede kalenderårene forut for forliset/havariet. Det relevante fartøyet anses for å ha deltatt i åpen gruppe i et fiske i et foregående år etter dette ledd dersom det var påmeldt og fylte vilkårene for å delta, men ikke ble trukket ut i loddtrekning. Dersom fisket har vært stengt i minst ett av de tre foregående årene, kan det etter dette ledd ses hen til de tre siste årene fisket ikke har vært stengt forutsatt at fisket ikke har vært stengt i mer enn sju av siste 10 år.

Fiskeridirektoratet kan fastsette nærmere vilkår for slik tillatelse, herunder begrensninger på leiefartøyet lengde, samt at høvedsmann og hele eller deler av mannskapet skal delta i fisket med leiefartøyet.

Det kan ikke gis tillatelse til å benytte leiefartøy som har større lasteromsvolum enn 500 m³, med mindre det aktuelle leiefartøyet har fått dispensasjon fra lengdebegrensningen som gjaldt før 2008 i henhold til de regler som gjaldt da dispensasjonen ble gitt.

Størrelsesbegrensningen gjelder ikke for leiefartøy i fisket etter torsk, hyse og sei mv. for konvensjonelle havfiskefartøy. For fangst av kongekrabbe kan det ikke gis tillatelse til å benytte leiefartøy som har en største lengde på 21 meter eller mer.

I den utstrekning fartøyet faktiske lengde inngår i beregningsgrunnlaget ved fastsettelse av kvote som leiefartøyet kan fiske på, skal det ses hen til faktisk lengde for det forliste eller havarerte fartøyet, eller for utskiftningsfartøyet, med mindre noe annet fastsettes i leiefartøytillatelsen. Tilsvarende gjelder for bestemmelser om redskapsfleksibilitet så langt det passer.

Ett og samme fartøy kan i løpet av reguleringsåret kun benyttes som leiefartøy i forbindelse med ett forlis/havari.

§ 51 a. (*leiefartøy ved kontrahering av nybygg*)

Ved kontrahering av nybygg for fartøy med deltakeradgang, kan Fiskeridirektoratet gi tillatelse til å benytte leiefartøy til å fiske i lukket gruppe:

- a) i inntil ett år ved kontrahering av fartøy med største lengde inntil 10 meter,
- b) i inntil to år ved kontrahering av fartøy med største lengde på 10 meter eller over,
- c) i inntil tre år ved kontrahering av fartøy med største lengde på 28 meter eller over

Leiefartøyperioden angitt i første ledd bokstav a til c kan utvides med inntil ett år ved implementering av ny teknologi for nybygget.

Det er en forutsetning for tillatelse til å benytte leiefartøy ved kontrahering av nybygg at søker har forhåndstilsagn om utskiftingstillatelse etter § 48, og *at leiefartøyet ikke har vært benyttet som leiefartøy i forbindelse med kontrahering av nybygg siste to år.*

Det er en forutsetning at søker enten har inngått bindende kontrakt om kjøp av nybygg med levering senest innen tillatt leietid etter første ledd, eller bindende kontrakt om kjøp av nybygg med levering senest innen utløpet av inneværende kalenderår og kan dokumentere at levering av nybygg er forsinket som følge av forhold utenfor rederiets kontroll.

Tillatelse til å benytte leiefartøy ved kontrahering av nybygg kan ikke gis lengre varighet enn utskiftingstillatelsens varighet, og kan ikke gis ut over bindende avtalt dato for levering av nybygg.

Dersom levering av fartøy fra verft til kjøper som har fått forhåndstilsagn om tillatelse etter § 48 blir vesentlig forsinket i forhold til frist fastsatt i bindende avtale om fartøykjøp, kan det gis tillatelse til forlenget bruk av leiefartøy når forsinkelsen skyldes forhold utenfor rederiets kontroll.

Forlengelse av varighet av leiefartøytillatelsen kan ikke gis lengre varighet enn det er dokumentert forsinkelse.

Fiskeridirektoratet kan fastsette nærmere vilkår for slik tillatelse, herunder begrensninger på leiefartøyetets lengde, samt at høvedsmann og hele eller deler av mannskapet skal delta i fisket med leiefartøyet.

Det kan ikke gis tillatelse til å benytte leiefartøy som har større lasteromsvolum enn 500 m³, med mindre det aktuelle leiefartøyet har fått dispensasjon fra lengdebegrensningen som gjaldt før 2008 i henhold til de regler som gjaldt da dispensasjonen ble gitt.

Størrelsesbegrensningen gjelder ikke for leiefartøy i fisket etter torsk, hyse og sei mv. for konvensjonelle havfiskefartøy. For fangst av kongekrabbe kan det ikke gis tillatelse til å benytte leiefartøy som har en største lengde på 21 meter eller mer.

I den utstrekning fartøyetets faktiske lengde inngår i beregningsgrunnlaget ved fastsettelse av kvote som leiefartøyet kan fiske på, skal det ses hen til faktisk lengde for utskiftningsfartøyet, med mindre noe annet fastsettes i leiefartøytillatelsen. Tilsvarende gjelder for bestemmelser om redskapsfleksibilitet så langt det passer.

8.2 Konsesjonsforskriften

I forskrift om spesielle tillatelser til å drive enkelte former for fiske og fangst foreslås følgende endringer:

§ 1-5. (forhåndstilsagn om utskiftingstillatelse)

Dersom fartøyet er forlist i løpet av de siste seks månedene eller planlegges solgt uten at eieren har anskaffet nytt fartøy, kan det gis tilsagn om tildeling av ny spesiell tillatelse for et ubestemt erstatningsfartøy til eieren av utskiftingsfartøyet.

Slikt tilsagn gis med en varighet på to år. Ved bruk av leiefartøy ved kontrahering av nybygg gis tillatelsen varighet i samsvar med § 1-7a for fartøy med største lengde på 10 meter og over.

Forlengelse utover varighet for tilsagn gitt etter andre ledd første og andre punktum kan bare gis dersom det er årsaker utenfor rederiets kontroll som medfører at erstatningsfartøy ikke er anskaffet innenfor fristen.

Erstatningsfartøyet må oppfylle de vilkår som til enhver tid er fastsatt i eller med hjemmel i deltakerloven for fartøy med slik tillatelse.

(forslag til endring i § 1-5 gjengitt i kursiv)

§ 1-7. (leiefartøy ved forlis eller havari)

Ved forlis eller havari som medfører vesentlig driftsavbrudd kan Fiskeridirektoratet gi tillatelse til å benytte leiefartøy til å fiske i medhold av spesiell tillatelse tildelt etter denne forskriften.

Fiskeridirektoratet kan fastsette nærmere vilkår for slik tillatelse, herunder at høvedsmann samt hele eller deler av mannskapet skal delta i fisket med leiefartøyet.

§ 1-7 a. (leiefartøy ved kontrahering av nybygg)

Ved kontrahering av nybygg kan Fiskeridirektoratet gi tillatelse til å benytte leiefartøy til å fiske i medhold av spesiell tillatelse tildelt etter denne forskriften

- a) i inntil to år ved kontrahering av fartøy med største lengde på 10 meter eller over,
- b) i inntil tre år ved kontrahering av fartøy med største lengde på 28 meter eller over

Leiefartøyperioden angitt i første ledd bokstav a og b kan utvides med inntil ett år ved implementering av ny teknologi for nybygget.

Fiskeridirektoratet kan fastsette nærmere vilkår for slik tillatelse, herunder at høvedsmann samt hele eller deler av mannskapet skal delta i fisket med leiefartøyet.

Det er en forutsetning for tillatelse til å benytte leiefartøy ved kontrahering av nybygg at rederiet har forhåndstilsagn om utskiftingstillatelse etter § 1-5, og at leiefartøyet ikke har vært benyttet som leiefartøy i forbindelse med kontrahering av nybygg siste to år. Det er videre en forutsetning for slik tillatelse at rederiet enten har inngått bindende kontrakt om kjøp av nybygg med levering

senest innen lengste tillatte leietid etter første ledd, eller bindende kontrakt om kjøp av nybygg med levering senest innen utløpet av inneværende kalenderår og kan dokumentere at levering av nybygg er forsinket som følge av forhold utenfor rederiets kontroll.

Tillatelse til å benytte leiefartøy ved kontrahering av nybygg kan ikke gis lengre varighet enn utskiftingstillatelsens varighet. Tillatelse etter fjerde ledd annet punktum første alternativ kan ikke gis ut over bindende avtalt dato for levering av nybygg. Tillatelse etter fjerde ledd annet punktum annet alternativ kan ikke gis lengre varighet enn det er dokumentert forsinkelse.