

NORGES OFFENTLIGE UTREDNINGER
NOU 2002: ..

Eierskap til fiskefartøy

Utredning fra Eierskapsutvalget oppnevnt ved kongelig resolusjon av
8. juni 2001. Avgitt til Fiskeridepartementet 21. juni 2002.

STATENS FORVALTNINGSTJENESTE
STATENS TRYKNING
OSLO 2002

Til Fiskeridepartementet

Ved kongelig resolusjon av 8. juni 2001 ble det oppnevnt et utvalg til å utrede eierskap til fiskefartøy, herunder foreta en vurdering av dagens rammevilkår og fremme forslag til endringer av regelverk og praksis. Utvalget legger med dette fram sin utredning.

21. juni 2002

Trond S. Paulsen
Leder

Kirsti Henriksen

Liv Holmefjord

Steinar Jonassen

Audun Maråk

Ove Midttun

Anne-Britt Norø

Oddmund Olsen

Liv B. Ulriksen

Arild Gilja
Sekretær

DEL I: Utvalgets oppnevning og sammendrag

1	UTVALGETS MANDAT, SAMMENSETNING OG ARBEID.....	9
1.1	Mandat.....	9
1.2	Sammensetning.....	13
1.3	Referansegruppe.....	13
2	INNLEDNING OG SAMMENDRAG	14
2.1	Innledning	14
2.2	Sammendrag og oversikt over utvalgets forslag.....	15
2.2.1	Generelt om utvalgets forslag	15
2.2.2	Eierskap og finansiering av fiskeflåten.....	15
2.2.3	Eierbegrensningens formål	16
2.2.4	Situasjonen i enkelte land	16
2.2.5	Vurdering og forslag.....	16

DEL II: Beskrivelse av forvaltning, eierforhold og finansiering

3	REGELVERK OG SAKSBEHANDLING.....	20
3.1	Hovedlinjer i regelverket om eierskap til fiskefartøy og adgang til å fiske.....	20
3.1.1	Aktivitetskravet i deltakerloven.....	21
3.1.2	Dispensasjon fra aktivitetskravet	22
3.1.3	Nasjonalitetsbestemmelsen.....	22
3.1.4	Konsentrasjonsbestemmelser.....	23
3.2	Saksbehandlingspraksis.....	24
3.2.1	Aktivitetskravet for fisker.....	24
3.2.1.1	Nærmere om fiskermanntallet.....	24
3.2.2	Aktivitetskravet for ”administrerende reder”.....	25
3.2.3	Aktivitetskravet for selskap	26
3.2.4	Dispensasjoner fra aktivitetskravet.....	26
3.2.5	Andre betingelser for ervervstillatelse	27
4	EIERBEGRENSNINGENES FORMÅL OG VIRKNINGER.....	28
4.1	Generelle målsettinger	28
4.2	Målsettingene med eierbegrensningene.....	29
5	KARTLEGGING AV EIERSKAP.....	30
5.1	Definisjoner.....	30
5.1.1	Organisering av eierskap	30
5.1.2	Fiskeflåten og flåtegrupper	30

5.1.3	Ferskfisktrålere og trålergruppen	33
5.2	Kartlegging av eierform.....	34
5.2.1	Kommentar	34
5.3	Kartlegging av eiere til fiskefartøy	35
5.3.1	Aktive fiskere som eiere	35
5.3.2	Kommentar	36
5.3.3	Fiskeindustri som eier	37
5.4	Kartlegging av konsentrasjon	38
5.4.1	Kommentar	39
5.5	Utviklingstrekk og årsaker	40
6	FINANSIERINGEN AV FISKEFLÅTEN	42
6.1	Ulike kapitalkilder for fiskeflåten.....	42
6.1.1	Krav til egenkapital.....	42
6.1.2	Egenkapital i fiskeflåten	43
6.1.3	Fremmedkapital i fiskeflåten	44
6.1.4	Statens nærings- og distriktsutviklingsfond.....	44
6.2	Grad av lånefinansiering	46
6.3	Er det typiske finansieringsmodeller for nybygg?.....	46
6.4	Vurdering.....	47
7	EIERSKAPSBEGRENSNINGER OG FORHOLD TIL ANNEN LOVGIVNING	48
7.1	Selskapslovgivning - aksjeselskapsloven	48
7.1.1	Styrets sammensetning og beslutninger.....	48
7.1.2	Generalforsamlingens beslutninger	48
7.1.3	Omsetning av aksjer	49
7.2	Skattelovgivning	49
7.2.1	Skatt og flåtefornying	49
7.2.2	Delingsmodellen	50
7.2.3	Skattemessige avskrivninger av konsesjoner.....	50
7.3	Vurdering.....	51
8	RETTSSITUASJONEN I UTVALGTE LAND.....	52
8.1	Innledning	52
8.2	EU-systemet	53
8.3	Enkelte land	54
8.3.1	Danmark	54
8.3.2	Island	58
8.3.3	Storbritannia	61
8.3.4	Spania	62
8.3.5	USA	62
8.3.6	Canada	64

DEL III: Virkninger av eierskapsbegrensninger

9	EIERSKAPSBEGRENSNINGENES BETYDNING FOR KAPITALTILGANG	66
9.1	Vurdering.....	66
10	EIERSKAPSBEGRENSNINGENE OG REGIONAL FORDELING AV FISKETILLATELSER.....	68
10.1	Problemstilling.....	68
10.2	Utviklingen siste 20 år	69
10.3	Vurdering	70

DEL IV: Nærmere vurderinger og forslag til tiltak

11	VURDERING AV EIERSKAPSBEGRENSNINGENE OG FORSLAG	73
11.1	Innledning	73
11.2	Krav om å være aktiv fisker	73
11.2.1	Aktivitetskravets hensiktsmessighet	73
11.2.2	Saksbehandlingen for aktiv fisker.....	74
11.2.3	Saksbehandlingen når fisker er ”administrerende reder”	75
11.2.4	Saksbehandlingen i forbindelse med arv	76
11.3	Forslag til tiltak for arvesituasjoner	77
11.3.1	Gjenlevende ektefelle i uskiftet bo	77
11.3.2	Generasjonsskifte.....	77
11.4	Dispensasjon fra aktivitetskravet.....	77
11.4.1	Vurdering av dispensasjonsadgangen	78
11.4.2	Spørsmålet om utvidelse av dispensasjonsadgangen	78
11.4.3	Vurdering av saksbehandling og forslag til tiltak	79
11.5	Nasjonalitetskravet.....	80
11.5.1	Vurdering.....	80
11.6	Konsentrasjonsbestemmelsene	81
11.6.1	Vurdering.....	81
11.6.2	Forslag til tiltak.....	81
12	ORDNINGEN MED LEVERINGSVILKÅR	82
12.1	Innledning	82
12.2	Historikk.....	82
12.2.1	Eierforhold og leveringsvilkår	82
12.2.1	Utviklingstrekk i torskefiskesektoren	83
12.3	Hvordan er leveringsvilkårene utformet?	84
12.4	I hvilken grad overholdes leveringsvilkårene?	85

12.5	Spørsmålet om lønnsomhet.....	86
12.5.1	Lønnsomhet for samfunnet?	87
12.5.2	Lønnsomhet for næringsutøver – hvem tilfaller verdiskapingen?	88
12.6	Drøftelse av vilkårenes innhold	92
12.6.1	Pris	92
12.6.2	Hvor mye av fangsten skal omfattes?	93
12.6.3	Hvor og hvordan skal fangsten leveres?	94
12.6.4	Ubearbeidet fangst for foredling?	94
12.7	Vurdering og forslag til tiltak.....	95
13	NÅR SELSKAP EIER FISKEFARTØY	97
13.1	Eierskifte i selskap	97
13.1.1	Saksbehandlingspraksis	97
13.1.2	Vurdering.....	97
13.1.3	Forslag til nytt saksbehandlingssystem.....	98
13.2	Fiskeridirektoratets Merke- og deltakerregister	99
13.2.1	Bakgrunn og formål	99
13.2.2	Beskrivelse.....	99
13.2.3	Vurdering.....	100
13.3	Vurdering av særlige krav til selskap	101
13.3.1	Er utøvelsen av eierskap reell?	101
13.3.2	Krav til styreflertall av aktive fiskere?.....	101
13.3.3	Krav til selskapets vedtekter?	102
13.3.4	Om underhåndsavtaler	103
13.4	Utenlandsk eierskap	104
13.4.1	Utlendingers adgang til å eie norske fiskefartøyer.....	104
13.4.1.1	Lovbegrensningen for utenlandsk eierskap	104
13.4.1.2	Fiskerigrensellovens forhold til sjøloven	105
13.4.1.3	Dispensasjonsadgangen i sjøloven	105
13.4.1.4	Nærmere om internasjonal utvikling vedrørende investeringer	106
13.4.2	Beskrivelse av indirekte eierskap.....	106
13.4.3	Vurdering.....	107
14	BRUK AV SANKSJONER VED OVERTREDELSE.....	108
14.1	Vurdering av dagens ordning.....	108
14.2	Forslag til ny ordning	108
14	FORSLAG TIL FORSKRIFT OM DISPENSASJONSADGANG FOR FISKEINDUSTRI TIL Å EIE FARTØY I FERSKFISKTRÅLERGRUPPEN	110
15.1	Forskriftsforslag	110
15.2	Merknader	111
16	FORSLAG TIL ENDRING I REGELVERK OM OVERDRAGELSE AV AKSJER I SELSKAP.....	113
16.1	Forslag til endring av deltakerloven	113

16.2	Merknader	113
16.3	Forslag til forskrift om meldeplikt ved aksjeoverdragelser.....	114
16.4	Merknader	114
17	FORSLAG TIL ENDRING I ORDNING MED LEVERINGSVILKÅR	116
17.1	Forslag til tiltak	116
17.2	Merknader	116
18	FORSLAG TIL LOVENDRING VED GENERASJONSSKIFTE OG FOR GJENLEVENDE EKTEFELLE I USKIFTET BO.....	117
18.1	Forslag til endring av deltakerloven	117
18.2	Merknader	117
19	FORSLAG TIL NY SANKSJONSORDNING	118
19.1	Forslag til endring av deltakerloven	118
19.2	Merknader	118
20	ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER	120
20.1	Forenkling av saksbehandling.....	120
20.2	Konsekvenser av ny sanksjonsordning	120

Del I
Innledning og sammendrag

1 Utvalgets mandat, sammensetning og arbeid

1.1 Mandat

Utvalget ble oppnevnt ved kongelig resolusjon 8. juni 2001 og det ble gitt følgende mandat for arbeidet:

”Innledning

Det har over tid vært en politisk målsetting at eierskap til fiskeflåten skal forbeholdes fiskerne selv. Da de første reglene med dette siktemål ble gitt, var formålet særlig å hindre spekulasjon i fiskefartøy. Senere har man sett binding av eiendomsretten til fiskerne som en effektiv garanti for å opprettholde en variert og lokaleid fiskeflåte, og man har generelt ønsket å bedre yrkesvernet for fiskerne.

Hovedregelen i dag er at man må ha drevet ervervsmessig fiske på eller med norsk fartøy i minst tre av de siste fem år, og fortsatt være knyttet til fiske- og fangststyrket, for å få ervervstillatelse for fiskefartøy. For selskap er hovedregelen at ervervstillatelse bare kan gis dersom personer som oppfyller dette kravet, innehar mer enn 50 % av eierinteressene og faktisk har tilsvarende kontroll over virksomheten. Reglene er gitt i lov av 26. mars 1999 nr. 15 om retten til å delta i fiske og fangst (deltakerloven) § 6.

Det har blitt mer og mer vanlig at eierskap til fiskefartøy organiseres gjennom juridiske personer, og særlig for større fartøy er forskjellige selskapsformer helt dominerende. Dette gjelder ikke bare havfiskeflåten, men også fartøygrupper som tradisjonelt regnes til kystflåten.

Det har vært gitt en rekke dispensasjoner fra aktivitetskravet, særlig til fiskeindustribedrifter som skal eie ferskfisktrålere. Dispensasjon gis i dag i medhold av deltakerloven § 6 tredje ledd, som gir departementet hjemmel til å gjøre unntak "i særlige tilfelle, når næringsmessige og regionale hensyn tilsier det".

Den senere tid har det skjedd en utvikling med hensyn til eierskap til fiskefartøy, hvor industrisiden har kommet inn på eiersiden også innenfor andre flåtegrupper, både småtrålere og større kystfartøy, ofte med minoritetsandeler opp mot 49 %. Man har videre sett konkrete tilfeller hvor det har blitt etablert selskap og selskapsgrupper som konsentrerer eierskap særlig innenfor trålerflåten, og med minoritetsinteresser også i andre grupper. Det har også skjedd en utvikling ved at investorer som i utgangspunktet ikke tradisjonelt har hatt eierinteresser verken i fiskeflåten eller i fiskeindustrien, har kommet inn.

Det har vært reist kritikk mot regelverket og dispensasjonspraksis, blant annet med utgangspunkt i at loven gir liten rettledning om hvilke vilkår som må være oppfylt for å få ervervstillatelse når det søkes dispensasjon fra aktivitetskravet. Det kan også sies

at de reglene som gis i loven selv og som for øvrig følger av forvaltningspraksis, i utgangspunktet tar lite hensyn til de ikke ubetydelige organisatoriske og kapitalmessige utfordringene som særlig driften av et større, moderne fiskebåtrederi i dag representerer.

Perspektivmeldingen og forarbeidene til ny deltakerlov

I Perspektivmeldingen – St. meld. nr. 51 (1997-98) – tok Regjeringen opp en del problemstillinger vedrørende eierskap til fiskefartøy og varslet at man vil sette ned et utvalg for å utrede disse. De problemstillingene som er nevnt i meldingens kap 6.3.4, er:

- aktive fiskeres eierandeler i fiskefartøy og deltakerlovens hjemmel til dispensasjon fra aktivitetskravet,
- børsnoterte selskapers plikt til å søke ervervstillatelse,
- endringer i eiersammensetningen i børsnoterte selskaper som eier fiskefartøy og børsnotering av selskaper som eier fiskefartøy,
- nasjonalitetskravet etter fiskerigrenseloven ved indirekte eierskap til selskap som eier fiskefartøy.

Ved behandlingen av Perspektivmeldingen mente et flertall i Næringskomiteen at "dagens dispensasjonspraksis må vidareføres", men fremholdt videre at for havfiskeflåten må det kunne gjøres unntak fra hovedregelen om at bare aktive fiskere kan eie fiskefartøy, som det samme flertallet støttet, "når det er nødvendig for å bidra til livskraftige fiskerimiljø, opprettholde den geografiske fordelinga av fiskeriløyper, og for å auke verdiskaping i samspillet mellom flåte og industrien på land", jf. Innst. S. nr. 93 (1998-99) punkt 6.2.2.

Når det gjelder deltakerloven, uttalte departementet i merknadene til § 6, jf. Ot. prp. nr. 67 (1997-98) side 45, at man i tillegg til å videreføre tidligere praksis når det gjelder dispensasjon til fiskeindustrien for å eie ferskfisktrålere, også vil "søke å finne nye former for samspill mellom fiskeflåte og foredlingsindustri".

I den forbindelse ble det fremholdt at fiskeindustriens eierskap i fiskeflåten vil kunne styrke flåteleddets økonomi og dermed bidra til å skape livskraftige havfiskemiljøer, men samtidig blir det også påpekt at "(d)ispensasjon for å eie fartøy i andre deler av havfiskeflåten, må kun gis når det ikke finnes aktive fiskere innenfor samme distrikt som kan overta fartøyet, og fartøyet derved står i fare for å bli solgt ut av distriktet".

Næringskomiteen på sin side påpekte i innstillingen til loven, Innst. O. nr. 38 (1998-99), at dispensasjonspraksis "etter komiteens mening til nå (har) vært preget av tilfeldigheter og retningslinjene for dispensasjoner bør derfor være nedfelt i forskrift". Komiteen ba departementet "vurdere om det kan utarbeides retningslinjer for dispensasjonsadgang for å sikre likebehandling av alle søknader og derved behandling på grunnlag av en fastsatt fiskeripolitikk".

Utredningsoppgavene

På denne bakgrunn er Eierskapsutvalget nedsatt for å utrede problemstillinger som reises i forbindelse med selskapers eierskap til fiskefartøy.

Utvalget skal legge frem de forslag som det anser påkrevet for å få tidsmessige regler på området, fortrinnsvis innenfor rammen av bestemmelsene i deltakerloven, men dersom utvalget finner det nødvendig kan det også foreslå lovendringer.

Utvalget skal likevel arbeide med det utgangspunkt at hovedregelen fortsatt skal være at fiskeflåten skal være eid av aktive fiskere.

Utvalget vil være i funksjon fra 8. juni 2001 til 1. juni 2002.

Utvalget skal:

- 1. kartlegge hvordan eierskap til fartøy i ulike flåtegrupper i dag typisk er organisert og i hvilken grad det innenfor de ulike gruppene deltar eiere som ikke selv er aktive fiskere, og analysere årsakene til hvorfor dette i tilfelle har utviklet seg ulikt innenfor ulike grupper,*
- 2. kartlegge hvordan fartøy i ulike grupper typisk er finansiert, herunder graden av lånefinansiering og hvilke andre finansieringsmuligheter som foreligger for, og som typisk nyttes av, ulike flåtegrupper,*
- 3. gi en oversikt over rettssituasjonen i noen utvalgte land, for så vidt gjelder begrensninger i adgangen til å eie fiskefartøy,*
- 4. vurdere i hvilken grad annen lovgivning, særlig selskapslovgivningen men også for eksempel skattelovgivningen, setter rammer for hva som er en hensiktsmessig organisering av eierskap til fiskefartøy,*
- 5. vurdere eierskapsbegrensningenes betydning for kapitaltilgangen til fiskeflåten og for flåtens mulighet til fornying,*
- 6. vurdere hvorvidt og eventuelt i hvilken utstrekning deltakerloven i praksis har medført flytting av kapasitet fra nord til sør i Norge,*
- 7. vurdere erfaringene med bruk av leveringsklausuler som virkemiddel ved dispensasjonssaker,*
- 8. vurdere om det vil være formålstjenlig å fastsette formelle retningslinjer for når det kan eller bør gis dispensasjon fra aktivitetskravet, og herunder foreta en vurdering av om det er hensiktsmessige å ha like formelle regler for alle fartøygrupper, hvilke grupper det eventuelt vurderes som formålstjenlig å gi særregler for og på hvilket nivå slike retningslinjer eventuelt bør gis,*

9. *vurdere hvilke hensyn som bør vektlegges ved vurderingen av eiersammensetningen i enkelttilfeller i de forskjellige flåtegruppene, og hvordan saksbehandlingen i slike saker bør være, jf. Konesjonsutvalgets rolle og det som er uttalt på side 45 i proposisjonen til ny deltakerlov om videreføring av dette utvalget,*
10. *vurdere hvordan man ved bruk av vilkår eller på andre måter, dersom dette er hensiktsmessig, kan sikre at aktive fiskere "faktisk har kontroll over virksomheten" når det ikke er gjort unntak fra aktivitetskravet, jf. deltakerloven § 6 annet ledd og departementets instruks 8. februar 1999 om slike vilkår, og hvordan slike vilkår stiller seg i forhold til annen lovgivning, særlig aksjelovens regler om styresammensetning,*
11. *vurdere hvordan eierskapsbegrensningene fungerer i forbindelse med generasjonsskifte,*
12. *vurdere hvordan nasjonalitetskravet etter fiskerigrenseloven bør praktiseres ved indirekte eierskap til selskap som eier fiskefartøy, og*
13. *vurdere børnoterte selskapers plikt til å søke ervervstillatelse, hvorvidt og eventuelt hvordan kravet om samtykke ved kjøp av aksjer bør praktiseres i børnoterte selskaper som eier (andeler i) fiskefartøy og de særlige spørsmål som reises dersom et selskap som allerede eier fiskefartøy, søker børnotering.*

Utvalget må utrede økonomiske, administrative og andre vesentlige konsekvenser av sine forslag i samsvar med kapittel 2 i Utredningsinstruksen av 18. februar 2000. I den grad utvalgets forslag vil medføre økt offentlig ressursbruk, skal utvalget også utrede alternativer basert på uendret ressursbruk, jf. utredningsinstruksen punkt 3.1.

Utvalget skal legge fram sin innstilling senest 1. juni 2002."

1.2 Sammensetning

Utvalget har hatt følgende sammensetning:

Leder (person, stilling, bosted):

- Trond S. Paulsen. Advokat. Oslo.

Medlemmer, alfabetisk ordnet (person, stilling, organisasjon (etat), bosted):

- Kirsti Henriksen. Avdelingsdirektør. Fiskeridepartementet. Oslo.
- Liv Holmefjord. Direktør (SND Hordaland). SND. Bergen.
- Steinar Jonassen. Daglig leder (Nordland fylkes fiskarlag). Norges Fiskarlag. Svolvær.
- Audun Maråk. Generalsekretær (Fiskebåtredernes Forbund). Norges Fiskarlag. Ålesund.
- Ove Midttun. Assisterende fiskeridirektør. Fiskeridirektoratet. Fjell.
- Anne Britt Norø. Fylkespolitiker (Nordland fylkeskommune). Landsdelsutvalget for Nord-Norge. Bodø.
- Oddmund Olsen. Daglig leder (West Fish-Aarsæther AS). Fiskeri- og Havbruksnæringens Landsforening. Ålesund.
- Liv Ulriksen. Banksjef (Sparebanken Nord-Norge). Finansnæringens Hovedorganisasjon. Tromsø.

Sekretær:

Arild Gilja. Rådgiver. Fiskeridepartementet.

1.3 Referansegruppe

Fiskeridepartementet oppnevnte den 21. desember 2001 en referansegruppe med deltakelse fra andre berørte departement og Sametinget.

Referansegruppen har hatt følgende sammensetning:

- Olve Engebretsen, seniorrådgiver, avdeling for nærings- og handelsøkonomi. NHD.
- Olaf Eliassen, sametingsrepresentant. Sametinget.
- Arne Røvik, rådgiver, skatteøkonomisk avdeling. FIN.
- Trond Saxvik, utredningsleder, regionalpolitisk avdeling. KRD.

Utvalget, representert med leder, departementets medlem og utvalgets sekretær, har hatt to møter med gruppen.

2 Innledning og sammendrag

2.1 Innledning

Fiskerisektoren har enkelte trekk som skiller den vesentlig fra andre næringer. Et grunnleggende trekk er at fiskeressursene er et felleseie for samfunnet og er ikke underlagt privat eiendomsrett. Slik sett kan fiskerinæringen sammenliknes med oljenæringen. Men til forskjell fra olje- gassressursene er fiskebestandene fornybare ressurser. Fiskebestandene inngår i et komplisert biologisk samspill i havet. Fiskeriene krever på denne bakgrunn en betydelig offentlig innsats. Dette gjelder innen områder som forskning, ressursforvaltning og kontroll.

Staten har forvalteransvaret for fiskeressursene. Den offentlige sektoren vil derfor alltid spille en avgjørende rolle for fiskerinæringen. Staten må ivareta de ulike langsiktige fellesinteressene knyttet til vedlikehold og utbygging av nødvendig infrastruktur for fiskerinæringen.

En bærekraftig ressursforvaltning vil i tillegg til vitenskapelig baserte kvoter og en tilfredsstillende ressurskontroll, forutsette at fiskeflåten kapasitetsmessig er godt tilpasset ressursgrunnlaget. Et fiske som oppnår god lønnsomhet, forutsetter at myndighetene har begrenset deltakeradgangen på en tilfredsstillende måte. En begrensning i adgangen til å drive fiske, innebærer at noen har fått en særlig tillatelse i forhold til andre i samfunnet i form av konsesjon eller årlig deltakeradgang. Innen flere fiskerier har en de siste årene sett at verdien av konsesjoner ved overdragelse av fiskefartøyer er blitt satt svært høyt.

Fiske som næringsvei har vært drevet stort sett langs hele kysten, og har således dannet ryggraden for sysselsetting- og bosetting i kystområdene.

Fiskerisektoren har i noen grad tilsvarende særtrekk i mange land. Dette har ført til at fiskerinæringen over hele verden behandles på andre måter enn andre næringer. Et karakteristisk trekk er at i de aller fleste industrialiserte land mottar fiskerinæringen betydelig offentlig støtte. Stort sett mottar fiskerinæringen i andre land relativt sett betydelig statsstøtte. I Norge er subsidiene i praksis avvirket.

Fiskerinæringens særtrekk kan oppsummeres som følger:

- ◆ fiskebestandene er en nasjonal fellesressurs
- ◆ det er kompliserte biologiske vekselvirkninger i havet
- ◆ det kan være store svingninger i bestandsgrunnlaget og hva som årlig kan fiskes
- ◆ noen har fått en særlig tillatelse til å utnytte fiskebestandene
- ◆ fiskerinæringen har en avgjørende bosettingsmessig betydning for kysten
- ◆ blant annet som en følge av de nevnte særtrekkene er fiskerinæringen underlagt et omfattende og detaljert lovverk

De nevnte særtrekkene innebærer at frie markedsløsninger ikke alene vil gi tilstrekkelig grunnlag for langsiktige løsninger for næringen. Det er viktig at en tar hensyn til de ulike grunnleggende premisene for næringen. På den annen side må en være åpen for at det som fremstår som de riktige løsningene i dag, ikke nødvendigvis vil være det eksempelvis om fem eller ti år. De beste langsiktige ordningene for næringen bør ta høyde for at enkelte rammebetingelser kan endre seg. Lovverket bør derfor ikke være slik formet at det innebærer unødvendige byråkratiske stengsler for næringen.

De særtrekkene som vi ser i fiskerinæringen, gjør at den offentlige fiskeriforvaltningen alltid vil være omfattende. I en del tilfelle vil økt offentlig innsats kunne føre både til økt total verdiskapning og til at en i større grad når distriktsmessige målsettinger. Dette forhindrer ikke at en må være på vakt for å sikre at også den offentlige innsatsen prioriteres på riktig måte.

2.2 Sammendrag og oversikt over utvalgets forslag

2.2.1 Generelt om utvalgets forslag

Utvalget fremmer flere forslag som vil forbedre forvaltningen av eierskap til fiskefartøy. Dagens ordninger blir samtidig foreslått forenklet på flere punkter.

Hovedprinsippet i dagens krav til eierskap vil bli opprettholdt ved gjennomføring av utvalgets forslag. Dette innebærer at mer enn 50 % av eierinteressene i fiskefartøy fortsatt skal innehas av aktiv fisker eller ”administrerende reder”.

2.2.2 Eierskap og finansiering av fiskeflåten

Utredningene som utvalget har foretatt, viser at fiskeflåten og tillatelsene til å drive fiske i hovedsak er tilsvarende fordelt på de ulike landsdelene som for 20 år siden. For enkelte fartøygrupper vil bildet være mer nyansert. Totalt sett er bildet likevel at utviklingen i det vesentligste har vært stabil med hensyn til den regionale fordeling.

Videre viser utredningene at den norske fiskeflåten i all hovedsak eies av aktive fiskere.

Egenkapitalen er forholdsvis lav for flere fartøygrupper. Dette bidrar til for lav fornyingstakt for deler av fiskeflåten. Som utgangspunkt vil alle former for eierbegrensninger kunne virke begrensende for tilgangen både av egenkapital og lånekapital. Utvalget mener likevel at det er vanskelig å påvise at det generelle kravet om at eier av fiskefartøy skal være aktiv fisker, har hatt avgjørende betydning for kapitaltilgangen til flåten.

2.2.3 Eierbegrensningens formål

Utvalget har vurdert forvaltningens praktisering av hovedprinsippet om at det er aktive fiskere som skal eie norske fiskefartøyer. Utvalget er bedt om å vurdere tilpasninger, eventuelt endringer, av det gjeldende lovverket. Utvalget anser regelen om at det er aktive fiskere som skal eie norske fiskefartøyer, for å være hensiktsmessig. Regelen bidrar til at fiskeressursene utnyttes av fartøyeiere med innsikt i de kompliserte forholdene som gjelder for fiskeressursene. Kravet bidrar til at næringsutøverne har langsiktige interesser i forvaltning av fiskebestandene. At aktive fiskere eier fiskefartøy er med å sikre at verdiskapningen fra fiske i stor grad kommer kystområdene til gode.

2.2.4 Situasjonen i enkelte land

Utvalget har kartlagt begrensninger i adgangen til å drive fiske og eie fiskefartøyer i noen utvalgte land. De fleste land har begrensninger når det gjelder *utlendingers* adgang til å eie fiskefartøyer. Når det gjelder *egne borgere*, er begrensningene i hovedsak knyttet til adgangen til å *drive* fiske, og ikke til å *eie* fiskefartøyer. Unntaket er her Danmark, som i 1993 innførte krav om at bare aktive fiskere kan eie danske fiskefartøyer.

2.2.5 Vurdering og forslag

Utvalget mener at forvaltningen av eierskap til fiskefartøy kan gjøres på en mer hensiktsmessig måte enn i dag. Endringer vil komme næringen til gode gjennom en mer oversiktlig, forutsigbar og effektiv forvaltning. Utvalget foreslår følgende:

a) Ved overdragelse av aksjer – endring fra krav om forhåndsgodkjenning til meldeplikt.

Utvalget foreslår en vesentlig forenkling når det gjelder aksjeoverdragelser i selskap som eier fiskefartøy. I dag krever loven at alle slike overdragelser, eventuelt også i børsnoterte selskap, skal forhåndsgodkjennes av fiskerimyndighetene. I praksis har det i en del tilfeller vært vanskelig å gjennomføre et slikt krav. Utvalget foreslår at dagens bestemmelse om forhåndsgodkjenning erstattes av en plikt for selskap til å gi melding om aksjeoverdragelser, så langt gjelder eierterskler av fiskerimessig betydning. Fiskeridirektoratets nye Merke- og deltakerregister for fiskefartøyer vil gi forbedret oversikt over eierforholdene for fiskeflåten. Det aller meste av informasjonen på registeret vil bli gjort åpent tilgjengelig via internett.

b) Generell dispensasjon fra eierskapsregelen på visse vilkår for ferskfisktrålergruppen.

Utvalget foreslår at det fastsettes en generell dispensasjon på visse vilkår for ferskfisktrålergruppen fra kravet om at aktiv fisker skal være eier. Forslaget gjelder til fordel for eier av foredlingsanlegg når fartøyet er underlagt leveringsforpliktelse. Ferskfisktrålerne er alt i dag i hovedsak eid av foredlingsindustrien. Ved overdragelse

av slike fartøyer kreves det i dag en omfattende saksgang som ofte kan ta lang tid. Det foreslås nå en ordning basert på at saksbehandlingen skal være avsluttet innen 60 dager.

c) *Endring og presisering av leveringsvilkårene.*

Generell dispensasjon fra aktivitetskravet for ferskfisktrålergruppen vil etter forslaget gjelde for fartøy som i følge fastsatte vilkår, skal levere sine fangster av torsk og hyse til foredling. Etter forslaget blir dagens leveringsvilkår på dette punktet for flere fartøyer presisert. Samtidig foreslås det at det geografiske området for leveringsforpliktelse settes til fylke. Dette vil gi mer konkurranse om de fangstene som utbys for salg. Den foreslåtte ordningen for trålere som er knyttet til foredlingsanlegg, bør bidra til å sikre og øke fiskerienes verdiskaping i kystområdene. Det foreslås at hovedbestemmelsene om leveringsvilkår harmoniseres og fastsettes ved forskrift.

d) *Utenlandske eiere - ingen endringer.*

Utvalget foreslår ingen endringer av dagens begrensning for utlendingers eierandel (maksimum 40 %) i selskap som eier fiskefartøy.

e) *Generasjonsskifte - endring av deltakerloven.*

Utvalget foreslår at de lovreglene som i dag gjelder for arvinger, tilsvarende gjøres gjeldende ved generasjonsskifte til fordel for arveberettigede. Videre bør det samme gjelde for gjenlevende ektefelle i uskiftet bo. Dette vil innebære en tilpasningsperiode på 5 år angående aktivitetskravet.

f) *Dispensasjonsadgangen delegeres til Fiskeridirektoratet.*

Saksbehandlingen vil bli vesentlig forenklet ved gjennomføring av de tiltakene som utvalget foreslår. Det vil likevel fortsatt bli saker om dispensasjon som myndighetene må ta stilling til. I dag behandles slike saker av Fiskeridepartementet etter uttalelse fra medlemmer av Konesjonsutvalget og etter innstilling fra Fiskeridirektoratet. En foreslår at dette utvalget nedlegges og at adgangen til å dispensere fra aktivitetskravet delegeres til Fiskeridirektoratet.

g) *Reglene om eierskapsbegrensninger bør fastsettes ved forskrift.*

Enkelte bestemmelser om eierskap er fastsatt ved instruks fra Fiskeridepartementet til Fiskeridirektoratet. Det gjelder blant annet for enkelte av de såkalte konsentrasjonsbestemmelsene for fiskefartøyer. Slike instruks er mindre tilgjengelig for allmennheten enn forskrifter. Det foreslås at slike bestemmelser fastsettes ved forskrift.

h) *Konesjonsreglene bør gjennomgås.*

Konesjonsreglene er spredt på flere forskrifter som er blitt fastsatt og endret over en årrekke. Det anbefales at fiskerimyndighetene sørger for en gjennomgåelse av regelverket med sikte på en harmonisering av ulike bestemmelser.

i) *Nye sanksjonsordninger ved overtredelser*

Både den foreslåtte ordningen for ferskfisktrålere med leveringsvilkår og de foreslåtte bestemmelsene om aksjeoverdragelser, vil innebære at en fra ordninger som krever forhåndsgodkjenning, vil gå mer over til ordninger basert på egenerklæringer og

meldinger. Dette forutsetter etterkontroll fra myndighetenes side. Det bør derfor kunne anvendes effektive sanksjoner ved overtredelser. Utvalget foreslår derfor at det i tillegg til dagens adgang til å trekke ervervstillatelsen tilbake ved overtredelser, innføres hjemmel for å ilegge overtredelsesgebyr og tvangsmulkt.

Del II
Beskrivelse av forvaltning, eierforhold og
finansiering

3 Regelverk og saksbehandling

Reguleringene av fisket kan deles i tre hovedkategorier. I tillegg til regulering av adgangen til å delta i fisket er det fastsatt reguleringer for fangstuttak og fangstmønster. Adgangsbegrensninger har som hovedformål å tilpasse innsatsen i fisket til ressursgrunnlaget og oppnå en ønsket distriktmessig fordeling av innsatsen. De første tiårene etter andre verdenskrig var bare de større, havgående fartøyene underlagt offentlige reguleringer og ordninger. Disse reguleringene omfatter blant annet en rekke konsesjonsordninger.¹ I 2001 var det 424 fartøy med i alt 753 konsesjoner i norsk fiske². Etter 1990 har det også vært nødvendig å regulere deltakelsen i fisket innenfor kystfiskegruppene som følge av manglende samsvar mellom ressursgrunnlag og fangstkapasitet. Det er i dag få fiskerier som ikke er underlagt deltakelsesbegrensninger.

Når det gjelder de to siste hovedkategoriene reguleres fangstuttaket med kvoter på ulike nivå, mens fangstmønsteret reguleres ved hjelp av virkemidler som minstemål, maskevidde, stengte felt og utkastforbud.

3.1 Hovedlinjer i regelverket om eierskap til fiskefartøy og adgang til å fiske

Kort historikk

Den første reguleringen om eierskap til norske fiskefartøyer kom ved forordning av 20. desember 1941, som innførte krav om tillatelse fra Fiskeridirektøren for å kunne erverve fiskefartøy. Deretter kom det midlertidige lover for å sikre fiskernes eierskap til fiskefartøyene, inkl midlertidige lover av 10. juni 1950 og 29. juni 1956. Begge disse lovene ble vedtatt etter innstillinger fra særlig nedsatte utvalg om eiendomsrett til fiskefartøyene.³ I forarbeidene ble det vist til behovet for å sikre fiskernes interesser ved gjenoppbyggingen av fiskeflåten, til å sikre stabilitet i næringen og unngå spekulasjon. Bestemmelsene ble i hovedsak videreført i deltakerloven av 16. juni 1972.⁴ Spørsmålet om eierskap til fiskefartøy er siden 1990-tallet blitt drøftet i ulike meldinger fra regjeringen, blant annet i en strukturmelding⁵ og i en

¹ Konsesjonsordningene er inntatt i ulike forskrifter for de ulike fiskeriene. Forskriftene er blitt fastsatt gjennom en årrekke. Regelverket er til dels komplisert, og det kan i enkelte tilfelle være vanskelig å si hvorfor reglene kan avvike så pass mye som de gjør fra et fiske til et annet. Utvalget vil ikke vurdere konsesjonsreglene nærmere, men foreslår at fiskerimyndighetene går nærmere gjennom regelverket med sikte på en harmonisering og forenkling. Det vises for øvrig til Fiskeridepartementets hjemmeside for en fremstilling av konsesjonsordningene m.v.

² I 1990 var det til sammenligning 498 fartøy med i alt 848 konsesjoner.

³ Se Ot prp 54 (1950), med innstilling av 14.12.49 fra Fiskefartøykomitéen som bilag, og Ot prp nr 24 (1956) med innstilling av 29.10.53 fra utvalg om eiendomsrett til fiskefartøy som bilag.

⁴ Se Ot prp nr 22 (1971-72).

⁵ Se St meld nr 93 (1982-83)

perspektivmelding⁶ for norsk fiskerinæring. I deltakerloven av 26. mars 1999⁷ ble kravet til å være aktiv fisker noe strammet inn. Tidligere hadde det vært nok at søkeren hadde vært aktiv fisker *3 år av de siste 10 årene*, dette ble innskjerpet til *de siste 5 årene*.

Hovedtrekk i dagens lovgivning

I det følgende redegjøres for bestemmelsene i lov om retten til å delta i fiske og fangst (av 26. mars 1999). Deltakerloven er lagt ved utredningen som vedlegg 6.

I følge deltakerloven kan et fiskefartøy ikke nyttes til ervervsmessig fiske eller fangst uten tillatelse fra myndighetene, jf. § 4 første ledd. Slik ervervstillatelse gis til fartøyets eier for et bestemt fartøy.

Hovedvilkårene i deltakerloven er at en må være aktiv fisker (§ 6) og norsk statsborger eller likestilt (§ 5) for å kunne eie et norsk fiskefartøy og drive ervervsmessig fiske på norske kvoter. For selskap gjelder det at aktiv fisker må eie og kontrollere mer enn 50 % av eierinteressene. Det kan gis dispensasjon fra aktivitetskravet.

Vilkår for å være likestilt med norsk statsborger fremgår av lov av 17. juni 1966 om Norges fiskerigrense og om forbud mot at utlendinger driver fiske m.v. innenfor fiskerigrensen (fiskerigrenseloven). Utenlandske selskap og personer kan etter fiskerigrenseloven eie inntil 40 % av selskap som eier fiskefartøy.

I tillegg til at det er lovfestede begrensninger på hvem som kan eie fiskefartøy og drive ervervsmessig fiske, er det også fastsatt grenser for hvor mye som kan eies, såkalte konsentrasjonsbestemmelser. I egne instruksjoner er det satt grenser for hvor mye en person eller selskap kan eie innenfor to betydelige fartøygrupper, henholdsvis torsketrål og ringnot.

3.1.1 Aktivitetskravet i deltakerloven

Deltakerlovens § 6 første ledd bestemmer at: *”ervervstillatelse kan bare gis til den som har drevet ervervsmessig fiske eller fangst på eller med norsk fartøy i minst tre av de fem siste årene og fortsatt er knyttet til fiske- og fangststyrket.”*

For at en person skal få betegnelsen ”aktiv fisker” må vedkommende altså oppfylle vilkårene nevnt over. Når det i denne utredningen vises til aktivitetskravet, menes det i første rekke kravet i deltakerlovens § 6 som spesifisert over. En finner imidlertid bruk av ulike typer aktivitetskrav også andre steder i fiskerilovgivningen. Dette kan for eksempel være krav om aktivitet for å opprettholde en årlig deltakeradgang eller en konsesjon.

⁶ St meld nr 51 (1997-98).

⁷ Ot prp nr 67 (1997-98) og Inst. O. Nr.38 (1998-99).

Ervervsmessig fiske og fangst er definert ved at vedkommende yrkesutøver skal ha fiske til levevei alene eller sammen med annen næring, jf. deltakerlovens § 3. Kongen er i § 3 tredje ledd gitt kompetanse til ved forskrift å gi nærmere bestemmelser om når fiske og fangst skal anses for å være ervervsmessig, herunder regler om krav til inntekt opptjent ved fiske og fangst. Det er hittil ikke utarbeidet slike forskrifter. I forarbeidene til deltakerloven (§ 3) er det uttalt at vilkårene for når fiske- eller fangstvirksomhet skal være ervervsmessig, i utgangspunktet bør være sammenfallende med vilkårene for å bli ført på blad A i fiskermanntallet.

3.1.2 Dispensasjon fra aktivitetskravet

I medhold av deltakerlovens § 6 tredje ledd annet punktum, kan Kongen ved forskrift gjøre unntak fra kravet om tidligere aktivitet, herunder for fartøy under en viss størrelse. Ved forskrift av 18. juli 1956 om eiendomsrett til fiskefartøyer av 18. juli 1956, er det gitt generell dispensasjon for fartøy under 50 fot (eller 15,68 meter). Forskriften ble fastsatt i medhold av tidligere deltagerlovgivning og gjelder fortsatt.

Aktivitetskravet gjelder i dag følgelig bare for fartøy fra 50 fot og over.

Deltakerlovens § 6 tredje ledd gir Fiskeridepartementet adgang til ved enkeltvedtak å dispensere fra aktivitetskravet. Dispensasjoner som gis ved enkeltvedtak etter § 6 tredje ledd, begrunnes i loven slik: *”Departementet kan i særlige tilfelle, når næringsmessige og regionale hensyn tilsier det, ved enkeltvedtak gjøre unntak fra kravet i første og annet ledd om tidligere aktivitet i fiske eller fangst”*.

Dispensasjoner har i første rekke vært gitt til fiskeindustri.

3.1.3 Nasjonalitetsbestemmelsen

Ervervstillatelse til å fiske med et norsk fartøy kan etter deltakerlovens § 5 gis til norske borgere eller juridiske personer likestilt med norske borgere etter fiskerigrenseloven. Etter fiskerigrenselovens § 2 er følgende likestilt med norsk statsborger:

- personer som er bosatt i Norge.
- aksjeselskap og selskap med begrenset ansvar når selskapets hovedkontor og styrets sete er i Norge og styrets flertall, herunder styrelederen, består av norske statsborgere som er bosatt i Norge og har bodd her de to siste år, og norske statsborgere eier aksjer eller andeler svarende til minst 6/10 av selskapets kapital og kan utøve stemmerett med minst 6/10 av stemmene.

For utenlandske personer og selskaper gjelder det således at de kan besitte maksimalt 40 % i selskap som direkte eller indirekte eier fiskefartøy. Utenlandske selskap er, selv om de eies av norske statsborgere og selskap, ikke likestilt med norske statsborgere. Imidlertid åpner fiskerigrenseloven for å gi unntak i særlige tilfelle, når

bedriften som eier fiskefartøyer har en virksomhet som er naturlig tilknyttet tilvirkningsanlegg

Når det gjelder EØS-avtalen, gjøres det i denne unntak for eierskap til norske fiskefartøyer fra de alminnelige bestemmelsene om etableringsrett og frie kapitalbevegelser som gjelder i EØS-området. Se kapittel 13.4 om utenlandsk eierskap for en nærmere redegjørelse.

3.1.4 Konsentrasjonsbestemmelser

Fiskeridepartementet har ved instruks av 24. juni 1999 til Fiskeridirektoratet fastsatt følgende konsentrasjonsbestemmelse for torsketrålere: Som hovedregel skal det ikke gis tillatelse til erverv av fartøy, eller andeler i fartøy, dersom slikt erverv vil føre til at vedkommende eier eller direkte/indirekte, blir eier av fartøy som til sammen kan bli tildelt større kvote enn 9 kvotefaktorer i trålfisket etter torsk. For året 2000 utgjør 9 kvotefaktorer 9,7 % av torsketrålernes andel og 4,2 % av den norske kvoten av norsk arktisk torsk⁸.

Det er videre bestemt i instruksens at direkte og indirekte eierandeler større enn 50 % skal regnes fullt ut, dvs. med 100 % av kvoten. Beregning av kvotefaktor for eierandeler mellom 20 % og 50 % skal skje forholdsmessig. For direkte og indirekte eierandeler under 20 % skal det ikke beregnes kvotefaktor.

For reker er det bestemt i reketrålforskriften av 29. juni 1984 at ingen kan ha tillatelse til å drive rekefiske med mer enn ett fartøy, med mindre særlige distriktmessige tilsier det.

For ringnotfisket (sild, makrell, kolmule, lodde, m.v.) gjelder følgende bestemmelser: I forskrift av 2. mars 1979 i § 9, er det fastsatt at ingen kan gis tillatelse til å drive ringnotfiske med flere enn 2 fartøyer og heller ikke med en samlet større kapasitet enn 15.000 hl. I instruks av 21. desember 2000 fra Fiskeridepartementet til Fiskeridirektoratet er det bestemt at det som *hovedregel* ikke skal gis tillatelse til erverv av andeler i slike fartøy, dersom ervervet vil føre til at vedkommende direkte/indirekte blir eier av fartøy som til sammen kan bli tildelt større kvote enn det som følger av 5 % av basiskvoten (i ringnotgruppen). Det fremgår at bestemmelsene i særlige tilfeller kan fravikes. Slikt vedtak kan ikke være i strid med forskriftens formålsparagraf om en kapasitetstilpasset flåte, en hensiktsmessig flåtestruktur og en rimelig distriktmessig fordeling. For øvrig gjelder tilsvarende bestemmelse som i ovennevnte instruks for torsketrål om beregning av eierandeler.

⁸ I 2002 var totalt antall kvotefaktorer i torsketrålgruppen lik 92. For 2002 var torsketrålernes kvote på 58.878 tonn og total norsk kvote av norsk arktisk torsk på 137.457 tonn. 9 kvotefaktorer i torsketrålgruppen er derfor lik 4,2 % av total norsk kvote (herav $9 / 92 \times 58.878 / 137.457 = 0,097 \times 0,428 = 0,0042$).

3.2 Saksbehandlingspraksis

3.2.1 Aktivitetskravet for fisker

For å vurdere om en person har drevet ervervsmessig fiske og fangst i minst 3 av de 5 siste årene, undersøker Fiskeridirektoratet først og fremst om vedkommende søker står oppført i Fiskermanntallet for denne perioden.

Dersom vedkommende har stått oppført i manntallet i minst 3 av de 5 siste år og fremdeles står der, legges det til grunn at vedkommende tilfredsstillt deltakerlovens aktivitetskrav i § 6 første ledd. I de fleste fiskerier som er deltagerregulert på årlig basis gjelder det i tillegg krav om at eier og høvedsmann skal være manntallsført, normalt på blad B. I slike tilfeller skal altså Fiskeridirektoratet kunne identifisere søker i manntallet.

Dersom en søker ikke står oppført i manntallet, men likevel hevder å være aktiv fisker, må dette dokumenteres på annet vis. Dette kan gjelde fiskere i konsesjonspliktig fiskeri. For slike fiskerier gjelder ingen krav i de særlige fiskerireguleringene om at eier eller høvedsmann skal være registrert i manntallet. Ofte vil disse likevel være manntallsført ettersom en del sosiale ordninger er knyttet til manntallsregisteret. Dersom søker ikke er manntallsført, vil saksbehandler be om attest/bekreftelse fra arbeidsgiver (rederi) om at vedkommende har vært ansatt som fisker i en bestemt periode. En vil også kunne be om kopi av for eksempel selvangivelse for å dokumentere inntekt fra fiske og fangst.

Ved erverv av fartøy under 50 fot vurderer merkelovens tilsynsmann eller manntallsfører⁹ om eier skal nytte fiskefartøyet til ervervsmessig fiske. Ervervsmessig fiske og fangst er definert ved at vedkommende yrkesutøver skal ha fiske til levevei alene eller sammen med annen næring, jf. deltakerlovens § 3. I praksis betyr dette at merkelovens tilsynsmann sjekker om eier vil fylle vilkårene for å stå på blad A i Fiskermanntallet. Det vil si at tilsynsmannen undersøker om det skal drives et yrkesmessig fiske som må antas å gi en inntekt på minst halvparten av folketrygdens grunnbeløp. Videre sjekkes det hvorvidt vedkommende er i full virksomhet i tillegg til fiske. Full virksomhet utenfor fiske anses å foreligge når inntekten fra virksomhet utenfor fiske overstiger 4 ganger folketrygdens grunnbeløp. (Grunnbeløpet er p.t. på kr. 51.390,-) Er vedkommende i full virksomhet utenfor fiske, vil merkelovens tilsynsmann ved enkeltvedtak avslå å innføre fartøyet i merkeregisteret.

3.2.1.1 *Nærmere om fiskermanntallet*

Fiskermanntallet er et register over personer som har fiske eller fangst som næring. Fiskermanntallets formål er å ”sikre en registrering av alle som er bosatt i riket og som har saltvannsfiske eller dyrefangst i havet som næring til bruk bl.a. ved tilståelse av rettigheter eller støtteordninger for dem som helt eller delvis har fiske eller fangst

⁹ Merkelovens tilsynsmann er en lokal tilsatt i Fiskeridirektoratet som har ansvar for å føre manntallet.

som levevei.”, jf. § 1 i forskrift av 10. desember 1999 om føring av manntall for fiskere, fangstmenn m.v.

Blad A er et register over personer som har fiske eller fangst som binæring. Villkårene for å bli tatt opp på Fiskermanntallets blad A fremgår av § 4 i forskriften. Denne sier bl.a. at ”for å bli opptatt på blad A kreves at vedkommende driver fiske yrkesmessig og antas å få en inntekt av fiske oppgitt til beskatning i kommende manntallsår minst tilsvarende halvparten av folketrygdens grunnbeløp.” I tillegg til krav om minsteinntekt fra fiske er det etter § 4 nr. 2 et krav om at man ikke er i full virksomhet i tillegg til fiske. Full inntekt utenfor fiske anses å foreligge når inntekten fra annen virksomhet overstiger 4 G og/eller arbeidstid tilsvarer det som er normalt innen vedkommende yrke/næring. I kommuner som omfattes av Samisk utviklingsfond er grensen 5 G.

Blad B er et register over personer som har fiske eller fangst som hovednæring. Normalt er de fleste søkerne som oppgir å være aktiv fisker ført på blad B i manntallet. For å bli tatt opp på blad B i Fiskermanntallet kreves det i henhold til forskriftens § 5 at vedkommende i kommende manntallsår antas å få

- a) minst 20 ukers full beskjeftigelse i fiske eller fangst – (det kreves ikke at de 20 uker skal være sammenhengende sysselsetting)

og

- b) en inntekt av fiske eller fangst tilsvarende folketrygdens grunnbeløp.

Det følger videre av § 5 nr. 2 at den som er beskjeftiget i full virksomhet i tillegg til fiske, ikke kan tas opp på Blad B uansett om vilkårene ovenfor er oppfylt. Full virksomhet i annet yrke eller næring anses å foreligge når inntekten overstiger 3 G eller arbeidstiden tilsvarer det som er normalt innen vedkommende yrke/næring. I tillegg må inntekt av fiske utgjøre minst 2/3 av samlet inntekt.

3.2.2 Aktivitetskravet for ”administrerende reder”

En person i kategorien ”administrerende reder” kan regnes som ”aktiv fisker”. Dette beror på at loven ikke krever at det er nødvendig å være fysisk om bord, ettersom det i § 6 heter ”... drive ervervsmessig fiske eller fangst på eller med norsk fartøy..” I praksis har det i en del år (siden 1985) vært lagt til grunn at administrerende reder også vil kunne regnes som aktiv fisker. Administrerende reder vil således også kunne opparbeide seg grunnlag for å bli tildelt ervervstillatelse. Fiskeridepartementet har vist til at fartøy av en viss størrelse krever administrasjon av en person som ikke nødvendigvis står om bord i fartøyet. Hvorvidt en person kan anses for å være administrerende reder, er gjenstand for en konkret vurdering i den enkelte sak. Det legges her betydelig vekt på den enkeltes nærhet til driften av fartøyet og utøvelsen av fisket. Det er et krav at rederens hovedaktivitet er drift av fiskebåtrederi. Praksis i dag er å godta daglig leder (disponent) som administrerende reder. Ofte er dette fiskebåtredere som tidligere har vært om bord i fartøyene og drevet fiske, men som senere ”har gått i land”. En rederiansatt uten eierinteresser vil for eksempel ikke bli regnet som administrerende reder. For å tilfredsstille aktivitetskravet må man ha vært administrerende reder i minst 3 av de 5 siste år. Det er for øvrig bare personer som er medeiere i et fiskefartøy som kan opparbeide seg aktivitet som administrerende reder.

3.2.3 Aktivitetskravet for selskap

I de tilfelle hvor søker er et selskap/sammenslutning, følger det av deltakerlovens § 6 annet ledd at ervervstillatelse bare kan gis dersom ”personer som oppfyller kravet i første ledd innehar mer enn 50 % av eierinteressene og faktisk har tilsvarende kontroll over virksomheten”.

Dette betyr at mer enn 50 % av aksjene må eies av personer som har drevet ervervsmessig fiske i minst 3 av de 5 siste år og disse personene må fremdeles være tilknyttet fiske- og fangststyrket. I de tilfelle hvor aksjene er ordnet i flere aksjeklasser, for eksempel A-aksjer med stemmerett og B-aksjer uten stemmerett, må aktive fiskere eie mer enn 50 % av det totale antall aksjer i selskapet. Det er videre et vilkår at aktive fiskere faktisk har tilsvarende kontroll over virksomheten. Dette innebærer at aktive fiskere må eie mer enn 50 % av aksjene med stemmerett. I enkelte tilfelle deles aksjene i flere aksjeklasser og man må da få bekreftet hvilken stemmerett de ulike klassene har. Hvorvidt de aktive fiskerne har kontroll over virksomheten vil kunne fremgå av for eksempel selskapsavtale og aksjonæravtaler. Fiskeridirektoratet kan kreve slike avtaler fremlagt i forbindelse med behandlingen av en søknad.

For å vurdere om et selskap oppfyller aktivitetskravet i § 6 første ledd må direktoratet undersøke eiersammensetningen i selskapet med eventuelle bakenforliggende selskap inntil man kommer ned på personnivå. I enkelte saker må en tilbake mange ledd for å finne hvem som står bak det selskapet som eier et bestemt fiskefartøy.

3.2.4 Dispensasjoner fra aktivitetskravet

For fartøy under 50 fot er det som nevnt i kapittel 3.2.1 gitt generell dispensasjon fra deltakerlovens aktivitetskrav.

Dispensasjoner fra aktivitetskravet i enkelttilfeller gis av Fiskeridepartementet. I all hovedsak er det gitt dispensasjoner til fiskeindustri til å eie ferskfisktrålere og rundfrysetrålere. Det er også i enkelttilfeller gitt dispensasjoner til fiskere og redere for deler av kravet til aktivitetstid. Dette kan for eksempel være i et generasjonsskifte der den som overtar mangler noe av den tiden som kreves (3 av 5 siste år). Videre er det også gitt et fåtall dispensasjoner til gjenlevende ektefeller i uskiftet bo. Det vises for øvrig til kapittel 5.3 for en nærmere beskrivelse av tilfeller der det er gitt dispensasjon.

Dispensasjoner til industrien er i praksis blitt gitt med den begrunnelse at industrien har behov for kontinuerlig tilgang på råstoff, og at ingen aktive fiskere i regionen har gitt konkurransedyktige bud på fartøyet. Hensynet til sysselsetting og bosetting langs kysten, herunder behovet for råstofftilførsel til mottaks- eller foredlingsanlegg på land, har hatt betydning for spørsmålet om dispensasjon fra aktivitetskravet. Dagens ferskfisktrålere og rundfrysetrålere bygger i stor utstrekning sin virksomhet på

dispensasjoner som er gitt ut fra slike hensyn. Trålere som er eid på dispensasjon er i hovedsak blitt pålagt leveringsvilkår.

Søknader om dispensasjon for fiskeindustri sendes via regionkontorene til Fiskeridirektoratet sentralt. Fiskeridirektoratet forbereder sakene og sender dem på høring til Konesjonsutvalget. Konesjonsutvalget har deltagelse fra Fiskeridirektoratet, Norges Fiskarlag og Sjømannsforbundet. Medlemmene i utvalget møtes ikke for felles behandling av sakene, men avgir hver for seg skriftlige vurderinger. Fiskeridirektoratet utarbeider deretter innstilling til departementet der medlemmenes uttalelser er vedlagt.

3.2.5 Andre betingelser for ervervstillatelse

Det er også en del av aktivitetskravet at søkeren skal ha drevet ervervsmessig fiske eller fangst på eller med norsk fartøy. Hvilke fartøy som er norske fremgår av deltakerloven, som viser til definisjonen av norsk fartøy i sjøloven av 24. juni 1994 nr. 39 §§ 1 til 4.

Det er videre en del av aktivitetskravet at man *”fortsatt er knyttet til fiske og fangstyrket”*. Det blir her foretatt en skjønnsmessig vurdering hvor det bl.a. ses på om vedkommende fortsatt står oppført i manntallet og det sjekkes hva som er opplyst i søknadsskjemaet. Den som søker om ervervstillatelse og om å overta særlige fisketillatelser (konesjoner), skal fylle ut et standard søknadsskjema. I skjemaet for søknad om ervervstillatelse og fisketillatelser skal det opplyses om tidligere deltakelse i fiske, nåværende yrke og om man fortsatt driver fiske. Det er sjelden at ovennevnte krav skaper problemer.

Dersom aktivitetskravet ikke lenger er oppfylt, vil ervervstillatelsen kunne kalles tilbake jf. lovens § 11 første ledd bokstav b). Deltakerlovens § 11 om tilbakekall av ervervstillatelse gjelder også hvis vilkårene som var lagt til grunn for å gi den, ikke lenger er oppfylt.

Hjemmelen til å gi ervervstillatelse er formet som en ”kan-bestemmelse”. Det vil altså være opp til forvaltningens frie skjønn i tråd med alminnelig forvaltningsrett å avgjøre hvorvidt det skal gis ervervstillatelse eller ikke, selv om lovens vilkår er oppfylt mht. aktivitet. I praksis nekter Fiskeridirektoratet ofte søkere ervervstillatelse. Det vil blant annet kunne legges vekt på om mer allmenne fiskeri- eller samfunnsmessige hensyn i enkelte tilfeller tilsier at det ikke bør tildeles ervervstillatelse. Et slikt hensyn vil for eksempel være at en innvilgelse ville innebære en uønsket distriktmessig fordeling av flåten. Det legges også vekt på om fartøyet har driftsgrunnlag, det vil si om fartøyet har tilstrekkelig kvotegrunnlag. I tilfeller der fartøyet ikke har tilstrekkelig driftsgrunnlag, vil søknaden normalt bli avslått. Det vil også kunne være grunnlag for å avslå tildeling av ervervstillatelse dersom søkeren tidligere har overtrådt bestemmelser i deltakerloven eller øvrig fiskerilovgivning, se deltakerlovens § 7. Men dette har hittil ikke skjedd.

4 Eierbegrensningenes formål og virkninger

4.1 Generelle målsettinger

Dagens fiskeripolitikk tar utgangspunkt i fiskerinæringens avhengighet av internasjonale forhold både på ressurs- og markedssiden. Den bygger på erkjennelsen av at økt markedsorientering gir grunnlag for større verdiskaping i fiskerinæringen. Økt verdiskaping skal sikre gode arbeidsplasser og bosetting langs kysten. En anser det for en viktig oppgave i fiskeripolitikken å utvikle samspill mellom ulike deler av næringen og sørge for en god balanse i arbeidet for en bærekraftig og lønnsom utvikling av næringen.

I St.meld. nr. 51 (1997-98) eller "Perspektivmeldingen" heter det: *"Lønnsomhet er en forutsetning for å skape trygge og stabile arbeidsplasser i norsk fiskerinæring. Fiskerinæringens bidrag til opprettholdelse og utvikling av levedyktige lokalsamfunn forutsetter at næringsaktørene tjener penger. Dette er et overordnet hensyn i regulering av innsatsen i fiskeriene, der overkapasitet i flåte og industri svekker næringens lønnsomhet."*

I deltakerlovens formålsbestemmelse heter det bl.a. at loven skal bidra til å øke lønnsomheten og verdiskapingen i næringen og gjennom dette trygge bosetting og arbeidsplasser i kystdistriktene. Videre skal loven legge til rette for at høstingen av de marine ressurser fortsatt skal komme kystbefolkningen til gode.

I innstillingen fra næringskomiteen om deltakerloven, Innst. O. nr. 38 (1998-1999) heter det: *"Komiteen legger til grunn at fiskerinæringen også i framtiden skal være en viktig næring for hele landet. Komiteen mener derfor at et av målene i fiskeripolitikken må være å øke den totale verdiskapingen i næringen – både på kort og lang sikt. ...Komiteen mener at det kan være vanskelig å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret langs kysten av Norge, dersom de viktige fiskeriregionene i landet ikke har lønnsomme og konkurransedyktige bedrifter knyttet til fiskerinæringen."*

Endelig heter det i Perspektivmeldingen om næringsliv og bosetting: *"Med de forutsetninger en lang kystlinje, mange og spredte kystsamfunn og et næringsliv med mange små enheter gir, har fiskerinæringen en viktig samfunnsbærende funksjon langs kysten. Samtidig er en hensiktsmessig struktur i foredlingsindustri og fiskeflåte en forutsetning for at prosessene i verdikjeden skal fungere optimalt i forhold til markedet, og dermed bidra til økt verdiskaping og trygge arbeidsplasser og bosetting i kystsamfunnene."*

4.2 Målsettingene med eierbegrensningene

Eierskapsbegrensningene regulerer adgang til å eie fiskefartøy og adgang til å høste av fiskeressursene.

Regelverkets formelle begrensninger, jf. kapittel 3, er i hovedsak knyttet til følgende bestemmelser:

- 1) Kravet om at aktiv fisker skal eie og kontrollere fiskefartøy.
- 2) Dispensasjon fra aktivitetskravet, i hovedsak til fiskeindustri, når næringsmessige og regionale hensyn tilsier det.
- 3) Nasjonalitetsbestemmelsene som regulerer utlendingers eierskap.
- 4) Konsentrasjonsbestemmelsene som regulerer hvor store kvoteandeler og antall fiskefartøy som kan eies innenfor enkelte fiskeri.

Når det gjelder aktivitetskravet fremgår det av Perspektivmeldingen:

”Stortinget fastslo ved behandlingen av St. meld. nr. 58 (1991-1992) Om struktur- og reguleringspolitikk overfor fiskeflåten at eierskap til fiskefartøy fortsatt skal forbeholdes fiskere. Dette er i tråd med flere tiårs tradisjoner, og har sammenheng med at en binding av eiendomsretten til fiskerne sees som en effektiv garanti for å opprettholde en variert og lokaleid fiskeflåte. Spørsmålet om å bedre yrkesvernet for fiskere har vært drøftet ved flere anledninger.”

I tillegg må en variert og lokaleid fiskeflåte antas å øke sannsynligheten for at verdiskapingen kommer kystbefolkningen til gode og derigjennom trygge bosetting og sysselsetting. Dette må anses i dag å være et vesentlig hensyn bak prinsippet om fiskereid flåte.

Til sammenligning begrunner Danmarks Fiskeriforening kravet om aktiv fisker som eier av fiskefartøy, å være legitimert ut fra at den aktive fisker har bedre kunnskap om driften enn andre og er mer ansvarlig overfor ressursene og mannskap. Kravet sikrer også et spredt eierskap og hindrer konsentrasjon av fisketillatelse. Foreningen mener at det er en hevdvunnen rett at fiskeren skal ha rett til å høste av en nasjonal fiskeressurs.

Ved å gi dispensasjoner fra aktivitetskravet til fiskeindustri til å eie ferskfisktrålere og rundfrysetrålere, oppnår man å gi noen regioner større sikkerhet for å få råstoff. Ved at råstoffet bearbeides og videreforedles lokalt, vil regionen få en større sikkerhet for sysselsetting og bosetting. Dette er med å trygge bosettingsmønsteret.

Bestemmelsene som begrenser utenlandsk eierskap til maksimalt 40 %, sikrer at norske personer og selskap eier og kontrollerer fartøy og adgang til fiskeressurser.

Konsentrasjonsbestemmelsene inneholder grenser for hvor mye personer og selskap kan erverve av kvoteandeler. Formålet er å sikre at en oppnår målsettingen om levedyktige kystsamfunn med allsidig og variert struktur. Spredning i eierskap vurderes å være en viktig forutsetning for dette.

5 Kartlegging av eierskap

I kapitlet beskrives hvordan eierskapet i de ulike fartøygruppene typisk er organisert og har utviklet seg. Dette gjøres ved å se på utvikling av eierformer de siste 20 år.

Videre gis en beskrivelse av i hvilken grad aktive fiskere i dag er eiere av fiskefartøy med fisketillatelse.

Endelig gis et bilde på grad av konsentrasjon i flåtegruppene, ved å se på i hvilken grad personer er i flere fiskefartøy. En ser på henholdsvis minoritets- og majoritetsandeler.

5.1 Definisjoner

I dette kapitlet avgrenses kartleggingsarbeidet og det gis definisjoner av de ulike flåtegruppene.

5.1.1 Organisering av eierskap

Kartleggingen her omfatter eierskap i juridisk forstand, og ikke andre bindinger som langsiktige leveringsavtaler og andre samarbeidsavtaler.

Et fartøy kan eies direkte av person eller av juridisk person (selskap). Er eieren et selskap, er lovens vilkår at en aktiv fisker eller administrerende reder må eie majoriteten av selskapet eller at selskapet har fått ervervstillatelse etter dispensasjon fra aktivitetskravet som vist i kapittel 3. Fartøy kan også eies indirekte gjennom bakenforliggende selskap.

Vanlige eierformer for personer er ansvarlig selskap og partsrederi. For juridiske personer er aksjeselskapsformen typisk. Se for øvrig kapittel 5.2.

5.1.2 Fiskeflåten og flåtegrupper

Utvalget har funnet det hensiktsmessig å ta utgangspunkt i samme inndeling av fartøygrupper som *Budsjettnemnda for fiskerinæringen* benytter. Fartøyene i hver av disse grupper anses å ha stor grad av felles egenskaper med hensyn til driftsform og hvilke fiskerireguleringer de må forholde seg til.

Budsjettnemnda for fiskerinæringen

Budsjettnemnda for fiskerinæringen har som en av sine viktigste oppgaver å foreta årlige driftsøkonomiske undersøkelser for *helårsdrevne fartøy*. Budsjettnemnda har

medlemmer fra Statistisk sentralbyrå, Fiskeridepartementet, Fiskeridirektoratet og Norges Fiskarlag. Sekretariatsfunksjonen er plassert i Fiskeridirektoratet.

Helårsdrevne fartøy

Vilkåret for å bli definert som *helårsdrevet*, er en driftstid minst lik 30 uker i løpet av et år. 30 ukers driftstid er et retningsgivende, men ikke ufravikelig krav. Strengere reguleringer på grunn av bestandssituasjon kan føre til at enkelte fartøy ikke oppnår den driftstid som de ellers ville hatt. Dette har ført til at en i perioder har vært nødt til å redusere kravet om 30 ukers driftstid for noen fartøygrupper. For ferskfisktrålere, rundfrysetrålere og fabrikktrålere har en de siste to årene kartlagt som helårsdrevne, de fartøy som har tatt tildelt kvote av torsk og hyse nord for 62°N. For fartøy fra Finnmark, Troms og Nordland i størrelsen 8-20,9 meter har en redusert kravet til antall uker i 2001-undersøkelsen.

Fiskeristatistikk

En vil for øvrig henvise til Fiskeridirektoratets hjemmeside for statistikk over utvikling i antall fiskefartøy, fiskere, konsesjoner og årlige deltakeradganger. I tillegg finnes oversikter over lønnsomhet, kvoter, økonomiske og biologiske nøkkeltall og løpende fangstutvikling.

Tabell 5.1 Budsjettmyndens fartøygruppeinndeling med tilhørende antall fartøy større enn 8 meter kartlagt som helårsdrevne for årene 1999, 2000 og 2001.

Fartøy- gruppe	Fartøystørrelse m st.l./ BRT/TE/hl ²	Driftskombinasjon	Antall fartøy		
			1999 ¹⁾	2000 ¹⁾	2001 ¹⁾
<u>Torskeartet fisk</u>					
001	8-12,9 m st.l.	Garn- og juksafiske. Nord-Norge.	562	516	441
002	13-20,9 m st.l.	Garn- og juksafiske. Nord-Norge.	155	158	158
003	8-12,9 m st.l.	Snurrevadfiske. Nord-Norge.	6	7	6
004	13-20,9 m st.l.	Snurrevadfiske. Nord-Norge.	110	86	67
005	8-12,9 m st.l.	Linefiske. Nord-Norge.	160	163	236
006	13-20,9 m st.l.	Linefiske. Nord-Norge.	85	86	84
007	8-12,9 m st.l.	Diverse fiske etter torskeartet fisk m.m. Sør-Norge.	411	412	417
008	13-20,9 m st.l.	Diverse fiske etter torskeartet fisk m.m. Sør-Norge.	95	95	89
009	21-27,9 m st.l.	Snurrevadfiske. Nord-Norge.	27	22	23
010	21-27,9 m st.l.	Diverse fiske etter torskeartet fisk m.m. Hele landet.	38	43	48
011	28 m st.l. og over.	Linefiske. Hele landet.	56	51	53
012	28 m st.l. og over.	Diverse fiske etter torskeartet fisk m.m. Hele landet.	9	5	4
013	250 BRT/500 TE og over.	Ferskfisktrålere/rundfrysetrålere.	33	32	35
014	250 BRT/500 TE og over.	Torsketrålere med ombordproduksjon.	21	19	16
015		Andre trålere og småtrålere. Konsumfiske etter sei, torsk o.l. uten torskekvote eller med begrenset torskekvote.	41	31	29
<u>Reke</u>					
16	8-12,9 m st.l. Under 50 BRT/80 TE.	Ren rekeetråling.	46	50	47
17	13 m st.l. og over. Under 50 BRT/80 TE.	Ren rekeetråling.	89	71	62
18	8-12,9 m st.l. Under 50 BRT/80 TE.	Rekeetråling med kombinasjoner.	26	30	31
19	13 m st.l. og over. Under 50 BRT/80 TE.	Rekeetråling med kombinasjoner.	50	53	49
20		Rekefrysetrålere som har deltatt i rekefiske ved Grønland ³⁾ .	5	8	11
21		Rekefrysetrålere som ikke har deltatt i rekefiske ved Grønland ⁴⁾ .	20	25	11
22	Over 50 BRT/80 TE.	Andre havrekeetrålere.	31	36	34
<u>"Sildfiskerier"</u>					
23		Trålfiske etter øyepål, tobis, lodde m.m.	57	52	52
24	8-12,9 m st.l.	Notfiske etter sei, sild, makrell, brisling m.m.	11	8	7
25	13-21,34 m st.l.	Notfiske etter sei, sild, makrell, brisling m.m.	59	43	42
26	21,35 m st.l. og over.	Notfiske etter sei, sild, makrell m.m.	52	60	56
27	Tillatt lastekapasitet inntil 7999 hl.	Ringnotsnurpere etter sild, lodde, makrell og havfiske etter brisling.	37	37	34
28	Tillatt lastekapasitet 8000 hl. og over.	Ringnotsnurpere etter sild, lodde, makrell og havfiske etter brisling.	17	18	15
29		Ringnotsnurpere med kolmulesesong.	41	40	42
	Totalt		2350	2257	2199

Kilde: Fiskeridirektoratet

Noter til tabell 5.1:

- 1) Resultater fra kartleggingen av fartøyene foretatt i forkant av lønnsomhetsundersøkelsene (ukorrigert masse).
- 2) m. st.l. = meter største lengde
BRT = brutto registertonn
TE = tonnasjeenheter
hl = hektoliterkapasitet (konsesjonskapasitet)
- 3) Har rettighet, og har benyttet denne.
- 5) Inkludert fartøy med ubenyttede rekekvoterettigheter i grønlandske farvann.

Fartøygrupper benyttet i kartlegging av eierskap

I de påfølgende tabeller har en valgt å presentere tall for flere av Budsjettnemndas grupper samlet. Dette gjelder for kystfartøyene, reketrålerne, notfiskegruppene og ringnot-gruppene. I det videre omtales de nye gruppene som "fartøygrupper".

Tabell 5.2 *Fartøygrupperinger i kartlegging*

	Fartøygrupper	Budsjettnemndas grupper	Antall fartøy
1	Konvensjonelle fartøy mindre enn 28 meter	001, 002, 003, 004, 005 006, 009, 010	1063
2	Konvensjonelle fartøy større enn 28 meter	011, 012	57
3	Diverse torskeartet fiske sør for 62°N	007, 008	506
4	Ferskfisktrålergruppen ¹⁰	013	35
5	Fabrikktrålere	014	16
6	Småtrålere	015	29
7	Reketrålere under 50 fot	016, 017, 018, 019	189
8	Havreketrålere	020, 021, 022	56
9	Industritrålere	023	52
10	Notfiske etter sei og pelagisk	024, 025, 026	105
11	Ringnot	027, 028, 029	91
			2199

5.1.3 Ferskfisktrålere og trålergruppen

Den historiske betydning av ferskfisktråleren er en tråler som leverer sin fangst fersk og iset i kasser. Siden 1980-tallet har noen av disse båtene endret utforming og til dels fått utvidet driftsgrunnlag ved at noen har blitt tildelt reketrålkonsesjon. En stor del av fartøyene har installert fryseanlegg, og noen har installert fabrikk for ombordproduksjon. Ferskfisktrålere som har fått installert fryseanlegg omtales som

¹⁰ Ferskfisktrålergruppen består av ferskfisktrålere og rundfrysetrålere. Se kommentar i kapittel 5.1.3.

rundfrysetrålere. Felles for alle er imidlertid at de har beholdt sin opprinnelig kvoteandel, også kalt kvotefaktor, som er lik 1 på torsk og hyse. Alle fartøygruppene nevnt her omtales også som stortrålere. Fartøy som deltar i enhetskvoteordningen og rederikvoteordningen har fått høyere kvotefaktorer. Såkalte småtrålere er mindre trålere med kvotefaktor lavere enn 1, som oftest 0,35. I det følgende vil ferskfisktrålere og rundfrysetrålere som beskrevet over, omtales som ”ferskfisktrålergruppen”.

I følge tall fra Fiskeridirektoratet var det i 2001 registrert 45 ferskfisktrålere og rundfrysetrålere, 19 fabrikktrålere og 39 småtrålere med kvote av torsk, hyse og sei nord for 62°N. Det er altså flere torske-trålere som har fått kvote, enn det som er kartlagt som helårsdrevne¹¹. Se kapittel 5.3.1 for kommentar til dette.

5.2 Kartlegging av eierform

Vedleggene 1.1 til 1.4 bak i utredningen, viser utvikling i eierform for fartøygruppene for årene 1986, 1990, 1995 og 2000. Eierform er her klassifisert som eneeier, aksjeselskap, partsrederi og andre selskap. Undersøkelsen er foretatt for fartøy over 13 meter og viser utvikling i antall og prosent.

5.2.1 Kommentar

For alle grupper har det etter 1986 vært en klar økning i andelen av aksjeselskap som eiere, på bekostning av personlig eierskap og partsrederier. Torske-trålergruppen har i 2000 *størst andel* aksjeselskap (økt fra 65 % i 1986 til 88 % i 2000). Ringnot har hatt *den største økningen* fra 14 % til 76 %. Også gruppene havreke-trålere, industritrålere og notfiske har økt betydelig. Fartøy i kystflåten har økt fra 1 % i 1986 til 28 % i 2000. For reke-trålere under 50 fot er fortsatt eneeier og partsrederi som er de dominerende eierformene.

Det er flere forklaringer på at aksjeselskapsformen er blitt mer utbredt, herunder behovet for å begrense det personlige ansvar, skattereformen (delingsmodellen), større utskiftninger som følge av fornyingsbehov fra 1980-tallet og generasjonsskifte.

Selv om eierformen har endret seg over årene, er hovedinntrykket at det er de samme eierne som i stor grad står bak eierskapet.

¹¹ I 2001 var det totalt 103 torske-trålere som var tildelt kvote. 80 av disse ble kartlagt som helårsdrevne, ifølge tabell 5.2.

5.3 Kartlegging av eiere til fiskefartøy

5.3.1 Aktive fiskere som eiere

Utvalget har foretatt en undersøkelse av i hvilken grad aktive fiskere er eiere av fiskefartøy.

Forklaring til undersøkelse og tabell 5.3

Tabell 5.3 beskriver i hvilken grad helårsdrevne fiskefartøy er eid av aktive fiskere. Tabellen viser fordeling av fartøy med ulike eiernivå av aktive fisker.

Grad av eierinteresse er målt ved å klassifisere eierandeler som henholdsvis mindre enn 1 prosent, mellom 1 og 33 %, mellom 34 og 49 %, mellom 50 og 66 % og over 67 %.

For å kunne etablere en definisjon av begrepet ”aktiv fisker” som er datateknisk gjennomførbar, er det lagt til grunn at personer som er listeført på et av manntallsbladene (A eller B), kommer inn under definisjonen. En svakhet ved denne tilnærmingen er at administrerende redere av konsesjonspliktige fiskefartøy ikke har krav om å stå i manntallet. Disse er også aktive fiskere i lovens forstand, og skulle ideelt vært inkludert i undersøkelsen. Imidlertid vil en del av disse likevel stå i manntallet selv om dette ikke kreves. I de konsesjonspliktige fiskerier eller havfiskegruppene, vil tallene derfor representere minimumstall for eierskap av aktive fiskere.

Eiere som ikke er registrert i manntallet, herunder administrerende redere, er i tabellen slått sammen med eiere som er registrert i manntallet og som eier mindre enn 1 %.

Utvalget utgjør alle fartøy som er kartlagt som helårsdrevne i Budsjettmyndas aktivitetsundersøkelse for 2001. Fartøy som normalt er helårsdrevne kan i enkelte år falle utenfor undersøkelsen, fordi kravet til helårsdrift ikke oppfylles. Fartøy som fisker med ulike typer redskap eller har ulike typer konsesjoner og rettigheter, havner i den fartøygruppen etter driftskombinasjon hvor de har mest driftstid. For eksempel vil trålere som har både torsk-konsesjon og reke-konsesjon, bli definert som reke-tråler dersom driftstiden i reke-trål er større enn driftstiden med torsk-trål.

Tabell 5.3 Aktive fiskeres eierandeler i fiskefartøy per 2001.

	Kategorier av eierandeler					Dekningsgrad	
	Mindre enn 1%	mellom 1 og 33 %	mellom 34 og 49 %	mellom 50 og 66 %	over 67 %	Antall definerte fartøy	Totalt antall fartøy
Konvensjonelle < 28 meter (001,002,003,004,005,006,009,010)	3	0	1	42	954	1000	1063
Konvensjonelle > 28 meter (011,012)			2	12	31	45	57
Diverse torsk sør for 62. grad (007, 008)	8	1		18	459	478	506
Ferskfisktrålergruppen (013)	20	1	1	3		25	35
Fabrikk (014)	3	4	1	6	0	14	16
Småtrål (015)	1			5	17	23	29
Reketrål under 50 (016,017,018,019)	4		1	10	153	168	189
Havreketråler (020,021,022)	6	2		7	31	46	56
Industrietrål (023)	1	1	4	7	32	45	52
Notfiske sei og pelagisk (024,025,026)			1	13	76	90	105
Ringnot (027,028,029)		8	7	23	45	83	91
Totalt	46	17	18	146	1798	2025	2199

Tabellen er utarbeidet av Fiskeridirektoratet våren 2002.

Som det fremgår av tabellen representerer ikke datagrunnlaget en full dekning for alle fartøy som er kartlagt som helårsdrevne i aktivitetsundersøkelsen for 2001. Årsaken til dette er at det for noen fartøy ikke var lagt inn fullstendig eierinformasjon på det tidspunktet undersøkelsen ble foretatt (april 2002). Disse tilfellene omfattes således ikke av undersøkelsen. Tabellens dekningsgrad for de forskjellige fartøygruppene framkommer ved å sammenligne kolonne "Antall definerte fartøy" med kolonne "Totalt antall fartøy". Totalt for alle fartøy som er kartlagt, er undersøkelsen her basert på 2025 fartøy med godkjent eierinformasjon av totalt 2199 fartøy, altså en dekningsgrad på 92 %.

5.3.2 Kommentar

Utvalget finner det tilstrekkelig godtgjort at aktive fiskere i all hovedsak er majoritetseiere i fiskeflåten. Ser en på totaltallet er 96 % av fartøyene majoritetseid av aktive fiskere¹². Tilsvarende tall for gruppene som representerer et mer kystnært fiske er 99 % (gruppene 001 til 010, 016 til 019 og 024 til 026). For havfiskefartøy unntatt ferskfisktrålergruppen er andelen lik 81 % (gruppene 014, 015, 020 til 023 og 027 til 029).¹³

¹² Tallet fremkommer ved å dividere totalsummen i nederste tabellrad av kategoriene for majoritetseide fartøy (146 + 1798 fartøy) med antall definerte fartøy (2025 fartøy).

¹³ Som tidligere nevnt er tallene for fartøygruppene som er konsesjonspliktige, mer usikre enn for kystfartøyene. En av årsakene til dette er altså at eiere av konsesjonspliktige fartøy ikke har

Det har vært enkelte utsagn i media og næring om tilfeller der lovens formål og krav om fiskerkontrollert flåte omgås. Dette kan skje ved at den aktive fisker står som formell eier av aksjemajoriteten, men at en annen part sitter med den reelle kontrollen gjennom ansvarlig lån og underhåndsavtale. I den grad dette forekommer, vil den reelle eierkontrollen til fiskeflåten være under 96 %. Utvalget har ikke anslag over i hvilken grad dette forekommer, men har ikke grunnlag for å tro at det skjer i vesentlig omfang. Det vises for øvrig til kapittel 13.3.3 for en drøftelse av spørsmålet.

5.3.3 Fiskeindustri som eier

Eierskap der aktive fiskere ikke har majoritet, er basert på dispensasjoner fra aktivitetskravet. Fiskeindustrien er gitt slik dispensasjon på bakgrunn av at fangsten fra disse fartøyene skal ilandbringes og foredles ved fiskeindustriens anlegg. Slike dispensasjoner er gitt i all hovedsak til fiskeindustri til å eie fartøy i ferskfisktrålergruppen.

Slikt eierskap er ofte organisert innen et konsern. Disse kan være relativt store etter norsk målestokk, men er oftest små i internasjonal sammenheng. I forhold til internasjonale kjøpere av fisk, som de store kontinentale matvarekjedene, er de norske aktørene små. Ofte har foredlingsindustrien i Norge 100 % eierskap i flere fartøy, og kan sysselsette flere hundre personer i foredlingsdelen. Det er også tilfeller der industrielle eiere har minoritetsposter i fiskefartøy tilhørende andre flåtegrupper. Flere av de største konsernene eier foredlingsanlegg på flere steder og disse eier storparten av ferskfisktrålerne og rundfrysetrålerne. Flåtesidens virksomhet er ofte organisert som et eget rederi med selvstendig ansvar for drift og mannskap.

Når det gjelder å fastslå omfanget av industrieide fartøy, har tabell 5.3 begrenset informasjonsverdi. Tabellen har både lav dekningsgrad for ferskfisktrålergruppen og i tillegg er 10 fartøy ikke kartlagt som helårsdrevne. En kan derfor, ut fra dette materialet, ikke trekke sikre konklusjoner om eierforhold i denne gruppen. Imidlertid viser den at 3 ferskfisktrålere er eid av aktive fiskere (som er manntallsført). Fra annet hold er det bekreftet at 42 av 45 ferskfisktrålere er eid av fiskeindustri. I tillegg er 3 småtrålere eid av fiskeindustri.

Utvalget vil vise til to tilfeller med vertikalt eierskap i pelagisk industri. En sildoljefabrikk fikk på midten av 90-tallet ervervstillatelse til ett ringnotfartøy. I ett tilfelle er en sildeoljefabrikk er kjøpt opp av ringnoteiere, altså en integrasjon andre veien.

Videre vises det til en konkret sak hvor dispensasjonssøknad ble avslått. Dette gjaldt en søknad fra en gruppe aktører som hver for seg eide en sildoljefabrikk og diverse maritime foretak. Søknaden gjaldt erverv av en tråler med nordsjøtrål- og loddetråltillatelse.

plikt til å være manntallsført. Isolert sett innebærer dette at eierskapet av aktive fiskere i disse gruppene trolig er høyere. En usikkerhet som kan trekke begge veier er imidlertid at det mangler eierinformasjon for en del eiere i disse gruppene.

Utvalget er ikke kjent med at fiskeindustrien i dag har majoritetseierskap i andre fartøygrupper enn ovennevnte unntak. Både industri innenfor pelagisk og hvitfisksektoren har derimot minoritetsandeler til fartøy innenfor andre fartøygrupper. Det vises til tabell 5.5 for en illustrasjon av spredning i eierskap gjennom minoritetsandeler.

5.4 Kartlegging av konsentrasjon

I tabell 5.4 vises i hvilken grad *enkeltperson direkte eller indirekte gjennom selskap* har *majoritetseierskap* i flere fartøy. Med majoritetseierskap menes at person eier mer enn 50 % av aksjene. I tabell 5.5 vises det samme for minoritetseierskap (mindre enn 50 % av aksjene). Tabellene teller enkeltpersoner som via enkeltmannsforetak, partsrederi, aksjeselskap eller annen organisasjonsform, eier henholdsvis majoritetsandel eller minoritetsandel i et fartøy.

Tabell 5.4 Majoritetseierskap til flere fartøy

	1 fartøy	2 fartøy	3 fartøy	4 fartøy	5 fartøy	6-10 fartøy	Over 10 fartøy	Totalt antall personer
Konvensjonelle < 28 meter (001,002,003,004,005,006,009,010)	885	6						891
Konvensjonelle > 28 meter (011,012)	12	1						13
Diverse torsk sør for 62. grad (008, 009)	428	1						429
Ferskfisktrålergruppen (013)	2							2
Fabrikk (014)	3							3
Småtrål (015)	9							9
Reketrål under 50 (016,017,018,019)	138							138
Havreketrål (020,021,022)	18							18
Industrietrål (023)	8	1						9
Notfiske sei og pelagisk (024,025,026)	40							40
Ringnot (027,028,029)	14	1						15
<i>Totalt</i>								<i>1552</i>

Tabellen er utarbeidet av Fiskeridirektoratet våren 2002.

Tabell 5.5 Minoritetseierskap til flere fartøy

	1 fartøy	2 fartøy	3 fartøy	4 fartøy	5 fartøy	6-10 fartøy	Over 10 fartøy	Totalt antall
Konvensjonelle < 28 meter (001,002,003,004,005,006,009,010)	457	28	6	5				496
Konvensjonelle > 28 meter (011,012)	120	24	9	2	2			157
Diverse torsk Sør for 62. grad (008, 009)	156							156
Ferskfisketrål og rundfrysetrål (013)	55	17	1	60				133
Fabrikk (014)	38		13					51
Småtrål (015)	36	7						43
Reketrål under 50 (016,017,018,019)	72							72
Havreketråler (020,021,022)	95	18	1	1				115
Industrietrål (023)	117	15						132
Notfiske sei og pelagisk (024,025,026)	201	10						211
Ringnot (027,028,029)	249	42	10	29	4	1		335
<i>Totalt</i>	<i>1597</i>	<i>161</i>	<i>40</i>	<i>97</i>	<i>6</i>	<i>1</i>		<i>1901</i>

Tabellen er utarbeidet av Fiskeridirektoratet våren 2002.

5.4.1 Kommentar

Tabellene forteller om spredning i eierskap, og ikke om type eiere, det vil si at det fremgår ikke om eierne er aktive fiskere, fiskeindustri eller andre.

Tabellene viser et bilde av at eierskapet er forholdsvis spredt. Det er få personer og selskap som har *majoritetsandeler* i flere fartøy. Derimot er det for flere av gruppene et betydelig antall personer og selskap som har *minoritetsandeler* i flere fartøy.

På grunn av at en ikke vet hvilke type eiere dette er, kan en ikke si noe sikkert om årsakene til at innslag av minoritetseierskap er såpass betydelig. En mulig forklaring kan være at landsiden ønsker å ta del i verdiskapingen også på sjøen. I tillegg vil et minoritetseierskap gi landsiden økt trygghet for råstoff. Det kan også være en tendens at aktive fiskere ønsker å dele eierskapet til et fartøy mellom seg. En spredning av minoritetseierandeler til fiskefartøy kan også forklares av at generasjonsskifter gjennomføres i økende grad.

5.5 Utviklingstrekk og årsaker

I fartøygrupper hvor det er innført enhetskvoteordning og rederikvoteordning, som i ringnot og torsketral, har prisene på fartøy med konsesjoner økt betydelig. Ringnotgruppen har også mottatt kondemneringstilskudd¹⁴ og har tidvis hatt svært gode fangstinntekter. Verdiøkningen kan være en forklaring til at en i disse gruppene har fått en prosentvis større innslag av eierkonsentrasjon, illustrert i tabell 5.5 ved enkeltpersoners eller selskapers minoritetseierskap til flere fartøy.

I forbindelse med forventet innføring av enhetskvoteordning for industritrålerflåten, har det den siste tiden vært økende omsetning av fartøy innen denne gruppen, og det vil sannsynligvis medføre endringer i eierstrukturen.

Tabell 5.5 viser også at banklineflåten, som inngår i gruppen ”konvensjonelle større enn 28 m”, har et betydelig innslag av minoritetseiere. Utvalget er kjent med at fiskeindustri i økende grad er gått inn som minoritetseier i denne gruppen.

Som det fremgår av tabell 5.4 og 5.5, er det innenfor kystfiskeflåten få personer med majoritetseierskap til flere fartøy. Derimot er det flere personer med minoritetseierskap. Det er innført adgangsbegrensninger for mange av de mest økonomisk interessante fiskerier i kystflåten. I de fleste fiskerier innenfor kystfiskeflåten hvor det ikke har vært innført adgangsbegrensning, har det imidlertid som regel ikke vært tillatt for en eier å drive fiske med mer enn ett fartøy. Dette har ført til at rederidannelser med flere fartøy, der samme person står med majoritetsinteresser i flere fartøy, i liten grad har forekommet. Ved innføring av ytterligere adgangsbegrensning, vil en trolig få en økende tendens til at personer får majoritetseierskap i flere kystfiskefartøy. En slik utvikling vil gjøre det aktuelt å drøfte problemstillinger knyttet til konsentrasjon av eierskap også for kystfiskeflåten.

I en enkeltsak er et konsern med eierskap til flere fiskeindustrialegg og ferskfisktrålere tillatt å eie noe over grensen på 9 torsketralkvoter. Bakgrunnen for en utvikling der eiere innen fiskeindustri når konsentrasjonsgrensen, er at det har blitt gjennomført en del fusjoner i fiskeindustrien de siste årene. Dette har medført at eierskap til industrieide fartøy er samlet på færre eiere. Utvalget vurderer at aktører i industrien også i fortsettelsen vil søke å omstrukturere næringen for å oppnå bedre lønnsomhet og konkurransemessig posisjon. I denne forbindelse vil

¹⁴ Den første kondemneringsordningen som var øremerket ringnotflåten, ble innført med regler av 28. mai 1979. Reglene gjennomgikk deretter en rekke endringer, blant annet en vesentlig forhøyelse av satsen. 30. mai 1980 ble det også innført en egen salgsordning for ringnotfartøyer som gikk ut av norsk fiske. Nye forskrifter av 31. oktober 1986 avløste tidligere ordninger, og omfattet både salgs- og kondemneringstilskudd. Tilskudd kunne gis til fartøyer som hadde gyldig ringnotkonsesjon for fiske etter sild, makrell, kolmule, eller brisling i henhold til ringnotforskriften av 2. mars 1979 og deltagerloven. Forskriften av 1986 (med endringer av 1988) ble ikke opphevet før 10. mars 1992. Totalt ble det i perioden 1979-1991 kondemnert 83 ringnotfartøy til en sum av 385 millioner kroner. I tillegg fikk 18 ringnotfartøy salgstilskudd på til sammen ca. 70 millioner kroner, og det ble gitt støtte til sammenslåing av 3 selskaper med 3,3 millioner kroner.

konsentrasjonsbestemmelsene ha betydning for omfanget og innretning av en slik omstrukturering.

En mulig utvikling kan være at flerbåtsrederier øker i antall relativt til enbåtsrederier, i hvertfall for større fartøy. En viktig årsak til dette er at større selskap har mer egenkapital og har således lettere for å gjennomføre tiltak som krever mye kapital, som for eksempel fornying av fartøy. Større selskap vil ofte også ha fordel av lavere kapitalkostnader ved låneopptak.

6 Finansieringen av fiskeflåten

6.1 Ulike kapitalkilder for fiskeflåten

6.1.1 Krav til egenkapital

Krav til egenkapital ved finansiering av fiskeflåten settes i utgangspunktet til det som gjelder for alle type av investeringer i næringslivet. I den forbindelse er en egenkapitalandel på rundt 20% av totalinvesteringen normalt. På grunn av at de økonomiske resultatene hos fartøyeiere og rederier kan svinge fra år til år, kan det likevel være hensiktsmessig med en større robusthet og evne til å tåle underskudd. Sett i forhold til hver enkelt bedrifts resultater over tid og utvikling i egenkapital, kan det i noen tilfeller være nødvendig med egenkapitalandel i bedriftene som ligger betydelig over 20%. Alternativt bør det sannsynliggjøres at bedriften innen 1-3 år har potensiale til å oppnå en normal egenkapitalandel.

I de tilfeller der kontantstrømmen i prosjektet er trygg og av en slik størrelse at det er betydelig robusthet i prosjektet, kan det forsvares å tillate en relativ lav egenfinansiering, også under 20%.

Et annet viktig forhold gjelder bokført egenkapital kontra reell, eller verdjustert egenkapital. Innenfor flåteleddet er et fartøys verdi nært knyttet til fartøyets fisketillatelser. Denne merverdien fremkommer ikke, eller bare delvis i rederienes regnskaper i dag. Generelt kan det hevdes at jo eldre fartøyer blir, jo større er verdien av fisketillatelsen forholdsmessig sett. Fartøyets bokførte verdi reduseres i takt med årlige avskrivninger i fartøyeiernes regnskaper, hvor avskrivningene er knyttet til slitasje og elde. Fisketillatelsen er fram til i dag avskrevet på samme måte, men uten at det faktisk har skjedd en tilsvarende verdireduksjon. Denne skjulte egenkapitalen er det vanlig å ta hensyn til fullt ut ved beregning av egenkapital. Fisketillatelsen ble tidligere finansiert hovedsakelig med egenkapital. I takt med verdiøkningen på fisketillatelsen, er disse i dag i langt sterkere grad finansiert med fremmedkapital.

Långiver vil for små fartøy ofte kreve en større egenkapitalandel enn større fartøyer. Bakgrunnen for denne type vurderinger er oftest basert på at et lite fartøy har et mer sårbart driftsgrunnlag enn et stort fartøy. Tradisjonelt har driften av små fartøyer i mindre grad vært basert på ”sikre” fartøykvoter. Kvotesystemer som har karakter av at hver enkelt fartøys kvote ikke er garantert (maksimalkvoter), har et større innslag av konkurranse, og inntekten kommende år kan således være mer usikker. I slike situasjoner vil en solid egenkapitalbase gjøre at man har kapital ”å tære på”, og at midlertidige inntektsbortfall ikke nødvendigvis blir truende for videre drift.

Eventuelle geografiske forskjeller med hensyn til flåtens evne til å skaffe tilfredsstillende finansiering, vil avhenge av et fungerende privat bankmarked innenfor de aktuelle geografiske områdene. I den grad det er konkurranse mellom

ulike finansinstitusjoner, vil det være med å sikre at flåten oppnår de mest gunstige betingelser på sine finansielle behov. Det private bankmarkedet vil generelt ønske å kartlegge risiko innenfor alle typer finansiering. Dernest er det bankenes mål å prise denne risikoen på en korrekt måte. I dagens marked kan det hevdes at tilbudet og konkurransen er størst i de deler av landet hvor fiskerinæringen har sine sterkeste miljøer.

En annen sak er at dersom et fartøy er eid av en personlig næringsdrivende, kan kravet til egenkapital være strengere enn dersom eieren er et aksjeselskap, ansvarlig selskap eller annet. Slike vurderinger er knyttet til at aksjeselskaper og andre liknende selskap kan antas å ha en bredere kompetansebase og et større marked for å rekruttere ytterligere kompetanse og egenkapital. Slik kompetanse kan være av økonomisk, juridisk eller strategisk karakter.

6.1.2 Egenkapital i fiskeflåten

De viktigste kildene til egenkapital er:

- egen kapitalbase opparbeidet gjennom drift
- frigjort egenkapital ved salg av fartøy/driftsmidler
- private investorer / private midler fra annen virksomhet
- investeringer fra andre selskap, for eksempel fiskeindustri
- finansielle investorer, for eksempel investeringsselskap

Hvilke kapitalkilder som benyttes, vil variere fra prosjekt til prosjekt. Det er imidlertid mulig å se noen grove utviklingstrekk for de forskjellige flåtegruppene.

For de mindre fiskefartøyene (fartøy mindre enn 21 meter) vil normalt egenkapitalen fremkomme gjennom egne midler og/eller frigjort egenkapital. I noen tilfeller er private investorer inne, ofte fra nærmiljøet. En mindre gruppe har fiskeindustrien inne på eiersiden, enten som direkte eiere, eller gjennom lån til fisker/reder slik at denne kan skaffe tilstrekkelig egenkapital. Bruk av ansvarlig lån fra andre kilder enn den/de aktive fiskere forekommer også.

For fartøy mellom 21 og 28 meter gjelder mye det samme som for mindre fartøy, men med større grad av minoritetseierinteresser fra for eksempel fiskeindustrien.

Deler av torske- og rekeflåten er eid av fiskeindustrien, men det finnes også tradisjonelle rederier. Ved fornying vil de industrieide fartøyene typisk hente egenkapital fra egne midler, frigjort egenkapital og konsernmidler.

Ringnotflåten er i hovedsak eid av aktive fiskere. Egenkapital ved større investeringer kommer fra egne midler og frigjort egenkapital. I noen rederier har fiskeindustri eller andre investorer minoritetsinteresser.

Industriålerflåten har tradisjonelt bestått av fiskereide enbåtsrederi. Det finnes noen rederi som har minoritetsinteresser fra andre selskap herunder investeringsselskap. I

denne flåtegruppen vil det skje strukturendringer ved eventuell innføring av enhetskvoteordning.

6.1.3 Fremmedkapital i fiskeflåten

Finansiering av fiskerinæringen er underlagt de samme krav til lønnsomhet og økonomiske forhold som gjelder for annen næringsvirksomhet, og oppfattes ikke som ”spesiell” i forhold til finansiering.

Fiskerinæringen er basert på fornybare ressurser som må forvaltes forsvarlig. Det setter noen tilleggskrav utover økonomisk innsikt til dem som finansierer næringen, og flåteleddet spesielt. Dette gjelder bevissthet om at de økonomiske resultatene kan svinge over år på grunn av næringens sykliske karakter, og det setter krav om kunnskap til næringens oppbygging og struktur.

Hovedkilden til finansiering av fiskeflåten er de private bankene. Slik finansiering gis i dag fra både forretningsbanker og sparebanker. Forretningsbankene står for den største delen, men i enkelte markedsområder er også sparebanker en stor utlånskilde. Det private bankvesenet bidrar med både langsiktig finansiering av fartøyer og redskap, men også med driftsfinansiering, garantier og byggelånsfinansiering.

I tillegg til det private bankvesenet finnes det en del offentlige ordninger som bidrar med ulike typer for fremmedfinansiering. Det kan være kommunale næringsfond og fiskerifond som går inn med både tilskudd og lån på gunstige vilkår. Innenfor det samiske virkemiddelapparatet finnes det også lignende typer tilskudd og lån.

6.1.4 Statens nærings- og distriktsutviklingsfond

Etter en periode med lite offentlige tilskudd til fornying av fiskeflåten på slutten av 1980-tallet og begynnelsen av 1990-tallet, ble innsatsen økt som følge av integrasjonen av Statens Fiskarbank i SND. Fiskeflåten fikk da tilgang til det samlede virkemiddelapparat. Tabell 6.1 viser årlige tilsagn om tilskudd fra SND til fiskeflåten i perioden 1997-2001.

Tabell 6.1 Tilskudd fra SND til fiskeflåten 1997-2001 (mill.kr.).

År	Tilskuddsbeløp (millioner kr.)
1997	118
1998	159
1999	143
2000	119
2001	59
Sum	598

Fram til år 2000 ble det bevilget egne midler til nybyggingstilskudd til fiskeflåten over Fiskeridepartementets budsjett. Hoveddelen av tilskuddene til fiskeflåten er imidlertid bevilget over Kommunal- og regionaldepartementets (KRD) budsjett. Disse midlene er øremerket bedrifter/rederier hjemmehørende innenfor det distriktpolitiske støtteområdet. Dette innebærer ulik mulighet for flåten i sør og nord mht. risikoavlastning fra det offentlige ved fornying av flåten.

Tabell 6.2 viser tilskuddene i perioden fordelt på fylker og fartøystørrelser.

Tabell 6.2 *Regionalt tilskudd til fiskeflåten fordelt på fartøy over og under 28 meter. Samlet for 1997-2001 (millioner kroner).*

	<i>Fartøy under 28 m</i>	<i>Fartøy over 28 m</i>	<i>TOTALT alle fartøy</i>
SKAGERRAK	4,5		4,5
ROGALAND	5,5	13,5	19,0
HORDALAND	15,0	11,5	26,0
SOGN OG FJORDANE	24,5	8,0	32,5
MØRE OG ROMSDAL	17,0	57,0	74,0
TRØNDELAG	31,0	7,5	38,5
NORDLAND	129,5	35,5	165,0
TROMS	49,5	79,0	128,5
FINNMARK	65,5	44,5	110,0
	341,5	256,5	598,0

Det har i hele perioden vært begrenset med tilskuddsmidler, og fiskeflåten har måttet konkurrere med andre næringer om midlene. Hovedkriteriet for å få tilskudd har vært at prosjektet er lønnsomt og har et element av nyskaping. Bruk av tilskudd skal bidra til samsvar mellom forventet avkastning og risiko i prosjektet.

SND kan også i gi utviklingstilskudd til utvikling og utprøving av ny teknologi innen fiskeflåten. Denne type prosjekt vil få økt prioritet, mens nye retningslinjer fra myndighetene, samt SNDs generelle strategi tilsier at det i mindre grad vil bli gitt tilskudd til "ordinære" nybygg innen fiskeflåten framover. Dette gjelder også i forhold til andre næringer, der det kun er nyskappingsprosjekt med høy risiko som vil bli finansiert ved tilskudd.

SND har mulighet til å bidra med ordinære markedslån til finansiering av fiskeflåten. Slike lån blir normalt gitt i samfinansiering med private banker. I noen grad kan SND også gi såkalte risikolån som toppfinansiering. Sistnevnte vil trolig bli benyttet i økende grad ettersom tilskuddsbruken reduseres. Mulighetene for å yte risikolån vil være størst innen det distriktpolitiske støtteområdet. For disse lånene kan det i noen tilfeller gis rentefritak i en periode.

6.2 Grad av lånefinansiering

Det er vanskelig å gi et korrekt bilde som viser grad av lånefinansiering i den norske fiskeflåten. Gjennom årlige tall fra Budsjettnemnda fremstilles beregninger som gir en indikasjon av forholdet. Budsjettnemnda opererer imidlertid med "historisk" gjenanskaffelseskost som anslag for verdi av fartøy med utstyr. Verdien av fisketillatelse er ikke inkludert. Andeler for egenkapital blir derfor misvisende. Budsjettnemnda tall for 1999 viser at mange av flåtegruppene har negativ egenkapital. Unntakene gjelder ringnotfartøy med kolmulekvote (22 % egenkapitalandel), ringnotfartøy mindre enn 8.000 bruttotonn (4 %), torsketrål med fabrikk (20 %), ferskfisktrålere (8 %), og rekefrysetrålere (26%). Korrigerer man for verdien av fisketillatelse, vil egenkapitalandelen bli meget høy innenfor enkelte fartøygrupper, mens for andre grupper vil den endre seg fra negativ til positiv.

Ved behandling av lånesøknad, vil bankene vurdere verdien av fisketillatelse. Långiver vil beregne neddiskontert verdi av disse. I beregningen tas det blant annet hensyn til bestands- og kvoteutsikter, prisforventinger og vilkår knyttet til fartøyets konsesjoner.

Utvalget ser det ikke som hensiktsmessig å utarbeide anslag for grader av lånefinansiering i flåten, men viser til at det vil være forskjell i slike beregninger for fartøy som har fått tillatelse gratis og fartøy som har en kjøpt tillatelse. Fartøy med kjøpt tillatelse vil naturlig ha en høyere finanskostnad. Ressursrenten kan sies til en viss grad å ha blitt utbetalt til opprinnelig konsesjonær som har fått tillatelse gratis.

6.3 Er det typiske finansieringsmodeller for nybygg?

Det er generelt vanskelig å hevde at det finnes finansieringsmodeller som er spesielle for fiskeflåten i forhold til annen næringsvirksomhet. I en vanlig finansieringsplan vil en 20/80 % - deling mellom egenkapital og fremmedkapital være et normalt utgangspunkt. I den grad offentlige tilskudd (eller subsidierte lån) fra SND, kommuner, næringsfond, investeringsselskap er til stede, går disse normalt til reduksjon av fremmedkapitalandelen. Noen ganger benyttes de også til delvis kompensasjon for manglende egenkapital.

Offentlige tilskudd av denne kategori er rettet direkte mot finansiering av fartøyet som driftsmiddel. I tillegg kommer offentlige og private investeringsselskap som går inn i minoritetsposter i form av eierandeler i rederier. Slike investeringer er ofte av strategisk karakter mer enn en finansiell investering. Vi har sett en økning av denne type investeringer de siste år.

Utover visse muligheter for offentlig tilskudd er det ikke forskjeller i måter å finansiere på, verken mellom ulike flåtegrupper eller mellom ulike geografiske regioner.

6.4 Vurdering

Egenkapitalandelene virker generelt sett å være lave for fiskeflåten. Men bildet er i vesentlig grad avhengig av hvordan en regnskapsmessig behandler verdien av konsesjonene. Oftest fremkommer ikke denne verdien i regnskapene, slik at den reelle egenkapitalen blir undervurdert. Konsesjonsverdien tillegges fullt ut betydning når bankene beregner egenkapital i forbindelse med finansiering. Den reelle egenkapitalen blir således tatt hensyn til.

Egenkapital til fiskeflåten dannes hovedsakelig ved at fartøyeierne oppnår lønnsomhet gjennom driften. I så måte er god lønnsomhet den viktigste forutsetningen for oppbygging av egenkapital. Fartøygrupper som har hatt lav lønnsomhet over tid, vil også ha den laveste egenkapitalandelen. I den sammenheng kan industritrålerflåten, torsketrålerflåten og deler av kystflåten nevnes som grupper som har lav egenkapital i dag. For disse gruppene finner vi også den høyeste gjennomsnittsalderen i flåten. Således vil en lav egenkapitalandel i deler av flåten resultere i at fornyelse av flåten ikke kan gjennomføres i den takt som er ønsket.

Myndighetene har lagt til rette for en strukturering av flåten gjennom innføring av enhetskvoterordninger. Ulike deler av flåten gjennomfører nå strukturendringer for å optimalisere fremtidig driftsgrunnlag og lønnsomhet. Fartøygrupper med lav egenkapital vil ha problemer med å gjennomføre en slik strukturering. For grupper som i dag ikke har tilgang på strukturvirkemidler, vil det bli lagt til rette for slike. For kystflåten utredes nå tilbud om både drifts- og strukturordninger.

Totalt sett vil lav egenkapital, sammen med ønske om flåtefornyelse og strukturering, bidra til at flåten vil måtte tilføres egenkapital som ikke fremkommer gjennom driften.

7 Eierskapsbegrensninger og forhold til annen lovgivning

7.1 Selskapslovgivning - aksjeselskapsloven

Utvalget ser det slik at selskapslovgivningen ikke skaper problemer i forhold til en hensiktsmessig organisering av eierskap til fiskeflåten.

Det kan for oversiktens skyld nevnes at aksjeloven av 1. januar 1999 har bestemmelser av betydning når en fisker skal organisere sitt eierskap. Dette gjelder blant annet bestemmelser om styret, generalforsamlingens beslutninger og regler for omsetning av aksjer.

7.1.1 Styrets sammensetning og beslutninger

Loven krever at hvis aksjekapitalen i selskapet er 3 millioner eller større, skal styret i selskapet bestå av minst 3 personer og det skal være ansatt en daglig leder.

Det kreves at flertallet i styret og daglig leder bor i Norge eller er EØS-borger og bosatt i et EØS-land. Næringsdepartementet kan dispensere fra bestemmelsen. For selskap som eier fiskefartøy, er ikke borgere fra eller bosatt i EØS-land likestilt med person bosatt i Norge. Se kapittel 13.4 om indirekte eierskap med utenlandske selskap.

Styret og styreleder velges av generalforsamlingen. Saker som behandles i styret avgjøres ved flertallsavgjørelser. Se for øvrig kapittel 13.3 om vurdering av særlige krav til selskap.

7.1.2 Generalforsamlingens beslutninger

På generalforsamlingen teller hver aksje med en stemme. Den person eller selskap som har majoriteten av aksjene vil følgelig kunne få gjennomført beslutninger som bare krever et flertall av stemmene. Noen beslutninger krever 2/3 flertall, og følgelig vil en eierposisjon på 1/3 kunne blokkere slike vedtak.

Hovedregelen er flertallsavgjørelser, som for eksempel valg av styre og styreleder. (Styrets leder velges av styret selv, hvis valget ikke gjøres av generalforsamlingen.) En fisker med majoritetseierskap vil således kunne "kaste" sitt styre på generalforsamlingen. Ordinær generalforsamling holdes en gang i året. Eiere som har større poster enn 10%, kan også innkalle til ekstraordinær generalforsamling.

Beslutninger om vedtektsendringer herunder endringer i aksjekapitalen, trenger 2/3 flertall.

7.1.3 Omsetning av aksjer

Hovedregelen i aksjeloven er at styret skal godkjenne aksjeoverdragelser. Et avslag må være saklig begrunnet. Styret har en tilbakemeldingsfrist på 2 måneder fra melding om erverv innkommer til selskapet. Hvis fristen overtres skal ervervet anses som godkjent. Selskapet kan også fastsette i vedtektene at slik begrensning ikke skal gjelde. For almennaksjeselskap er lovregelen at aksjeoverdragelse ikke krever styrets samtykke, med mindre annet er bestemt i vedtektene. For en nærmere fremstilling og vurdering, se kapittel 13.3.3.

7.2 Skattelovgivning

7.2.1 Skatt og flåtefornyning

Størrelsen på overskudd etter skatt har betydning for hvor mye en fartøyeier kan disponere til oppbygging av egenkapital og investeringer. Således har skattesystemet betydning for spørsmål som flåtefornyning. Fra næringens side har det særlig vært fokusert på områder som avskrivningssats for skip og adgang til å avskrive konsesjonsverdien. Det er også tatt opp spørsmål knyttet til utsatt gevinstbeskatning ved salg av fartøy og adgang til fondsavsetning øremerket fremtidig investering i nytt fartøy.

I Perspektivmeldingen pekte regjeringen på at en viktig årsak til den lave fornyingen av fiskeflåten kunne være for lav egenkapital i forhold til de krav bankene stiller til denne type næringsvirksomhet. Regjeringen viste i den forbindelse til at behovet for egenkapital i fiskeflåten generelt er høyere enn i andre næringer, noe som dels skyldes usikkerhet knyttet til ressursgrunnlaget, og dels begrensningene på hvem som kan eie fiskefartøyer, og dermed begrensede muligheter for å hente inn ekstern kapital.

Videre pekte en i meldingen på: *”Egne regler for fiskeflåten på dette området vil ikke være forenlige med skattereformen av 1992 og prinsippet om lik skattemessig behandling av alle typer investeringer. De særegne forholdene i fiskerinæringen, herunder myndighetenes begrensninger på hvem som kan stå som hovedeier av fiskefartøy, kan begrunne at en i dette tilfellet etablerer egne regler for fiskerisektoren. Dette kan også forsvares ut fra mer likeverdige konkurransevilkår i forhold til skipsfarts- og offshorenæringene.”*

I næringskomiteens innstilling om meldingen (Innst. S. nr 93 (1998-99)), ble det blant annet uttalt:

”Stortinget ber Regjeringa komme med framlegg om aktuelle skatte- og finansieringsordningar som kan stimulere til ein auka utskiftingstakt i flåten i dei ulike deler av landet.”

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt av Stortinget.

Regjeringen har så langt ikke foreslått tiltak som kan bedre fiskebåtrederiens evne til fornying.

7.2.2 Delingsmodellen

Delingsmodellen har betydning for den eierstruktur som er vanlig i fiskebåtrederi. Vilåret for å omfattes av delingsmodellen er at 2/3 av eiere jobber i foretaket. I familieforetak vil det ofte være tilfelle. I tillegg er det indentifikasjonsregler som innebærer at aktive eiere kan identifiseres med passive eiere. Det betyr at et selskap vil kunne være omfattet av delingsreglene, selv om den eller de aktive eierne har mindre enn 2/3 av aksjene, hvis vedkommendes familie også eier aksjer i selskapet. Konsekvensen blir strengere beskatning når eierne er med i driften av selskapet.

Delingsmodellen kan således virke uheldig for familieselskapet som eierform. Den reelle betydning av delingsreglene vil i stor grad bero på en konkret vurdering for hvert enkelt selskap.

7.2.3 Skattemessige avskrivninger av konsesjoner

I brev av 7. juli 1999 og tidligere brev av 15. juli 1988 har Skattedirektoratet lagt til grunn at kostprisen ved anskaffelse av anlegg eller fartøy i annenhåndsmarkedet må splittes i en del som knytter seg til selve anlegget eller fartøyet, og en del som knytter seg til verdien av eventuelle konsesjoner eller andre former for adgangsrettigheter. Direktoratets rundskriv førte til at ligningskontor over hele landet tok fatt i problemstillingen og nektet fradrag for skattemessige avskrivninger på den del av kjøpesummen som knytter seg til konsesjonsverdien.

Skillet mellom båtverdier og konsesjonsverdier vil i praksis representere en innstramning når det gjelder skattemessig behandling av investeringer i næringen.

Det har vært praksis for fiskebåtredere etter innføringen av deltagerloven i 1972, at kjøpesummen for fiskefartøy med kvoterettigheter er ført på en og samme skattemessige saldo. Det har ikke vært praksis å føre verdien av konsesjoner for seg, og med unntak av enkelte få sporadiske tilfeller har ligningsmyndighetene akseptert denne praksisen.

Gjennom presiseringer fra og med sommeren 1998 etablerte Skatteetaten en praksis som klassifiserer mesteparten av de merverdier utover skip/anlegg ved kjøp av fiskefartøy (og oppdrettsanlegg) som "konsesjonsverdi". Denne konsesjonsverdien kan bare avskrives dersom den er tidsbegrenset, eller det kan påvises et "åpenbart verdifall". Den skal for kjøp foretatt etter 1. januar 1998 også føres opp som skattepliktig formue.

For konsesjoner for fiske gitt i medhold av deltagerloven og for oppdrettskonsesjoner, er det ikke noe tidsbegrenset system, og disse kan dermed ikke avskrives uten et at det har skjedd et "åpenbart verdifall". Et slikt verdifall er det ofte vanskelig å påvise.

Enhetskvoter som er tidsbegrensede vil fortsatt være avskrivbare.

Fartøy som derimot driver fiske med hjemmel i såkalt "årlig" deltakeradgang får adgang til å avskrive verdien på fisketillatelse lineært over 5 år. Forskjell i praksis fra skattemyndighetenes side er grunnlagt med at slik deltakeradgangen har mer uforutsigbar varighet.

Likningspraksis siden 1998 har vært bestridt av fiskebåtrederensiden, men domstolen har gitt skattemyndighetene medhold. Dommen er nå rettskraftig.

7.3 Vurdering

Fiskernes organisasjoner har tidligere tatt opp med myndighetene en del generelle skattespørsmål for å bedre finansieringen for fiskefartøyer, blant annet hvordan verdien av konsesjoner skattemessig skal behandles. Dette er stort sett spørsmål som er uavhengig av eierskapsbestemmelser for flåten. Når det gjelder spesielt målsettingen om aktivt eierskap fra fiskere, er det klart at delingsmodellen ikke stimulerer til slikt aktivt eierskap.

8 Rettssituasjonen i utvalgte land

8.1 Innledning

Utvalget har sett nærmere på rettssituasjonen i enkelte land som en har antatt å være av særlig interesse. Dette gjelder Danmark, Island, USA, Storbritannia, Canada og Spania. Videre har en sett på hovedtrekkene i EUs utvikling.

Rettssituasjonen hva gjelder det å eie fiskefartøy og drive ervervsmessig fiske, varierer mellom landene som utvalget har sett nærmere på. Felles for alle er imidlertid at det gjelder begrensninger på adgangen til å drive ervervsmessig fiske. Grovt sett er begrensningene rettet inn mot de to følgende rettighetene:

- 1) Retten til å eie fiskefartøy.
- 2) Retten til å drive ervervsmessig fiske.

Enkelte land har klart skille mellom retten til å eie fartøy og retten til å drive fiske. Noen land har vilkår knyttet til begge, mens andre har vilkår knyttet kun til det å drive fiske (fisketillatelse).

Begrensningene går på hvem som kan få adgang til rettighetene og eventuelt hvor mye hver kan få eie av fartøy og fisketillatelser (konsentrasjonsbestemmelser). Begrensninger kan være rettet inn mot at person eller selskap skal oppfylle visse krav. Det kan være krav om nasjonalitet, krav om bosted eller lokalitet og krav om at personen har en viss næringsinntekt. Videre kan det være krav om at aktiviteten har en lokal tilknytning, at personen er aktiv i driften for eksempel aktiv fisker eller krav om tidligere deltaking i det aktuelle fisket. Når begrensninger er knyttet til selve fartøyet, kan vilkåret for eksempel være krav om tidligere deltakelse i det aktuelle fiskeri og mer generelle krav som at fartøy skal være tilstrekkelig utrustet og egnet. I de fleste lands bestemmelser ligger det i bunn en forutsetning om at den som skal ha adgang til å fiske, har en kvoterett innenfor et fiskeri tilknyttet sin person eller fartøy.

Bestemmelsene kan finnes både i lover og forskrifter og instruksjer. I land som USA og Canada kan noen av bestemmelsene være i føderal lovgivning og andre i regional- eller delstatslovgivning.

Årsakene til forskjeller mellom land er mange. Hvert enkelt lands system kan forklares på bakgrunn av den historiske utviklingen av samfunnet, spesielle karakteristika i fiskerinæringen, geografiske og regionale forhold, forholdet til andre land og handelsforhold det er undergitt.

8.2 EU-systemet

Mellom EU-landene er det ingen begrensninger knyttet til nasjonalitet for å kunne eie fiskefartøyer. Dette er i tråd med prinsippet om fri investerings- og etableringsrett. Medlemslandene har andre begrensninger på eierskap m.v. som altså ikke er knyttet til nasjonalitet. Se beskrivelse av de enkelte EU-lands bestemmelser.

Når det gjelder hvor fisket kan utøves innen EU, er det basert på prinsippet om lik adgang for fartøyer som fører et medlemsstats flagg til alle fiskerisonene i EU. Men det er gjort et unntak for adgang til å fiske innenfor 12-mils sonene. Dette gjelder i denne omgang fram til 31.12.2002.

Grunnlaget for EU-fordelingen av kvotene på medlemslandene er i hovedsak historisk fiske, som er basert på de respektive EU-landenes fartøyers fiske tidligere år på de forskjellige bestandene og i de ulike farvannene. Dette vedtatte prinsippet om såkalt "relativ stabilitet" innebærer at medlemslandenes innbyrdes andel av EUs kvoter, har ligget fast i en årrekke. Det er opp til de enkelte medlemsstatene å fordele de nasjonale andelene av EU-kvotene på fartøyene. Det er således ikke fri konkurranse om tilgang til kvoter.

Selve ordningen med nasjonale fiskekvoter er et unntak fra EUs prinsipp om at det ikke skal forskjellsbehandles på grunnlag av nasjonalitet. Ordningen med nasjonale kvoter er en "praktisk-politisk" tilpasning til realitetene i fiskerisektoren som er preget av betydelig overkapasitet i fiskeflåten. Ut fra hvordan ressursituasjonen er i dag, peker Kommisjonen på at det ikke er behov for en radikal endring av EUs kvoteordninger. Fordelingen av fiskekvotene på medlemslandene vil altså, etter Kommisjonens syn, fortsatt være i samsvar med prinsippet om relativ stabilitet. Kommisjonen har uttalt at først når de strukturelle problemene i næringen er blitt behandlet, og den økonomiske og sosiale situasjonen er blitt mer stabil, kan det bli mulig å se dette på nytt. I en slik situasjon kan en se på "*behovet for å opprettholde prinsippet om den relative stabiliteten og muligheten for å tillate markedskreftene å operere innen fiskeriene som i resten av EU-økonomien.*"¹⁵

I EU har det mellom medlemslandene ikke vært noen vesentlig utvikling i hovedtrekkene i fiskeripolitikken om nasjonale kvoter de siste årene.

EU-domstolen har siden 1988 avsagt flere dommer om såkalt kvotehopping.

Kvotehopping gjelder to ulike forhold, som begge har som siktemål å skaffe seg adgang til å fiske på andre EU-lands kvoteandeler:

1. Selskap fra ett EU-land, i praksis særlig Spania, fikk sine fiskefartøyer registrert under flagget til et annet EU-land, særlig i Storbritannia. Fartøyene fikk på denne måten adgang til å fiske på britiske kvoteandeler.

¹⁵ EU-Kommisjonens dokument "Green Paper The future of the common fisheries policy", bind I, s.29, utgitt 2001.

2. Spanske selskap har kjøpt opp britiske fartøy, som har fortsatt å fiske under britisk flagg, men stort sett med nytt mannskap fra Spania.

Det er godkjent i EU at en medlemsstat kan sette som betingelse for at et fartøy kan fiske på dens kvote, at fartøyet har en reell økonomisk tilknytning til staten. Europadomstolen har i en dom¹⁶ om kvotehopping påpekt at den reelle økonomiske tilknytningen skal gjelde forholdet mellom fartøyets fiskerivirksomhet og den befolkningen som er avhengig av fiske og tilknyttete næringer.

I Danmark og andre EU-land er det presisert nærmere i lovverket om når den nevnte tilknytningen skal anses å foreligge. Reglene går ut på at driften av fisket tilrettelegges og styres fra fast forretningssted i den berørte kyststaten eller at minst 50 % av landingsverdien av vedkommende fartøys samlede landinger i et kalenderår har foregått i statens havn. I praksis er det landingskriteriet som legges til grunn.

8.3 Enkelte land

Utvalget har i særlig grad kartlagt rettssituasjonen i de nordiske landene Danmark og Island som også har betydelige fiskerinæringer.

8.3.1 Danmark

Bestemmelser som regulerer adgangen til å *eie fiskefartøy og drive ervervsmessig fiske* finner en i Fiskeriloven av 12. mai 1999. Begrensningen til å eie fiskefartøy kom inn i lovgivningen i 1993. Før dette var adgangen begrenset til det å *drive* fiske.

Adgang til å drive ervervsmessig fiske

De fleste bestemmelser i den danske lovgivning er knyttet til det å drive ervervsmessig fiske. For å drive ervervsmessig fiske må en oppfylle vilkårene i en av følgende kategorier: (1) Ervervsfiskere med A-status, (2) ervervsfiskere med B-status og (3) fiskeriervervsselskaper.

1) Følgende vilkår må etter § 14 være oppfylt for at en fisker skal få A-status:

- Dansk statsborger, eller hvis personen er omfattet av EUs regelverk, oppfylle vilkår om fast bopel i Danmark eller at minst 50 % av landingsverdien i løpet et år landes i dansk havn,
- ha bodd i Danmark siste 2 år,
- ha drevet ervervsfiske siste 12 måneder,
- ha minst ha 60 % av bruttoinntekten fra ervervsmessig fiske.

Ifølge Bekendtgørelse nr. 266 af 10.4.96, ”*Om etableringsret og arbejdskraftens frie bevægelighed ved udøvelse av ervervsmæssigt fiske*”, kan også personer som ikke

¹⁶ Den såkalte Jaderow-saken, C 216/87 av 14.12.1989.

oppfyller kravet om dansk statsborgerskap som nevnt over bli godkjent som ervervsfisker. Det kreves at de er omfattet av EUs regelverk og at de andre betingelsene nevnt under punkt 1) er oppfylt. Godkjennelsen beror på *om deres virksomhet kan anses å ha tilknytning til dansk fiskerierverv*. Slik tilknytning vurderes å foreligge når virksomheten har fast adresse i Danmark hvorfra driften tilrettelegges og styres *eller* minst 50 % av landingsverdien til virksomheten i løpet av et år landes i dansk havn.

2) På nærmere vilkår kan en få status som B-fisker (biervervsfisker) etter lovens § 17.

3) For at et selskap skal få status som ervervsfiskeselskap etter § 16, må følgende vilkår være oppfylt:

- Minst 2/3 av aksjekapitalen må eies av personer som har A-status etter punkt 1,
- selskapets vedtekter skal ha bestemmelser om at aksjer ikke kan utstedes eller overføres til andre enn personer med A-status,
- aksjene skal påføres denne begrensning,
- overdragelse av aksjer skal godkjennes av selskapets ledelse,
- stemmerettighetene skal minst tilsvare kapitalandelen,
- de anmerkede aksjer skal føres i egen aksjeklasse.

I tilfeller der 2/3 aksjene eies av ett eller flere *selskaper*, er kravet at alle aksjene i disse skal være eid av personer med A-status. I og med denne bestemmelsen er det i praksis helt uaktuelt at børsnoterte selskap kommer inn som eiere av fiskefartøyer.

3) Etter § 21 kan departementet tildele ervervstillatelse til personer som ikke oppfyller vilkårene i § 14 om ervervsfiskere og § 17 om biervervsfiskere hvis særlige sosiale og helbredsmessige hensyn taler for.

Adgang til å eie fiskefartøy

For å kunne benytte et fartøy til ervervsmessig fiske må det være

- gitt tillatelse fra ministeriet og
- fartøyet må være innført i det danske fiskefartøyregisteret (etter § 38).

Slike tillatelser kan bare utstedes for fartøyer når 2/3 eies av personer som tilfredsstillt kravene til være ervervsfisker etter § 14 og biervervsfisker etter § 17, jf. § 39. Ved eierskifte bortfaller tillatelsen hvis de nye eierne ikke fyller kravene. Tillatelsen bortfaller også hvis personer eller selskaper ikke lenger oppfyller kravene.

Nærmere om bestemmelsene

For ervervsfiskere med A-status skal det for hver tolv måneders periode dokumenteres *inntektsmessig tilknytning* som § 14 krever, dvs. 60 % av inntekten må være dokumentert å stamme fra ervervsfisket. Det er således en jevnlig vurdering av hvorvidt aktivitetskravet er oppfylt.

Aktive redere kan godtas som aktive fiskere, herav teksten i § 14,2, ”å være beskjeftiget med ervervsfiskeri”.

For selskap gjelder kravet om 2/3 eierskap og kontroll. Verken for dansk fiskeindustri eller andre gjelder det noe unntak, dvs. det gis ingen dispensasjoner til å eie utover tredjeparten. For den siste tredjepart gjelder ingen restriksjoner. Den andelen kan innehas av både hjemlig og utenlandsk kapital uavhengig av fiskerimessig tilknytning.

En del av pelagisk flåte eies av såkalt fiskerfremmed kapital, men dette er historisk betinget. Det var fiskernes organisasjoner som krevde at kun aktive fiskere skulle kunne eie fiskefartøy, forut for lovendringen i 1993. Bakgrunnen var økt spekulasjon i fiskefartøy, som etter organisasjonens mening var motivert for å oppnå gode avskrivningsmuligheter og dermed redusert skatt.

Siden begynnelsen av 1970-tallet har en del industritrålere og flere ringnotfartøy vært eid av foredlingsindustrien. For de fleste representanter for såkalt fiskerfremmed kapital gikk det galt, slik at de ble erstattet av aktive fiskere som kom inn igjen på 1980-tallet. En tendens til ny økning i spekulasjon i fartøy på 1990-tallet fikk foreningen til å kreve tiltak som nevnt over. Fiskeindustrien fikk beholde sine fartøy, men uten adgang til å øke fartøykapasitet eller selge til andre enn aktive fiskere.

Danmarks Fiskeriforening begrunner kravet om aktiv fisker som eier av fiskefartøy, å være legitimert ut fra at den aktive fisker har bedre kunnskap om driften enn andre og er mer ansvarlig overfor ressursene og mannskap. Hvis denne begrensningen blir opphevet, vil fisketillatelsene bli konsentrert på færre hender. Det er en hevdvunnen rett at fiskeren skal ha rett til å høste av en nasjonal fiskeressurs. Ordningen fører ikke til noen fastfrysing av rettigheter, i og med at ”alle” kan opparbeide seg en rett til status som fisker, jf. kravet om 12 måneder beskjeftigelse med ervervsfiske.

Når det gjelder omgørelser av regelverket, anser myndighetene at dette i all hovedsak ikke er problematisk. For eksempel når det gjelder kvotehopping (oppkjøp av fartøy med dansk fiskelisens av andre EU-selskap) er lønnsomheten for lav til at dette har vært et problem. I tillegg vurderes kravet om å være aktiv fisker (og kunne dokumentere dette) til å være effektiv med hensyn til å hindre større innslag av utenlandsk eierskap. Bestemmelsen om aktivt eierskap anses fra dansk side i forhold til EU som grei, og det vises til at de nasjonale fiskekvotene i seg selv er et unntak fra EUs alminnelige prinsipper om likebehandling.

I tillegg til at en person må tilfredsstillende et aktivitetskrav for å kunne eie fiskefartøy og drive ervervsmessig fiske i Danmark, må vedkommendes virksomhet altså ha tilknytning til dansk fiske. For Danmarks vedkommende er det i praksis ”landingskravet” som er aktuelt når ”tilknytningskravet” skal oppfylles for borgere av fellesskapet.

Når det gjelder *krav til fartøy*, skal som nevnt fartøyet ha tillatelse fra myndighetene og være innført i et merkeregister. Når det gjelder *fartøyets mannskap* er det krav om at nasjonalitet skal være dansk eller borger av et EØS-land. For skipperen kreves det dansk statsborgerskap. Dette er fordi skipperen også utøver en form for offentlig myndighet i følge dansk lovgivning (om sjøfarten).

I Danmark gjelder ingen *konsentrasjonsbestemmelser*. Det vurderes av myndighetene at siden de fleste som driver fiske er aktive om bord i fartøyet, vil eierskapet naturlig forekomme spredt. Det antas at større konsentrasjon forutsetter overgang til mer profesjonell (landbasert) rederidrift. Et element er også at verdien av fartøy i Danmark med rettighet vurderes som relativt lav sammenlignet med Norge.

Distriktsmessige hensyn vektlegges ikke ved tildeling av ervervstillatelse og eierskifter. *Leveringsvilkår* er heller ikke benyttet. Det gjelder likevel en generell målsetting at en skal beholde bosettingsmønsteret, og det eksisterer egne tilskuddsordninger som skal ivareta dette. Bornholm nevnes som et område med spesielle behov.

Bestemmelser om eierendringer

Når det gjelder eierformer, er de fleste fartøy i personlig eie. For de største fartøyene, for eksempel ringnot, er selskapsformen derimot dominerende.

Det er et eget register over ervervsfiskeselskap, som inneholder om lag 500 selskap.

Etter gjeldende regelverk skal tillatelse til eierendring søkes om innen 30 dager etter overtakelse. Myndighetene kan også kreve innsyn om eierforhold. Ved melding om eierendring skal følgende vedlegges søknaden:

- Selskapets vedtekter.
- aksjebok,
- stiftelsesoverenskomst (som skal dokumentere at selskapet er stiftet av fisker).

Direktoratet foretar regelmessige kontroller for å sjekke hvorvidt registeret om eierskap er oppdatert. Målsetting er å sjekke 20 % hvert år, slik at alle vil være kontrollert over en 5-års periode. Til dette går det med om lag 3 årsverk i den lokale fiskeriforvaltning.

Generasjonsskifte aksepteres i følge loven for arveberettigede etter arveloven, således hvis aktivitetskravet er oppfylt og minst 60 % av vedkommendes bruttoinntekt stammer fra ervervsfiske. Når aktivitet i rederiet godkjennes som ervervsmessig fiske, skal vedkommende være ansatt i ledende funksjon i rederiet og ha minst 60 % av sin bruttoinntekt fra rederiet.

Gjenlevende ektefelle i *uskiftet bo* kan gis unntak fra kravene og vedkommende vil kunne leie ut det aktuelle fartøy resten av livet. Dette gjelder ikke for andre arvinger.

Annet

Danmark har auksjonssystemer både i hvitfisk- og pelagisk sektor. Deltakelse er frivillig og det inngås faste leveringsavtaler mellom industri og fisker i pelagisk sektor. Dette gjelder fartøy som er eid av "fiskerfremmed kapital" og fiskeindustri.

Foredlingsindustriens eierskap til fiskefartøy anses uheldig av fiskerforeningen. Verdiskapningen tilfaller landbasert virksomhet, og ikke fiskere på sjøen. Også leveringsavtaler anses som uheldig ved at de kan undergrave den frie konkurranse og

prisdannelse og dermed reduserer den samfunnsøkonomiske verdiskapningen. Resultatet blir at fiskeren får mindre av førstehåndsverdien enn det som er rett. Foreningen mener at det bør være auksjonsplikt. I prinsippet bør selger (fisker) og kjøper (fiskeindustri) være helt adskilt for å oppnå høyest mulig verdiskapning og riktig fordeling av denne.

Verken danske fiskerimyndigheter eller fiskerforeningen anser eiersystemet i Danmark for å være under press. Fiskerforeningen anser at en relativt lav lønnsomhet bidrar til at en ikke har problemer med å opprettholde ordningen med at eierskap til fiskefartøyer er forbeholdt aktive fiskere.

8.3.2 Island

Hovedbestemmelsene som regulerer adgangen til å drive ervervsmessig fiske er gitt i Lov om utøving av fiske av 15.mai 1990 nr. 38. Bestemmelser om hvem som kan eie fiskefartøy er gitt i Lov om merking av skip og båter av 31. desember 1985 nr. 115.

Adgang til å eie fiskefartøy

I lov om merking av skip og båter fremgår det at alle fartøy over 6 meter skal registreres i det islandske skipsregister. Fiskefartøy kan bli registrerte av følgende juridiske personer¹⁷:

1. Islandske borgere med adresse på Island.
2. Islandske selskap med adresse på Island og som er eid av islandske borgere med adresse på Island eller islandske selskap som
 - er kontrollert av islendinger og
 - har utenlandske eierandeler under 25 % av aksjekapitalen i første eierledd. For andre eierledd hvis enkeltvis islandsk selskap eier under 5 % i et selskap som eier fiskefartøy, kan den utenlandske eierandelen i disse selskapene øke opp til 33 %.

Det er ingen bestemmelser i islandsk lovgivning om at bare fiskere kan eie fiskefartøyer, men det gjelder altså nasjonalitetskrav for å eie fartøy. Det gjelder også nasjonalitetskrav for å kunne drive ervervsmessig fiske.

Adgang til å drive ervervsmessig fiske

I følge lov om utøving av fiske, § 5, må eiere og driftsansvarlig for fartøy tilfredsstillende vilkårene for å drive ervervsmessig fiske i islandsk økonomisk sone og drive bearbeidingsindustri, som er nedfelt i Lov om utlendingers investeringer i industriforetak og Lov om fiske og bearbeidning av fisk i Islands eksklusive fiskerisone av utenlandske fartøyer. Nasjonalitetskravene i loven her gjelder for å kunne drive fiske innenfor islandsk fiskerijurisdiksjon (i henhold til Lov om fiskerettigheter på

¹⁷ Når det gjelder fartøy som ikke er fiskefartøy er hovedregelen i lov om merking av skip og båter at slik rett har islandske borgere og selskaper med adresse på Island. Borgere av EØS-land har også rett til å registrere skip utfra spesielle vilkår som fiskeriministeren fastsetter.

Island), i islandsk territorialfarvann og drive bearbeiding av fisk, jf. § 4 og er tilnærmet identiske til kravene som gjelder for å eie fiskefartøy (som nevnt under punkt 2 over).

Krav til fartøy

Ifølge § 5 i nevnte lov skal fisketillatelse kun gis til fartøy som har sertifikat for sjødyktighet og som er registrert i skipsregisteret.

Konsentrasjonsbestemmelser

Det gjelder ingen begrensninger på hvor mange fartøy et selskap kan eie. Det er derimot fastsatt grenser for hvor mye en person eller selskap kan eie av kvoter:

- Ingen person kan eie mer enn 8 % av de totale kvotene.
- Intet aksjeselskap kan eie mer enn 12 % av de totale kvotene.
- Ingen kan eie mer enn 10 % av torske- eller hysekvotene.
- Ingen kan eie mer enn 20 % av hhv. uer-, kveite-, sild-, eller rekekvotene.
- Ingen kan eie majoriteten i mer enn ett aksjeselskap som eier fiskefartøy.

Kvotene er i utgangspunktet knyttet til fartøy, men ved nyanskaffelser kan den nye båten operere med kvoter fra flere fartøy – i tillegg til å ha leide kvoter. Antall kvoter kan imidlertid ikke overstige fartøyets kapasitet, jf. § 11a).

Krav til å opplyse om eierforhold

Selskap som driver fiske plikter å informere myndighetene (direktoratet) om hvem som eier selskapet ved å legge fram aksjebok. Som minimum skal det informeres om alle parter som eier mer enn 10 %. Det skal også informeres om eierinteressene til nære familiemedlemmer.

Nærmere om kvotesystemet

I 1984 innførte man kvoter i det islandske systemet. Kvotene ble fastsatt på bakgrunn av historisk fiske. Omsettelige kvoter ble innført i 1990 og fra og med 1999 ble det mulig også å pantsette kvoter.

Kvotesystemet består av tre hoveddeler: For små båter, for store båter og for bygdekvoter. Det er ikke mulig å omsette kvoter mellom disse tre systemene. Det er derimot ingen restriksjoner på hvor mange kvoter man kan leie av andre, men det gjelder den begrensning at en kvoteeier må minst benytte 50 % av sin kvote selv.

Bygdekvotene består av ca. 1500 tonn torskeekvivalenter og fordeles geografisk til mindre fiskevær.

Vurderinger av eierbegrensningene

I den islandske debatten gis det ros og ris til systemet. Når det gjelder konsentrasjonsbestemmelsene, er det uenighet om hvor effektivt disse kan overholdes. De største rederibedriftene er i dag aksjeselskaper, og det forekommer en betydelig

kryssinvestering mellom selskapene, samtidig som det kommer investeringer fra helt andre deler av næringslivet. Det har vært hevdet at de 10 største selskapene kontrollerer nær 40 % av de totale fiskekvotene ved Island (jf. artikkel i Fiskaren av 12.11.01). Salg av kvoter mellom selskaper med oppgjør i aksjer, er med å bidra til mindre oversiktighet i eierforhold.

Vurderinger av kvotesystemet

I debatten sies det at det utvilsomt har foregått en økonomisk rasjonalisering og effektivisering av fiskerinæringen. På den annen side har systemet blitt kritisert, fordi:

- Det har medført økt press på ressursene og større uttak enn det havforskerne får registrert. Dette forklares ved at de økte kravene til lønnsomhet per kvote får fiskeren til å kaste ut mindre lønnsomme deler av fangsten. I tillegg skal det forekomme svarte landinger og feilføring av arter for å unngå bøter eller å måtte leie kvoter.
- Effektiviseringen har medført konsentrasjon av fiskeriaktivitet og fraflytting av mange distrikter med påfølgende arbeidsledighet der. Dette skjer ved at ”de store” kjøper opp ”de små”.
- Eierinteressene er blitt konsentrert med påfølgende barrierer for nykommere. Kvotepriser er svært høye og kvoterettighetene legges sjelden ut for salg. Utleie av kvoter er derimot utbredt. Dessuten skal fiskernes faglige rettigheter ha blitt svekket. Færre fiskere eier eget fartøy, og er vanligvis ansatt i bedrifter som eier anlegg og fartøy. Overtagelse av egen fangst medfører lavere priser på levering av fangst og dermed lavere fiskerlott.

Det pågår aktiv debatt i media og partier om dagens system. I en rapport som ble fremlagt av et offentlig utvalg i september 2001, delte utvalget seg i en flertalls- og mindretallsinnstilling. Flertallet (4 medlemmer av 7) foreslo mindre endringer og viste til de positive sidene ved effektivisering og at det fortsatt var rom for økt spesialisering ved at de øvre grenser for hvor mye en kan eie innenfor fiskeriene, økes (torsk til 15 % og andre arter til 50 %). Flertallet ville også øke muligheten for utleie av kvoter (fra 50 % til 75 % av egen kvote). Dette ville totalt gi rom for en innføring av en ressursavgift som skal finansiere forvaltningen. Utkastproblematikk burde derimot utredes i et eget arbeid. Mindretallet mente at eierkonsentrasjonen var gått for langt og at ressursene burde renasjonaliseres innen en periode på 20 til 33 år. En større del av kvotene burde bindes geografisk til de mindre kystsamfunnene. Mindretallet mente også at flertallets forslag ville øke utkastproblemen og øke graden av monopolisering i eierskap av fiskeindustri, flåte og kvote. Ett av partiene som støtter hovedelementene i mindretallets forslag, ønsker å splitte eierskapet av flåte og fiskeindustri for å styrke fiskernes faglige rettigheter og liberalisere prisfastsettingen.

I januar la fiskeriministeren fram et forslag som delvis baserer seg på utvalgets flertallsforslag. Forslaget har i etterkant møtt motbør, særlig opposisjonen som mener at forslaget ikke imøtegår mindretallets forslag på noen av områdene. Også fiskebåteierne er misfornøyd med nivået på ressursavgiften.

Lovforslaget som endelig ble vedtatt i Alltinget 3. mai i år, inneholder følgende hovedpunkter¹⁸:

- Innføring av ressursavgift på 9,5 % fra og med 1. september 2004. Avgiften skal beregnes av driftsresultatet før finansielle avsetninger (det vil si før avkastning på kapital og betjening av lån m.v.).
- Endring i konsentrasjonsbestemmelsene: Disse er foreslått økt for torsk til 12 %, hyse til 20 % og uer til 35 %. Det er ingen endring for de andre fiskeslagene. Grensen som gjelder for de totale kvotene er fortsatt lik 12 %, men gjelder nå også for personer (i tillegg til aksjeselskap). Ved beregning av eierandel skal nå kvoter som leies i 6 måneder eller mer også inkluderes.
- Fiskeridepartementet har fått økt mulighet til å tildele ekstra kvoter til fiskevær som har opplevd en "dårlig utvikling av fiskeriene".
- Det tredelte kvotesystemet er endret ved at "småbåtdelen" er utvidet til å gjelde fartøy opp til 15 bruttotonn (mot 6 bruttotonn tidligere).

Oppsummering

Det er ingen bestemmelser i islandsk lovgivning om at bare fiskere kan eie fiskefartøyer, men det gjelder altså nasjonalitetskrav for å eie fartøy og drive ervervsmessig fiske. Grensen for utlendingers eierskap på Island er 25 % mot 40 % i Norge og i Danmark 33 % (for ikke-EØS borgere). Islandske fiskebedrifter kan således eie fiskefartøy og drive ervervsmessig fiske, og fiskere kan kjøpe fiskeindustri. Det er således ingen begrensninger på å integrere vertikalt. Konsentrasjonsbestemmelsene er rettet mot kvoterettighetene og fastsatt for hvert fiskeri av betydning og samlet sett for alle fiskerier.

8.3.3 Storbritannia

Adgang til å eie fiskefartøy og drive ervervsmessig fiske

Det er ikke begrensninger knyttet til eierskap av fiskefartøyer, men alle fiskefartøyer må ha tillatelse fra britiske myndigheter for å kunne fiske på britiske kvoter. Det er fastsatt bestemmelser om at fartøyene for dette må ha økonomisk tilknytning til den britiske befolkningen som er avhengig av fiskerier og tilknyttede næringer.

Bakgrunnen for bestemmelsene var ønsket om å begrense utenlandske, i praksis særlig spanske og nederlandske oppkjøp av britiske fiskefartøyer med kvoter. Se for øvrig kapittel 8.2 foran om EU-systemet. Den nevnte økonomiske tilknytningen kan dokumenteres på fire ulike alternative måter:

- 1) minst 50 % av fartøyets fangster av kvoteregulerte bestander landes i britisk havn, eller
- 2) minst 50 % av mannskapet er normalt bosatt i UK, eller

¹⁸ Vedtaket er formulert som en lovendring av lov om utøvelse av fiske (som referert i innledningen).

- 3) kjøp av varer og tjenester i UK minst tilsvarer 50 % av verdien av landingene fra fartøyet, minus mannskapets lønn, eller av totale driftsomkostninger minus mannskapets lønn,
- 4) dokumentasjon om økonomisk tilknytning på annen måte, eventuelt en kombinasjon av de nevnte alternativene.

I praksis er det særlig kravet om landing som fartøyene har dokumentert (90 % av fartøyene i 1999). Det er fastsatt detaljerte bestemmelser med nærmere spesifikasjoner angående de nevnte alternativene, herunder krav om dokumentasjon. Kravene til de berørte fartøyene skal kontrolleres årlig, og videre ved ethvert salg av fartøyet.

8.3.4 Spania

Adgang til å eie fiskefartøy og drive ervervsmessig fiske

Det finnes ikke lovbestemte begrensninger for hvem som kan eie fiskefartøy. Landet har heller ingen begrensninger for utenlandsk eie av fiskefartøy. For å få adgang til å drive fiske på spanske fiskekvoter, må man ha en generell og eventuelt spesiell tillatelse fra spanske myndigheter. Ved tildeling av tillatelser og kvoter legges det vekt på tradisjonelt fiske, fartøyenes totale fiskemuligheter og i hvilken grad de har vært rammet av reduserte kvoter i andre farvann. Fiskemuligheter kan overføres når fiskerimyndighetene gir sin godkjenning.

Konsentrasjonsbestemmelser m.v.

I den spanske fiskeriloven (3/2001 av 26.3.01) er det bestemt at intet selskap eller gruppe av selskap kan ha mer enn 30 % av kvotene i hvert enkelt fiske. Kontroll og regulering av spanske fiske er videre basert på at fartøyene skal være knyttet til særlige fiskehavner. Det er de regionale myndighetene som har ansvaret for å godkjenne fartøyenes skifte av hjemmehavn innenfor samme regionale område. Dersom et fartøy skal skifte hjemmehavn til et annet regionalt område, så er det opp til de nasjonale myndigheter å godkjenne det. Myndighetene kan i følge loven (art.68) ved behandlingen av søknad om skifte av hjemmehavn bl.a. legge vekt på behovet for å unngå at det blir ubalanse i utøvelsen av fisket.

8.3.5 USA

Adgang til å eie fiskefartøy

Enhver amerikaner kan eie fiskefartøy. Utenlandsk eierskap til amerikanske fiskefartøy er derimot begrenset til 25 % i den nye amerikanske fiskeriloven av 1998. Før dette kunne utlendinger eie 49 % av interessene. USA gikk altså her i motsatt retning av den generelle tendensen om økt liberalisering av kapital- og etableringsbestemmelser.

Adgang til å drive ervervsmessig fiske

I praksis er alt amerikansk fiske av betydning underlagt regler om adgangsbegrensning. Det er anslått av 2/3 av all fisk som landes av amerikanske fiskere omfattes av føderal lovgivning, mens 1/3 foregår innenfor 3 n.mil og reguleres av delstatene. De fiskeriene som omfattes av føderal regulering, forvaltes av regionale fiskeriråd, i alt åtte. Reguleringsformene avviker ganske mye for ulike typer fiskerier.

I følge Magnuson Stevens' fiskerilov skal det ved forvaltningen tas spesielt hensyn til samfunn som er særlig avhengig av eller engasjert i fiskerinæringen. En slik ordning er for eksempel "*The Community Development Quota Program in Alaska*". Denne innebærer at det tas spesielle hensyn til samfunn som har en betydelig avhengighet og nærhet til ressursene. Dette gjelder for eksempel for samfunn som består hovedsakelig av urinnvånere i Alaska. Innenfor ordningen tildeles seks slike samfunn hvert år en fast andel av totalkvotene for de artene som naturlig er lokalisert i de nære kystområdene. Disse samfunnene avgjør selv hvem som skal få fiske på kvotene. I fem av seks samfunn rapporteres det at det er lokale fiskere som benytter kvotene, men for ett samfunn er kvotene leid ut til eksterne fiskeriinteresser. Det pågår en evaluering av ordningen og det vurderes også om den skal kunne innføres for andre regioner i USA.

De nevnte regionale forvaltningsorganene fremmer forslag om forvaltningsplaner for de ulike bestandene overfor de føderale myndighetene. Nedenfor gis informasjon om bestemmelsene for de nordøstlige farvannene.

I fiskerireguleringene for det nordøstlige området er det fastsatt generelle bestemmelser om tillatelser for fiskefartøy (§ 648.4). Det er to typer av tillatelser:

- a) For fiske på flere bestander
- b) For fiske etter ulike enkeltbestander.

For å kunne søke om tillatelse til å delta i et fiske som er underlagt fangstbegrensning, må fartøyet oppfylle vilkår om tidligere deltagelse:

- Enten at fartøyet ble gitt tillatelse foregående år,
- eller fartøyet erstatter et annet fartøy med slik tillatelse,
- eller det erstatter et fartøy med bekreftelse om tidligere deltakelse ("*confirmation of permit history*", CPH). En slik bekreftelse vil en fartøyeier få hvis fartøyet har sunket eller blitt overført til annen person, uten at det var avtalt at CPH skulle følge med. Ny eier av et fiskefartøy overtar fartøyets fisketillatelse eller CPH, med mindre det er skriftlig dokumentert at partene har avtalt at tidligere eier skal beholde tillatelsen for et erstatningsfartøy.

Konsentrasjonsbestemmelser

I USAs lovverk finnes også regler som begrenser konsentrasjon i eierskap til fiskefartøyer og om adgang til kvoter. For fisket etter kamskjell ("*scallop*") i det nordøstlige området finnes slike bestemmelser. Hovedregelen går ut på at en fartøyeier ikke kan få tillatelse til å fiske kamskjell med fartøyet, dersom eieren derved skulle få større eierinteresse enn 5 % av antallet av det totale antall fartøyer

med kamskjelltillatelse. Det vil altså si at hvis det er 40 fartøyer med slik tillatelse, kan ingen eie mer enn to av dem.

8.3.6 Canada

Det er ikke særlige krav til eierskap til fiskefartøy for kanadiere. Det kreves særlige tillatelser for å kunne drive fiske. For fisket i det nordøstlige Atlanterhav er det fastsatt som en målsetting å skille eierskap til fiskefartøyene og foredlingsindustrien. Særlig gjelder det for fartøyer under 19,8 meter. For slike fartøyer vil det ikke bli gitt nye fisketillatelse til juridiske personer, herunder firmaer som driver foredling av fisk. Imidlertid vil firmaer som allerede har fisketillatelse for fartøy under 19,8 meter, beholde dem.

Selskap som eies av utlendinger med mer enn 49 % kan ikke få lisens til å fiske.

Del III
Virknings av eierskapsbegrensninger

9 Eierskapsbegrensningenes betydning for kapitaltilgang

9.1 Vurdering

Oppnådd lønnsomhet og fremtidig forventninger til lønnsomhet er grunnlaget for å sikre kapitaltilgang til fiskeflåten. I den sammenheng er ressurs/kvotesituasjonen sammen med markedsutsikter helt avgjørende.

Enhver begrensning som gjør at et fiskefartøy ikke kan omsettes i et velfungerende marked, vil også ha betydning for muligheten til å skaffe til veie kapital. Det gjelder så vel egenkapital som fremmedkapital. Slike begrensninger vil kunne redusere verdien av fartøyet.

I all hovedsak omsettes større fiskefartøyer i et godt fungerende marked i dag. For de kystflåten kan bildet være litt mer nyansert. Forhold som er viktige her, er fartøyets størrelse, driftsform og vilkår fastsatt i årlige reguleringsforskrifter. Dette kan begrense markedet geografisk. I den grad det er distriktsmessige bindinger knyttet til et fartøys fisketillatelse, eller det er pålagt leveringsavtaler i forbindelse med ervervstillatelsen, vil dette medføre redusert annenhåndsverdi for fartøyet.

Fiskerinæringen er ikke lenger så klart delt i flåte, industri og oppdrett. De siste årenes utvikling mot konserndannelser, nye eierkonstellasjoner, liberalisering av offentlig regelverk, nye markedsområder og globalisering gjør at alle ledd i næringen nå i større grad griper inn i hverandre. Industrielle og finansielle investorer har nå mer enn tidligere ønske om å bidra med kapital til denne type vertikalt integrerte enheter i fiskerinæringen. På samme måte kan det være vanskelig å opprettholde spesielle ordninger for deler av slike strukturer.

Deltakerlovens krav til eiere av fiskefartøy har innvirkning på et rederis mulighet for å skaffe egenkapital. Egenkapital er den viktigste kilden til risikokapital for alle bedrifter, og dermed av stor betydning for fiskeflåtens mulighet for fornying og utvikling.

Den viktigste begrensningen ligger i kravet om at minst 50% av eierne skal være aktive fiskere. Dette vil kunne ha betydning for i hvilken grad en får fornying av fiskeflåten.

Endringer i eierforhold skal godkjennes av myndighetene. Når et selskap er i en prosess for å få inn kapital, er ofte tiden en viktig faktor. Det er også viktig med forutsigbarhet om hvilke regler som gjelder. Rutiner og praksis rundt myndighetenes håndtering av deltakerloven vil dermed kunne influere på rederienes mulighet til å skaffe kapital.

Ved at det settes krav til aktivt eierskap vil det alltid være noen som ønsker å omgå disse, for eksempel ved å inngå "underhåndsavtaler". Dette kan være problematisk både for myndighetene og andre interessenter, for eksempel långiver.

Aktivt eierskap basert på aktive fiskere har også utvilsomt positive sider. Eiere som deltar i bedriften og som identifiserer seg med den, vil være positivt sett fra långivers eller investors side. Også for långivere gir det en sikkerhet å vite at det er fiskere og fiskebåtrederer normalt med lang erfaring og langsiktige interesser, som eier og kontrollerer driften av fiskefartøyene. Samtidig er det viktig å være oppmerksom på at også fiskeflåten trenger utfyllende og ny kompetanse for å videreutvikle seg.

Konklusjon

Gjeldende eierskapsbestemmelser begrenser tilførselen av egenkapital til fiskeflåten. I noen grad begrenser dette også kredittinstitusjonenes utlån til finansiering av flåten. Men begrensningen kan ikke sies å ha noen avgjørende betydning for kapitaltilgangen til flåten. Dette har også sammenheng med at det for kredittgiverne kan innebære visse fordeler at en sikres eiere med fiskerimessig kompetanse og i utgangspunktet langsiktige interesser.

Bindinger på omsetteligheten av fiskefartøyer reduserer prisen for fartøyene. Men dette har ikke i vesentlig grad bremset den betydelige prisveksten de senere årene for enkelte fartøygrupper som følge av høyere verdsetting for konsesjonene. Enhetskvoteordning og rederikvoteordning har bidratt til at pris på fartøy med konsesjon er økt.

Når det gjelder flåtefornying vises det til at enbåtsrederier er i en vanskelig situasjon fordi fartøyene jevnt over har en lav egenkapital og at hele driftsmiddelet må skiftes ut i en operasjon. Næringen har etterlyst tiltak på skattesiden, som her må være de mest hensiktsmessige virkemidlene.

10 Eierskapsbegrensningene og regional fordeling av fisketillatelser

10.1 Problemstilling

Utvalget har prøvd å kartlegge om deltakerloven i praksis har medført regionale endringer i fordelingen av flåtekapasiteten. En har sett spørsmålet fra to sider. På den ene siden om praksis ved tildeling av tillatelser har påvirket fordelingen av kapasiteten på ønsket måte. Har de politiske målsettingene i deltakerloven og vilkår som er nedfelt i de fastsatte forskriftene hatt tilsiktet effekt? Kort sagt kan målsettingen presiseres til å være at de nordligste fylkene ikke må få sine andeler av fangstkapasiteten redusert? En har også vurdert om restriktiv praksis med dispensasjoner fra aktivitetskravet har hatt motsatt effekt enn påtenkt. Kan aktivitetskravet ha medført flytting av kapasitet sørover? Som et ledd i besvarelsen av spørsmålene har Fiskeridirektoratet innsamlet data for å belyse i hvilken grad det har skjedd en endring i fordeling av fisketillatelser på regionalt nivå. For å besvare spørsmålene fullt ut, må en derimot se på praksis i enkeltsaker, særlig gjelder dette om restriksjonene har hatt motsatt virkning enn tilsiktet.

Utvalget vil vise til følgende om saksbehandling etter deltakerloven ved eierskifter og nytildelinger av tillatelser:

Hvis det ikke hadde vært lovregulering på området, og uten bruk av andre virkemidler som for eksempel støtteordninger, ville markedet alene vært avgjørende for utviklingen i den regionale fordelingen.

På områder som kan ha betydning for regionale endringer i flåtefordelingen, er den nye deltakerloven klarere enn den gamle. Den nye deltakerloven har bare vært gjeldende siden 1. januar 2000. Det er derfor vanskelig å kunne si noe om hvilke følger den nye loven har fått for den regionale fordelingen.

I dag brukes deltakerloven og de ulike forskrifter for tildeling av tillatelser til å styre den regionale flåtefordelingen.

Deltagerloven av 1972 hadde ikke noen formålparagraf som pekte i retning av regional fordeling. Men i forbindelse med tildeling av ”spesiell tillatelse” (konsesjon) etter § 6 skulle det etter § 8 legges ”særlig vekt” på ”eiers og mannskaps avhengighet” samt ”råstofftilførselen til bestemte distrikter eller bestemte produksjonsgrener”.

I forskriftene for de ulike tillatelsene er det vist til hjemmelen for å ta hensyn til regional fordeling ved tildeling av tillatelse. I den nye deltakerloven av 1999 fremgår det av formålparagrafen, § 1, at bosetting og arbeidsplasser i kystdistriktene skal trygges gjennom å øke lønnsomheten og verdiskapningen i næringen. § 7 om

erhvervstillatelse gir anledning til å nekte ervervstillatelse ut fra hensyn til regional fordeling av flåten.

10.2 Utviklingen siste 20 år

Tabellene i vedlegg 2.1 til 2.3 gir en fylkesvis oversikt over utviklingen innen viktige konsesjonsbelagte flåtegrupper som torsketrål, reketrål og ringnot. Tabellene i vedlegg 3.1 til 3.2 viser i tillegg hvordan kvotegrunnlaget har endret seg for torsketrålerne og ringnotgruppen.

For de deler av flåten som driver med konvensjonelle redskaper (garn, line, snurrevad og juksa) etter torsk nord for 62°N, ble det fra 1990 etablert en årlig adgangsregulering. Tabellene i vedlegg 4 viser den fylkesvise fordelingen av fartøy med deltageradgang i Gruppe I, det vil si fartøy som ble definert som særlig torskavhengige (målt ved tidligere fangstmengde). Tabellene i vedlegg 4 viser også den fylkesvise fordelingen av kvotegrunnlaget for fartøyene i Gruppe I.

Tabellene i vedlegg 5.1 til 5.9 gir en oversikt over utviklingen av fangstmengde og -verdi for fartøy hjemmehørende i Nord- og Sør-Norge. I tillegg til å presentere en samlet oversikt, er det i tabellene også skilt mellom fartøy over og under 28 meter. Videre gir tabellene en oversikt over fangst og verdi av bunnfiskarter som torsk, hyse og sei inkludert reke og en oversikt over fangst og verdi av pelagiske fiskeslag som sild, makrell, kolmule og lodde.

Antall fartøy i flere flåtegrupper er redusert over den aktuelle perioden, slik at det er den *relative* fordelingen innad i flåtegruppene som er interessant.

Med unntak av utviklingen for reketrålerne har Finnmark styrket sin posisjon som hjemfylke for fiskefartøy. Kvotegrunnlaget for torsketrålerne er redusert fra 1980 noe som må tilskrives virkninger av strukturiltak sist på 1970-tallet. I den delen av flåten som driver med konvensjonelle redskaper etter torsk har Finnmark økt sin relative andel av fartøy og kvote. Det samme gjelder innenfor ringnotflåten.

Troms har beholdt sin posisjon som største reketrålerfylke. For andre flåtegrupper har Troms hatt en relativ nedgang.

Nordland har styrket sin posisjon innenfor ringnotgruppen. For torsketrålergruppen og fartøygruppen med konvensjonell drift etter torsk har Nordland hatt en svak nedgang.

Trøndelagsfylkene har tapt sine relative andeler innenfor de aktuelle flåtegrupper.

Møre og Romsdal har styrket sin stilling gjennom 90-tallet på torsketrål og reketrål. For ringnotgruppen har Møre og Romsdal hatt en sterk reduksjon.

Sogn og Fjordane har hatt en reduksjon i de aktuelle gruppene.

Hordaland har hatt en relativ sterk økning i ringnotfartøygruppen.

Utviklingen i fartøymassen kan ikke sies å vise et entydig mønster. Noen fylker har hatt en reduksjon innenfor spesielle fartøygrupper, som for eksempel Finnmark innenfor rekestrålerflåten og Møre og Romsdal innenfor ringnotflåten. For Finnmark må reduksjonen i rekestrålerflåten sees i sammenheng med nedbyggingen av rekeindustrien i fylket på 1990-tallet. Reduksjonen i ringnotflåten i Møre og Romsdal må trolig sees i sammenheng med den sterke satsingen fiskerinæringen i Hordaland har hatt innenfor ringnotflåten.

Tabellene over samlet fangstmengde levert av fartøy hjemmehørende i henholdsvis Nord-Norge og Sør-Norge viser en relativ økning for fartøy fra Sør-Norge. Gjennom perioden 1980 til 2000 er det variasjoner i den relative fordelingen mellom Nord-Norge og Sør-Norge som gjenspeiler *endringer* i kvotegrunnlaget for viktige fiskelag. I perioden har kolmulefisket blitt utviklet fra en fangst på 150 000 tonn i 1980 til 534 000 tonn i 2000. Også for norsk vårgytende sild har det vært en kraftig kvoteøkning i perioden. Tabellen for fangst av pelagiske fiskeslag for alle fartøygrupper viser stabilitet, i motsetning til utvikling av fangst av bunnfisk. For bunnfiskarter har den relative fordelingen av fangsten til nord-norske fartøy har gått ned fra 62 % i 1980 til 54 % i 2000. Tabellen viser videre at for gruppen under 28 meter har det vært stabilitet innenfor torskefiskeriene. For gruppen over 28 meter har sør-norske fartøy økt sin andel i torskefiskeriene. I pelagiske fiskeri for gruppen under 28 meter tok nord-norske fartøy 20 % av fangsten i 1980, mens den samme flåtegruppen stod for mer enn 52 % i 2000.

Tabellene over fangstverdien viser at fartøy fra Sør-Norge, både i pelagisk og i bunnfisk, får ut større verdi av fangstene sine.

10.3 Vurdering

Den regionale fordelingen av flåten er et resultat av påvirkning av mange faktorer. Deltakerloven med forskrifter regulerer grunnlaget for myndighetenes fordeling av konsesjoner m.v. Deltakerloven opererer i et felt der flere viktige hensyn skal veies og det gjør at hensynet til regional fordeling ikke alltid kan veie tyngst.

Strukturelle endringer både på sjø og land vil naturlig nok også speile endringer i flåtestrukturen i en region. En fastfrysing av flåtekapasitet og fisketillatelse vil være lite tjenlig for utviklingen av næringen.

Når det gjelder nytildeling av tillatelse har myndighetene i medhold av deltakerloven, kunnet styre fordelingen av kapasitet.

Siden 1980 har en hatt en relativt stabil situasjon når det gjelder i hvilke fylker fartøyene i de ulike flåtegruppene er registrert.

Nåværende og tidligere deltakerlov har bidratt til den aktuelle fordeling av flåten på fylker, slik at det totalt ikke har vært vesentlig flytting av kapasitet mellom landsdelene. Bildet er imidlertid mer nyansert når en ser på utviklingen for ulike

flåtegrupper. Praktiseringen av deltakerlovens konsesjonsbestemmelser må antas å ha vært av vesentlig betydning for å hindre vesentlige endringer i kapasitet mellom regioner.

I hvilken grad en kan tillegge selve eierskapsbegrensningen separat betydning, er vanskelig å si. Utvalget har sett at deltakerlovens eierskapskrav også kan ha ført til at kapasitet er blitt flyttet fra nord til sør. Det har vært eksempler på at en ikke har funnet kjøper i Nord-Norge som har tilfredsstilt eierskapskravet. I stedet har fartøyet blitt solgt til kjøper i Sør-Norge som har tilfredsstilt aktivitetskravet. Men utvalget har likevel ikke funnet grunnlag for å konkludere med at eierskapsbegrensningen har virket mot sin hensikt, i den forstand at kravet skulle ha ført til at kapasitet totalt sett er blitt flyttet fra nord til sør i Norge.

Del IV
Nærmere vurderinger og forslag til tiltak

11 Vurdering av eierskapsbegrensningene og forslag

11.1 Innledning

Utvalget vil her redegjøre for i hvilken grad de ulike begrensningene er hensiktsmessige. Videre vurderes i hvilken grad bestemmelsene og praksis bør være formalisert og på hvilket nivå. De eierbegrensningene som behandles er alle hjemlet i deltakerloven, nemlig:

1. Aktivitetskravet.
 - For aktiv fisker.
 - For administrerende reder.
 - For arvinger.
2. Dispensasjon fra aktivitetskravet.
 - Fiskeindustri.
 - Annen industri.
 - Andre.
3. Nasjonalitetsbestemmelsen, jf. fiskerigrenseloven.
4. Konsentrasjonsbestemmelsene.

Det vises for øvrig til kapittel 3, *Regelverk og saksbehandling*, og kapittel 4, *Eierbegrensningenes formål og virkninger*.

11.2 Krav om å være aktiv fisker

11.2.1 Aktivitetskravets hensiktsmessighet

Kravet om at eier skal være aktiv i driften (aktiv fisker) kan ha samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk sett ulemper og fordeler.

Når det gjelder eierskap til fiskefartøyer, må det legges vekt på behovet for at næringsaktørene har inngående kunnskaper om næringen. Det må anses som et godt utgangspunkt at de som har ansvaret for driften av fiskefartøyene også har dominerende eierinteresser i fartøyene. Det bør sikre at de langsiktige fiskeriinteressene blir ivaretatt. De som eier fiskefartøyene bør ha interesse i at kystområdenes økonomi videreutvikles. Videre må kravet antas å ha positiv betydning for fiskebestandene ved at næringsutøverne har langsiktige interesser som skal ivaretas. Ved at aktive fiskere har kontrollen over eierinteressene, spres eierskapet ut i kystsamfunnene som igjen gir grunnlag for at overskuddet fra fiskeridriften i størst mulig grad kommer kystdistriktene til gode.

I kystområdene har fiskeryrket gått i arv gjennom generasjoner og fiske har tradisjonelt dannet basis for bosettingen. Når utviklingen gjør det nødvendig å

begrense adgangen i fisket, vil de som tradisjonelt har drevet fisket, ha et særlig grunnlag for å få tillatelse til fortsatt å drive fiske. Dette kan også anses som en del av bakgrunnen for at fiskerne er gitt en forrang til å eie fiskefartøyer. Det kan også nevnes at fiskerne selv føler at de har en hevdvunnen rett til å høste av fiskeressursene.

Aktivitetskravet vil i fremtiden kunne være en viktig forutsetning for at verdiskapingen fra fiskeressursene tilfaller kystsamfunnene. I en stadig mer globalisert verden med liberalisering av bestemmelsene om etablering og investeringer, vil det være viktig at en opprettholder ordninger som sikrer eierskap med basis i kystområdene.

Utvalget vil imidlertid også peke på ulemper ved vilkår som begrenser en fri tilpasning og etableringsrett. Deltakerlovens aktivitetskrav hemmer til en viss grad fri konkurranse om å eie fiskefartøy med fisketillatelse, ved at en gruppe aktører gis en eksklusiv rett til yrkesutøvelse. Barrieren for nykommere er således høyere enn i næringer hvor det ikke er slike krav. Riktignok kan alle opparbeide seg en aktivitetstid ved for eksempel ta hyre på et fiskefartøy i 3 år, slik at den type eier som ønsker å være aktiv i driften ikke kan sies å ha en vesentlig adgangsbegrensning. For eiere som *ikke* ønsker å være aktiv i driften, vil aktivitetskravet være av større betydning. En svekket konkurranse om å eie fiskefartøy kan isolert sett medføre samfunnsøkonomisk effektivitetstap. Imidlertid har næringen såpass mange særtrekk, som redegjort for i innledningen og over, at en ikke kan konkludere med at kravet til aktivt eierskap har en slik konsekvens.

Som redegjort for i kapittel 6, kan eierbegrensninger til en viss grad hemme kapitaltilgjengeligheten for næringen. Samtidig vil en aktiv eier kunne representere en mindre risiko for långiver enn en investor som ikke er engasjert til daglig med driften.

Utvalget mener at hensynet til kystsamfunnene og bosetting må tillegges avgjørende vekt. Hensynet til den frie etableringsrett må være underordnet dette.

Utvalget vurderer totalt sett aktivitetskravet for å være hensiktsmessig.

11.2.2 Saksbehandlingen for aktiv fisker

Utvalget mener at dagens vektlegging av de nærmere vilkårene for å kunne anses som aktiv fisker, stort sett er hensiktsmessige. Utvalget ser det ikke nødvendig å forskriftsfeste nærmere hvordan kravet i praksis skal være oppfylt. Utvalget mener at forvaltningen bør bruke skjønn i dette spørsmålet. Det er viktig at skjønnet fortsatt utøves på en måte som sikrer likebehandling.

Når aktivitetskravet ikke er oppfylt, som eksemplifisert i avsnitt 5.3.2.2, kan Fiskeridepartementet dispensere. Dette gjelder når aktivitetskravet ikke er oppfylt og i tilfeller der det delvis er oppfylt. Det bør i slike saker stilles vilkår om at aktivitetskravet innen en viss tid skal være oppfylt. Utvalget ser det som

hensiktsmessig at forvaltningen i fortsettelsen også bruker skjønn ved søknader der det er spørsmål om dispensasjon for deler av aktivitetstiden.

Når det gjelder dispensasjon til fiskeindustri, vises det til kapittel 11.2 for behandling av spørsmålet og forskriftsforslag i kapittel 15.

11.2.3 Saksbehandlingen når fisker er ”administrerende reder”

Tidligere, da fiskeflåten vesentlig besto av mindre fartøy og et begrenset antall havgående fartøy, ble det lagt til grunn at man for å bli godtatt som aktiv fisker, måtte ha deltatt i utøvelsen av fisket *ombord på* et fartøy. I praksis er det siden 1985 lagt til grunn at også ”administrerende reder” kan opparbeide seg grunnlag for å få ervervstillatelse. Ved utarbeidelsen av deltakerloven av 1999 ble lovteksten endret, slik at det ble helt klart at administrerende reder kunne gis ervervstillatelse. For å presisere at det ikke er nødvendig å være fysisk om bord, innførte en i den nye deltakerloven uttrykket «*ervervsmessig fiske eller fangst på eller med norsk fartøy*».

Administrerende reder vil således kunne opparbeide seg grunnlag for å bli tildelt ervervstillatelse. Det ligger en vesentlig verdi i at man krever at en person skal skaffe seg kjennskap til de politiske, juridiske og administrative rammebetingelser som gjelder, før vedkommende gis innpass i fiskerinæringen som selvstendig reder. Vedkommende må ha vært administrerende reder i minst 3 av de siste 5 årene, altså det samme kravet som for aktiv fisker. Avgjørelsen av om en slik aktivitet foreligger, blir gjenstand for en konkret vurdering i den enkelte sak. Under saksbehandlingen legges det betydelig vekt på den enkelte eiers nærhet til driften av fartøyet og i utøvelsen av fisket. Det kreves at rederens hovedaktivitet er drift av fiskebåtrederi. Fiskeridirektoratet vil normalt kreve at det er én person som alene fyller kravet som administrerende reder. Det har stort sett vært daglig leder eller disponent i et rederi som er blitt godkjent. I de fleste tilfelle er dette fiskebåtrederer som tidligere har vært om bord i fartøyene og drevet fisk, og som senere har gått i land. En rederiansatt uten eierandeler vil i følge Fiskeridirektoratets praksis ikke bli godkjent som kvalifisert til å få ervervstillatelse. Men det har vært gitt tillatelse både for disponent og teknisk sjef i et rederi. I tillegg til aktiviteten angående driften av rederiet, stilles det også krav om at vedkommende har en eierandel i rederiet av et visst omfang.

Utvalget tar til etterretning den praksisen som Fiskeridirektoratet har fulgt når det gjelder å godkjenne andre personer enn aktive fiskere som kvalifisert til å få ervervstillatelse. Det legges til grunn til at direktoratet fortsatt vil behandle sak for sak, der det legges vekt på vedkommendes nærhet til fiskerivirksomheten. Det avgjørende må være at de personer som skal tilfredsstille aktivitetskravet hver og en både har en betydelig andel av aksjene i selskapet og har sitt hovedarbeid i driften av rederiet.

Spørsmålsstillingen her vil også kunne bli aktuelt for de større fartøyene i kystflåten, hvor en også ser en utvikling av rederisiden.

Utvalget finner at det i dag ikke er grunn til å fastsette i forskrifts form, hvilke kriterier som myndighetene legger vekt på ved saksbehandlingen om hvem som kan godkjennes som administrerende reder.

11.2.4 Saksbehandlingen i forbindelse med arv

Overføring av fiskefartøy innen familie reiser særlige spørsmål. Det kan være i forbindelse med arvesituasjoner etter avdød fisker og generasjonsskifte.

Bestemmelsen i deltakerlovens § 7-2 gir arveberettigede, tidsbegrenset ervervstillatelse inntil aktivitetskravet er oppfylt. Bestemmelsen regulerer derimot ikke forholdene ved generasjonsskifte og uskiftet bo.

Med generasjonsskifte siktes det til situasjoner der fisker ønsker å overføre fartøy til sine barn m.v. i sin levetid.

Fiskerorganisasjonene har de siste årene vært opptatt av problemstillingene rundt arv og generasjonsskifte. Det er særlig spørsmål vedrørende likebehandling av arvinger og utfordringer knyttet til de relativt store verdiene som fartøyer med konsesjon utgjør.

Det har de siste årene innenfor enkelte fiskerier vært en betydelig prisøkning for fiskefartøyer. Dette har særlig sammenheng med økt lønnsomhet innen ulike fiskerier, noe som har ført til betydelig verdiøkning for konsesjonene. Dette har igjen vært en følge av at strukturtilpasningene i næringen, bl.a. ordning med enhetskvoter i ringnotsektoren, har vært vellykket.

Den sterke økning av konsesjonsverdien vil kunne skape særlige vansker ved arv og generasjonsskifte. Den aktive fiskeren vil kunne ha finansielle problemer med å få utløst sine medarvinger. Det er klart at dette kan være et betydelig problem. En ser det likevel slik at en ikke kan sette arvinger i en særklasse, når det gjelder kravet om å være aktiv fisker. Dersom en skulle se bort fra aktivitetskravet i arvesituasjoner, ville det føre til en vesentlig uthuling av prinsippet om fiskereid flåte. Deltakerloven gir i praksis en tilpasningsperiode på 5 år for aktivitetskravet for arvinger. I denne perioden må de(n) aktive fiskeren(e) blant arvingene ha fått etablert et finansieringsopplegg, slik at vedkommende kan overta mer enn 50 % av aksjene. Det er klart at det ville være ønskelig at ordninger ikke favoriserer noen arvinger økonomisk fremfor andre. Dersom en skal opprettholde målsettingen om en mest mulig fiskereid flåte, kan det imidlertid være vanskelig å unngå dette helt.

Særlig urimelig ville det virke, dersom den aktive fiskeren kort tid etter arvefallet skulle selge fiskefartøyet med en betydelig gevinst i forhold til den taksten det var overtatt for. Men her må arvingene seg i mellom eventuelt kunne inngå avtaler i forbindelse med overtakelsen av fartøyet. Dette er privatrettslige forhold som ikke reguleres av fiskerilovgivningen.

Forslaget innebærer en viss fleksibilitet i den grad arvinger ikke ønsker å opparbeide seg aktivitetstid. Arvinger kan i slike tilfeller eie fartøy i 5 år, før det må selges. Strengt tatt vil en allerede etter to år kunne fastslå om arvingen(e) ønsker å opparbeide seg aktivitetstid, jf. aktivitetskravet som er at en skal ha drevet fiske i minst 3 av 5 siste år.

11.3 Forslag til tiltak for arvesituasjoner

11.3.1 Gjenlevende ektefelle i uskiftet bo

Fiskeridepartementet har ved brev av 13. april 2000 til Fiskeridirektoratet, gått inn for at en som sitter i uskiftet bo skal gis dispensasjon i enkelttilfelle, i henhold til deltakerlovens § 6 tredje ledd (I følge denne bestemmelsen kan departementet dispensere ”..i særlige tilfelle, når næringsmessige og regionale hensyn tilsier det”). Slike dispensasjoner har vært gitt for den perioden som gjenlevende velger å sitte i uskiftet bo. Tidsbegrensningen for arvinger på 5 år for å tilfredsstille kravet som aktiv fisker, har altså etter dette ikke vært pålagt.

Utvalget mener at den hjemmelen som Fiskeridepartementet har anvendt for å dispensere for gjenlevende ektefelle i uskiftet bo, kan gjøres bedre. Utvalget mener videre at den samme tidsrammen på 5 år som gjelder for andre arvinger, også bør få anvendelse her.

Etter utvalgets oppfatning bør gjenlevende ektefelle i uskiftet bo på alle måter behandles tilsvarende som arvinger forøvrig. Utvalget går inn for at dette presiseres i deltakerloven, jf. forslag om lovendring i kapittel 18.

11.3.2 Generasjonsskifte

Det vises til omtale av saksbehandlingen i kapittel 11.2.4.

Generasjonsskifte til fordel for arvinger etter loven foreslås likestilt med behandlingen av arvinger. Dette presiseres i loven. Det vises til forslag til endring av deltakerloven i kapittel 18.

11.4 Dispensasjon fra aktivitetskravet

Det dispenseres i dag fra aktivitetskravet, når som loven sier, det foreligger: ”*særlige tilfelle, når næringsmessige og regionale hensyn tilsier det*”. Det er gjennom årene gitt en rekke dispensasjoner, i all hovedsak til fiskeindustri som vil eie ferskfisktrålere. Det vises til kapittel 3 om regelverk og saksbehandling.

Det er i dag ikke fastsatt nærmere retningslinjer for når dispensasjon fra aktivitetskravet kan eller bør gis. Søknader blir behandlet fra sak til sak. Tilsvarende

gjelder stort sett også for hvordan ulike typer vilkår fastsettes ved dispensasjoner. I noen grad er det gitt nærmere instruks fra departementet til direktoratet. Men slike instruks vil det være vanskelig for aktørene i næringen å ha oversikt over. Det er gitt følgende instruks som kan være relevante i dispensasjonssaker:

- ”Instruks vedrørende eierskap til fiskefartøy – vilkår for å sikre aktive fiskeres kontroll med selskap som eier fiskefartøy” av 24. februar 2000. Utvalget vurderer spørsmålet om styreflertall av aktive fiskere i fiskereide selskap i kapittel 13.3.2.

Det vises også til fastsatte instruks om konsentrasjonsgrenser for ringnot og torsketrål. Disse vurderes i kapittel 11.6.

11.4.1 Vurdering av dispensasjonsadgangen

Utvalget har registrert at det fra næringen er reist spørsmål om vilkårlig saksbehandling og lang saksbehandlingstid ved søknader om dispensasjon.

Deltakerlovens § 6 åpner både for at Fiskeridepartementet kan gi dispensasjoner i enkelttilfelle og for at Regjeringen ved forskrift fastsetter generelle unntak fra aktivitetskravet. Den generelle dispensasjonsadgangen er benyttet for fartøy mindre enn 50 fot.

Etter utvalgets oppfatning vil det være hensiktsmessig at det fastsettes generell dispensasjon på visse vilkår for ferskfisktrålere. Utvalget foreslår en generell dispensasjon for fiskeindustri til å eie ferskfisktrålere med leveringsvilkår. Se forslag til endring i saksbehandling i kapittel 11.4.3 og forslag til forskrift om dispensasjon med merknader i kapittel 15.

11.4.2 Spørsmålet om utvidelse av dispensasjonsadgangen

I dette spørsmålet vil en vise til følgende hensyn.

Hensynet til sysselsetting og bosetting – råstoffsituasjonens betydning

Fiskeindustrien som foredler torskefisk eier i dag nær alle fartøy i ferskfisktrålergruppen etter å ha fått dispensasjon fra aktivitetskravet. Tre småtrålere er også etter dispensasjon majoritetseid av denne industrien. Det har for øvrig ikke vært praksis for å gi dispensasjon til andre fartøygrupper.

Det har i all hovedsak ikke vært gitt dispensasjoner til annen fiskeindustri til å eie fiskefartøy, eksempelvis mel- og oljeindustri og sildeforedlingsindustri. Myndighetene har ikke i særlig grad møtt noe krav fra annen industri til å eie fiskefartøy. Dette kan tyde på at industrielt eierskap ikke er så avgjørende for disse.

Avgjørende for myndighetenes praksis når det gjelder fiskeindustri i torskesektoren, har vært at denne industrien kan ha en helårsaktivitet, og dermed ha en avgjørende betydning for sysselsetting og bosetting. Helårig produksjon krever større sikkerhet

for råstoffleveranser både når det gjelder mengde og stabilitet. Annen fiskeindustri er i større grad sesongbasert og har ikke samme betydning for sysselsetting og bosetting.

Hensynet til å eie eget driftsmiddel

En annen side av spørsmålet om å utvide dispensasjonsadgangen, er forholdet mellom eier og fisker på fartøyet. Aktivitetskravet sikrer at fiskeren har større innflytelse på egen arbeidssituasjon. En utvidet dispensasjonsadgang vil trolig endre dette forholdet i de fartøygruppene hvor en slik dispensasjonsadgang ville blitt gjort gjeldende. For større båter betyr det riktignok mindre om eieren er aktiv fisker eller ikke. Her er det vanligvis én eier og 10-15 lottakere, i motsetning til den mindre kystflåten hvor eieren eller eierne oftest utøver fisket selv. Aktive eiere vil i de fleste tilfeller ha et annet forhold til fartøyet og fartøyets drift, enn en som kun er ansatt om bord.

Hensynet til å begrense eierkonsentrasjon

Et moment som kan tale imot en utviding til andre grupper er at tempoet i konsentrasjon i eierskap vil kunne øke. En generell dispensasjonsadgang for ferskfisktrålergruppen, som foreslått, vil ikke utvide fiskeindustriens eierskap i vesentlig grad, ettersom nær alle fartøy i gruppen allerede er eid av industrien. En utvidelse til andre fartøygrupper i torskesektoren ville derimot åpne for at en større andel av fiskeflåten kan bli eid av fiskeindustri. Dersom eierkonsentrasjon blir for omfattende, kan det redusere mulighetene til å nytte fordelingen av de felles fiskeressurser til å realisere målsettingene for fiskeripolitikken. Økt eierkonsentrasjon innenfor regioner, kan også svekke konkurransen i omsetningen av råstoff, i ytterste fall medføre at det regionale markedet forvitrer. Konsekvensen kan i verste fall bli en lavere verdiskaping og uheldig fordeling av denne. En effektiv gjennomføring av konsentrasjonsbestemmelsene bidrar trolig til å forebygge en uheldig markedsrett¹⁹.

11.4.3 Vurdering av saksbehandling og forslag til tiltak

Det har vært en hovedtanke med Konesjonsutvalget at fiskernes organisasjoner ved deltaking i utvalget ville få direkte innflytelse på behandlingen av dispensasjonssaker.

Erfaringene med Konesjonsutvalget er i hovedsak at arbeidet foregår som en form for høring, ettersom medlemmene aldri møtes og diskuterer sakene. Medlemmene i utvalget har altså ikke noen felles behandling av sakene. Enkeltmedlemmer mener at denne arbeidsformen ikke alltid har vært tilfredsstillende. Det er også vist til at beslutningsgrunnlaget til tider har vært svakt. Høringsprosessen har trolig bidratt til å forlenge saksbehandlingstiden.

Utvalget finner at det ikke lenger er nødvendig å ha et særlig utvalg som høringsorgan for dispensasjonssaker.

¹⁹ En næringsaktør kan sies å ha markedsrett når vedkommende har betydelig innflytelse på prisdannelsen.

Myndighet til å behandle søknader om dispensasjon bør legges fra departementet til Fiskeridirektoratet og med det berørte regionkontor som forberedende organ. Dette vil være i tråd med prinsippet om å flytte saksavgjørelser nærmere brukerne.

Utvalget går inn for at mest mulig av forvaltningens skjønn i slike saker bør følge retningslinjer fastsatt ved forskrift. Utvalget foreslår en generell dispensasjonsadgang på visse vilkår for fiskeindustri til å eie fartøy i ferskfisktrålergruppen.

Etter utvalgets forskriftsforslag om dispensasjon for ferskfisktrålergruppen skal Fiskeridirektoratet ha behandlet søknaden innen 60 dager (se kapittel 15). Dette er en type tidsfrist som ikke finnes andre steder i deltakerlovverket. Det anbefales at fiskeriforvaltningen også gjennomgår sin praksis for øvrig etter deltakerloven med sikte på å innføre tilsvarende frister for saksbehandlingen. Særlig naturlig vil det være at dette gjøres for behandlingen av vanlige saker om overdragelse av eiendomsrett til fiskefartøyer mellom aktive fiskere.

Utvalget ser ikke at det i dag er behov for å utvide en generell dispensasjonsadgang til å gjelde flere fartøygrupper enn ferskfisktrålere. Utvalget mener det er tilstrekkelig å fortsette dagens praksis ved å behandle slike søknader enkeltvis.

11.5 Nasjonalitetskravet

11.5.1 Vurdering

Det vises til kapittel 3.1.3 for en beskrivelse av bestemmelsen.

Utvalget vurderer nasjonalitetskravet som hensiktsmessig. Vilkåret sikrer at kontrollen og utnyttelsen av fiskeressursene er på norske hender i tråd med de fiskeripolitiske målsettinger. Som det fremgår av kartleggingen av internasjonal rettssituasjon har alle fiskerinasjoner begrensninger for utlendinger til å eie fiskefartøy eller i adgangen til å drive fiske. Dette er altså ikke et særnorsk fenomen.

Når det gjelder internasjonale prosesser for å liberalisere investeringer vises det til kapittel 13.4.1.4.

Nasjonalitetsbestemmelsenes status i forhold til EU reguleres av EØS-avtalen som gir unntak for EUs regelverk om investeringer og kapitalbevegelser. Se for øvrig kapittel 13.4.1.2 og 13.4.1.4 om forholdet til EØS.

11.6 Konsentrasjonsbestemmelsene

11.6.1 Vurdering

Det vises til kapittel 3.1.5 for en redegjørelse om bestemmelsene.

Både myndighetene og fiskerinæringens organisasjoner har vært opptatt av at konsesjoner og fisketillatelser ikke samles på for få hender.

Utvalget mener at det bør være så mange aktører i de ulike leddene i næringen at behovet for konkurranse og for en spredt beslutningsstruktur ivaretas. En for stor eierkonsentrasjon vil kunne påvirke konkurransen i omsetning av råstoff på en uheldig måte.

Utvalget vil foreslå at reketrålforskriftens bestemmelse om at ingen kan ha tillatelse til å drive rekefiske med mer enn ett fartøy bør endres, og harmoniseres med konsentrasjonsbestemmelsene for ringnot og torsketrål. Utvalget vil i den sammenheng peke på at i torskesektoren vil trålerflåten i stor grad drive et kombinert reke- og torskefiske. Utvalget mener at en aktør kan gis tillatelse til å drive rekefiske med anslagsvis inntil 5 fartøy, og at konsentrasjonsbestemmelsene vurdering av eierandeler gis tilsvarende anvendelse.

Utvalget vil peke på at utviklingen innen andre fartøygrupper kan gjøre det aktuelt å innføre slike bestemmelser også for flere grupper. For eksempel i industritrålgruppen hvor det pågår en omstrukturering i påvente av innføring av enhetskvoteordning. Utvalget foreslår at utviklingen følges nøye og at konsentrasjonsbestemmelser kan gjøres gjeldende også for andre grupper ved behov.

11.6.2 Forslag til tiltak

Det fremgår av bestemmelsene både for torsketrål og ringnot, at de skal gjelde som "hovedregel". Slik disse bestemmelsene er formulert, legger de opp til unødvendig usikkerhet om hvor fast myndighetene i praksis vil stå på dem. Utvalget mener derfor at ordlyden "skal gjelde som hovedregel", bør endres. I dette ligger det selvsagt ikke at bestemmelsene ikke skal kunne endres. Men slike endringer bør forutsette en formell prosedyre som forutsatt for endringer av forskrifter, jfr for øvrig siste avsnitt nedenfor.

Bestemmelser om konsentrasjon for torsketrål og ringnot er som nevnt over fastsatt ved instruks fra departementet. Dette gjelder viktige spørsmål av stor interesse for hele næringen. Utvalget mener at slike spørsmål normalt bør reguleres i forskrifts form. En vil derfor anbefale at innholdet i instruksene av 24. juni 1999 og 21. desember 2000, blir fastsatt som forskrift.

12 Ordningen med leveringsvilkår

12.1 Innledning

Utvalget er bedt om å vurdere erfaringene med bruk av leveringsvilkår som virkemiddel ved dispensasjonssaker. Ordningen med leveringsvilkår er omstridt og berører viktige samfunnsinteresser og setter vesentlige rammer for næringsutøvelsen for de aktørene det gjelder.

Utvalget vil gi en beskrivelse av ordningen med leveringsvilkår. En vil behandle leveringsvilkår i sin alminnelighet, og ikke bare når leveringsvilkår er fastsatt i forbindelse med dispensasjoner fra deltakerloven. Videre behandles fartøyenes og industriens lønnsomhet. På basis av dette vil utvalget vurdere problemområder i forbindelse med ordningen. Avslutningsvis vil utvalget vurdere tilpasninger av dagens ordning med leveringsvilkår.

12.2 Historikk

12.2.1 Eierforhold og leveringsvilkår

Oppbyggingen av ferskfisktrålerflåten skjedde parallelt med etableringen av frossenfiletindustrien på 1960-tallet. Ferskfisktrålerne skulle sørge for jevn og sikker råstofftilførsel av torsk, noe som kystflåten ikke kunne sikre. Konesjoner for ferskfisktrålere ble derfor tildelt rederier som hadde tilknytning til filetanlegg. Senere er tilknytningen mellom rederi og filetindustri i noen tilfeller blitt svekket. Dette førte til at myndighetene påla trålerne leveringsplikt til bestemte steder og regioner. Etter hvert er også rundfrysetrålere og enkelte småtrålere hvor filetindustrien har hatt eierinteresser, blitt pålagt leveringsvilkår.

En oversikt utarbeidet av Fiskeridirektoratets regionkontorer i 1999 viser at 40 ferskfisktrålere og rundfrysetrålere var pålagt leveringsvilkår.

Også enkelte reketrålere er pålagt leveringsvilkår.

I praksis har innføring av leveringsvilkår skjedd ved eierskifter, og i de fleste tilfelle når konsesjonen opprinnelig ble gitt for å sikre råstofftilførselen til en foredlingsbedrift. Leveringsvilkår er blitt pålagt når følgende forhold har vært til stede:

- 1) Ved dispensasjon fra lovens krav om å være aktiv fisker.

- 2) Når konsesjon til en ferskfisktråler er gitt etter en distriktsmessig prioritering. Hjemmelen har her vært formålsparagrafen (§ 1-1) i trålforskriften av 12. desember 1986.
- 3) Når det har foreligget flere aktuelle kjøpere og en av disse har akseptert leveringsplikt.

I en kort periode på 1990-tallet ble leveringsvilkår fjernet for fartøyer som ble solgt fra industrien til aktive fiskere. En gikk så tilbake til den gamle ordningen at leveringsvilkår til et fartøy skulle bestå uansett eiermessig tilknytning.

12.2.1 Utviklingstrekk i torskefisksektoren

De siste 10-20 årene har det funnet sted en vesentlig nedbygging av kapasitet i fiskeindustrien ved at antall enkeltanlegg er redusert. I Råfisklagets distrikt (Finnmark til og med Nord-Møre) har antall bedrifter således gått ned fra 400 i 1985 til 284 i 2001²⁰. For de gjenværende selskap har det imidlertid skjedd en økning i totalt produksjonsvolum, bedring i kapasitetsutnyttelsen og omsetning. Dette har likevel ikke medført en tilfredsstillende lønnsomhet i industrien.

Nye eierstrukturer har vokst fram, og spesielt innen filetindustrien har det skjedd en konsentrasjon av eierinteressene. Større konsern er blitt vanlig. Disse eier gjerne foredlingsanlegg på flere steder og i flere fylker. Konsernene eier gjerne 5-8 trålere hvor eierskapet er organisert i egne rederier.

Videre har flere av de gamle ferskfisktrålerne fått installert fryseanlegg. Hvordan fisk omsettes har endret seg ved økt bruk av auksjoner. I større grad enn tidligere omsettes fangstene over minstepris. Dette gjelder også fangster som er underlagt leveringsplikt.

Når det gjelder markedene hvor fisken avsettes, er tendensen økte kjededannelser og konsentrasjon i detaljhandelen. Fiskeindustriens kunder er i dag i økende grad større matvarekjeder, som krever leveransesikkerhet for store kvanta. Dette gir en særegen situasjon i Norge hvor vi har mange små og mellomstore bedrifter som skal forholde seg til store aktører på markedssiden. Utfordringene for norsk fiskeindustri synes store med hensyn til å utvikle strategier for samarbeid og logistikk.

Næringen er de senere år blitt underlagt nye rammebetingelser. Internasjonalt bidrar handelspolitisk samarbeid og ny teknologi til nedbygging av handelshindre og friere kapitalstrømmer. Konkurranssevridende statsstøtte søkes avvirket. Denne utviklingen gir større muligheter på markedene, men samtidig skjerpes også den internasjonale konkurransen.

De siste 10 års liberalisering av samfunnsøkonomien kan forstås på bakgrunn av den økte globaliseringen. Da veksten i økonomien flatet ut på 1970-tallet, lette en etter årsaker i bruk av virkemidler. En fant symptomer på liten fleksibilitet og

²⁰ I følge Råfisklaget har antallet faktisk økt noe de siste årene. I 1996 var antallet nede i 247.

omstillingsevne og tilsvarende lavere lønnsomhet på områder i økonomien hvor en hadde forventet bedre resultat. Dette skapte rom for en økt markedstenkning og en fokuserte i økende grad på delmål i samfunnsplanleggingen som fleksibilitet og lønnsomhet. Således fant det sted en liberalisering på flere av samfunnets områder som bankvesenet, energisektoren og mediasektoren.

Virkemidler anvendt i fiskerinæringen har, jf. kapittel 4.1, i stor grad hatt distriktpolitiske målsettinger som bosetting og sysselsetting som overordnede mål. I fiskerisektoren har debatten dreid seg mye om virkemidlene i råfiskloven og deltakerloven. Hver av lovene med sin historiske begrunnelse, har i all hovedsak forblitt uendret. Ved at lovene berører sentrale forhold som prisdanning, konkurranseforhold, eierskap til driftsmidler og adgang til fisketillatelse, styres samfunnsutviklingen med de distriktsmessige aspekter i større grad enn om lovgivningen var liberalisert.

Ordnningen med leveringsvilkår kan i tråd med ovennevnte, sies å ha et planøkonomisk element. Ved denne ordningen styres råstoff til distrikter som i en frikonkurranse-situasjon ville opplevd en økt usikkerhet om råstoffforsyningen. Markedsprisen ville i så fall ha "dirigert" råstoffet til den part som har høyest betalingsvilje. Oppheves eller endres ordningen vil dette ha betydning for konkurransesituasjonen og den regionale omsetning av råstoff.

12.3 Hvordan er leveringsvilkårene utformet?

Hovedsakelig inneholder fartøyenes leveringsvilkår krav om følgende:

- i) Hvor mye av fangsten som skal leveres.
- ii) Hvor fangsten skal leveres.
- iii) I hvilken tilstand skal fangsten leveres og om den skal bearbeides på anlegg.

I noen tilfelle er det bestemt at leveringsforpliktelsen kan oppfylles av andre fartøy i samme eierselskap.

Vilkårene er formulert for de ulike fartøyene på forskjellige måter. Vilkårene er altså i liten grad standardisert. Totalt var det 49 torsketrålere med leveringsplikt i 1999.

i) Om hvor mye av fangsten som skal leveres.

For 19 av 49 fartøy er det spesifisert at all fangst skal leveres. For 22 av fartøyene er det ikke spesifisert hvor mye av fangsten som skal leveres, men kun angitt for eksempel at: "*Råstoffet skal leveres til.*" eller vilkåret er formulert slik: "*Det skal leveres til.*". Selv om formuleringene for disse 22 ikke er helt klare, synes forutsetningen å være at all fangst skal være underlagt leveringsforpliktelsen. For 4 fartøy er det spesifisert at kun torskefangster eller fangster av torsk, sei og hyse skal leveres. For 2 av fartøyene er det i vilkårene spesifisert at fangsten i "*hovedsak skal leveres til.*". Endelig skal for 2 fartøy kun 1/6 av fangsten leveres.

ii) Om hvor fangsten skal leveres.

For 17 av fartøyene er det i vilkårene spesifisert at fangsten skal leveres til ett anlegg. For 6 fartøy gjelder vilkåret ett eller flere spesifiserte anlegg. 10 fartøy har leveringsplikt til by eller sted, tilsvarende har 15 fartøy leveringsplikt til et større område (kommune, del av fylke eller Lofoten), og endelig er vilkåret for ett fartøy spesifisert på fylke.

iii) Om fangsten skal leveres ubearbeidet for foredling på anlegg.

For 18 fartøy kreves det at fangsten skal ”leveres ubearbeidet for foredling på anlegg”. For 3 fartøy kreves det at fangsten kun skal leveres ubearbeidet (men inneholder ikke krav om bearbeiding). 12 av fartøyene har vilkår at fangsten skal bearbeides (men ikke at den skal leveres ubearbeidet). For 7 av fartøyene er det ikke formulert noen krav om bearbeiding. For 9 fartøy er det i undersøkelsen ikke opplyst hvilke vilkår disse har.

12.4 I hvilken grad overholdes leveringsvilkårene?

Fiskeridirektoratets regionkontorer i Finnmark, Troms, Nordland og Møre og Romsdal har gjennomført undersøkelser om i hvilken grad leveringsvilkårene er blitt overholdt. Undersøkelsene ble gjennomført for året 1999.

Finnmark

Av de 28 fartøyene med ulike former for torsketrålkonsesjon som i 1999 var registrert i Finnmark, var 16 fartøy pålagt å levere råstoff i fylket. Etter 1999 er 5 fartøy tilhørende anlegg i Hammerfest også pålagt leveringsplikt til byen. En av fylkets trålere har leveringsplikt til Nord-Norge. I tillegg hadde 3 fartøy registrert utenfor fylket leveringsplikt til Finnmark. I henhold til rapport av 7. april 2000 fra Fiskeridirektoratet Region Finnmark er det fem hovedkategorier leveringsvilkår:

- (1) Til et bestemt sted, alternativt i Øst-Finnmark (7)
- (2) Til et bestemt sted (5)
- (3) Til flere angitte steder (4)
- (4) Til Øst-Finnmark (2)
- (5) Til Finnmark (1)

Regionkontoret konkluderte med at 49 % av fangstene ble levert til kjøpere utenom fylket, noe som var i strid med vilkårene.

Troms

Av rapport av 19. april 2000 fra Fiskeridirektoratet Region Troms framgår det at fylket i 1999 hadde 25 fartøy med torsketråltillatelse. Av disse har 9 trålere leveringsplikt, der det niende fartøyet har privatrettslig avtale om levering av fangsten. Disse er stortrålere med kvotefaktor lik 1,00. De resterende 16 småtrålere og trålere med ubegrenset tråltillatelse har 0,33 i kvotefaktor og disse er ikke underlagt leveringsforpliktelse. Konklusjonen på undersøkelsen er at samtlige fartøy med leveringsforpliktelser til nærmere angitte bedrifter eller innen gitt kommune i Troms overholdt dem. Ett fartøy som har leveringsvilkår knyttet til Øst-Finnmark, overholdt ikke forpliktelsene i 1999.

Nordland

Av rapporten av 25. april 2000 fra Fiskeridirektoratet Region Nordland framgår det at fylket har 24 større torsketrålere og av disse har 16 leveringsvilkår, hovedsakelig om at fangstene skal leveres i registreringskommunen eller fordelt på bestemte anlegg. For 15 av trålerene konkluderes det med at leveringsvilkårene ikke oppleves som problematisk for noen av partene. Ett fartøy leverer omtrent ikke til den kommunen som leveringsforpliktelsen gjelder for. Det er opplyst at dette var fordi vedkommende anlegg ikke ville betale til gjeldende markedspris.

Møre og Romsdal

I 1999 var ett fartøy registrert i Møre og Romsdal med leveringsplikt, som leverte fangstene til anlegg i Finnmark. Det var eiermessig tilknytning mellom fartøy og anlegg. Fartøyet er i dag flyttet tilbake til Finnmark og leverer til anlegg i konsernet.

Oppsummering og vurdering

Det fremgår av regiondirektørens vurderinger at leveringsvilkårene stort sett etterleves, bortsett fra i Finnmark. Men Finnmark synes å ha lagt en strengere mal til grunn for sin vurdering. På den annen side er det, særlig for Nordland, enkelttilfeller der mandatet er tolket slik at vilkårene er etterlevd, så lenge praktiseringen av ordningen ikke er omstridt. Formelt foreligger det brudd på leveringsvilkår når vilkårene ikke er oppfylt. Når leveringsforpliktelser har vært oppfylt i varierende grad, henger det også sammen med industriens behov. Filetindustrien kan ikke alltid benytte alle fiskestørrelser og hele artssammensetningen i fangsten til en tråler. Dertil driver fartøyene tidvis fiske langt fra filetbedriftene, for eksempel seifiske utenfor Møre og i Nordsjøen. Å transportere sei fra disse fiskefeltene til Nord-Norge for produksjon vil være lite hensiktsmessig, i hvert fall for rene ferskfisktrålere hvor fangsten lagres fersk, iset i kasser.

Manglende oppfylting av leveringsforpliktelsen har ikke alltid medført manglende råstofftilførsel. Industrien har hatt alternative råstoffkilder, de siste årene i første rekke ved forsyninger fra russiske trålere. Når leveranser fra russiske trålere reduseres, vil ordningen med leveringsforpliktelse få økt betydning.

For mange av aktørene synes det å være uklart om en leveringsforpliktelse innebærer å levere til markedspris eller lavere.

12.5 Spørsmålet om lønnsomhet

Leveringsplikten reiser ulike problemstillinger. På den ene siden skal myndighetene gjennom ordningen ivareta en distrikts- og bosettingspolitikk ved å sikre regioner eller enkeltsteder råstoff. På den andre siden er fartøy avhengige av driftsøkonomisk lønnsomme vilkår.

Leveringsplikten tilgodeser foredlingsanlegg ved at disse får rett til å motta leveranser av råstoff uten å måtte delta i en ordinær konkurranse med andre kjøpere. Fartøy og rederi som er omfattet av ordningen er pålagt en klar begrensning med hensyn til å

kunne planlegge drift av fartøy ut fra vanlige bedriftsøkonomiske vilkår. Eierskapet til fartøyene er av betydning for hvordan problemene oppleves. Hvis trålerne og anlegget har samme eier, vil det redusere konfliktmulighetene.

12.5.1 Lønnsomhet for samfunnet?

Begrepet samfunnsøkonomisk lønnsomhet har bare relevans dersom de enkelte bedrifter/enheter oppfattes som deler av en større helhet – et samfunn - hvor det er av interesse å vurdere hva som er fordelaktig ut fra en videre synsvinkel enn den enkelte bedrift.

Avgrensningen av samfunnet er prinsipielt viktig, bl.a. fordi alle medlemmene av et gitt samfunn skal/bør behandles likt, det vil si at de som utgangspunkt skal ha tilsvarende rettigheter og plikter. I Norge er det politisk enighet om at naturressursene olje og gass tilhører hele samfunnet, dvs. at alle nordmenn i nåværende og framtidige generasjoner har rett til en del av verdiskapingen som realiseres i disse næringene. Dette gjelder også for fisk, men her er det i tillegg enighet om at kystdistriktenes interesser i særlig grad skal ivaretas.

Fiskeriforvaltning basert på omsettelige kvoter, konsesjoner eller andre fisketillatelser vil gi løsninger som avhenger av bl.a. hvilket samfunn som er tillatt som omsetningsområde. Avgjørende vil det også være om fisketillatelsene deles ut gratis eller mot betaling. Det som er godt for Norge, er ikke nødvendigvis godt for alle landsdeler. Og det som er godt for en landsdel, er ikke nødvendigvis godt for en liten fjordkommune.

Målsettinger basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet har i fiskeriøkonomisk politikk vært konkretisert omlag som at:

- (1) den reelle lønnsevnen i fiskerinæringen skal økes;
- (2) ressursgrunnlaget skal vernes;
- (3) bosettingsmønsteret skal i hovedsak opprettholdes; og
- (4) næringen skal ha trygge og gode arbeidsplasser.

Målsetting (2) er egentlig knyttet til de biologiske restriksjoner som fiskeriene er underlagt. Denne ivaretas ved bl.a. bruk av totalkvoter, konsesjoner, maskevidde bestemmelser og lukking av felt med mye småfisk. Målsetting (3) er knyttet til ivaretagelsen av interessene til regionale og lokale samfunn innen det norske stor samfunnet. Denne målsettingen bryter i noen grad med synet om at naturressursen fisk skal komme hele samfunnet til gode. Det er erkjent at fiskeriene har en grunnleggende betydning for bosettingen langs store deler av kysten. Det vil her ofte ikke være mulighet for andre basisnæringer. Det er derfor alminnelig enighet om at fiskeressursene særlig skal utnyttes til fordel for kystsamfunnene.

12.5.2 Lønnsomhet for næringsutøver – hvem tilfaller verdiskapingen?

Torsketrålere

Generelt sett vil det være slik at jo flere og strengere vilkår et fiskefartøy er pålagt, dess mer vil det påvirke fartøyets lønnsomhet negativt. Dette fører igjen til at markedsverdi for fartøy og konsesjon reduseres.

Utvalget har fått laget en fremstilling som sammenligner oppnådde priser og lønnsomhet for ferskfisk- og rundfrysetrålere med og uten leveringsplikt. Disse er hentet fra en utredning professor Ola Flåten ved Norges fiskerihøgskole (Universitetet i Tromsø) har foretatt for utvalget om ordningen med leveringsvilkår.

I undersøkelsen er fartøyene gruppert som følger²¹:

Gruppe A (9/8). Trålere med leveringsvilkår og som overholdt disse.

Gruppe B (9/9). Trålere med leveringsvilkår som ikke er overholdt.

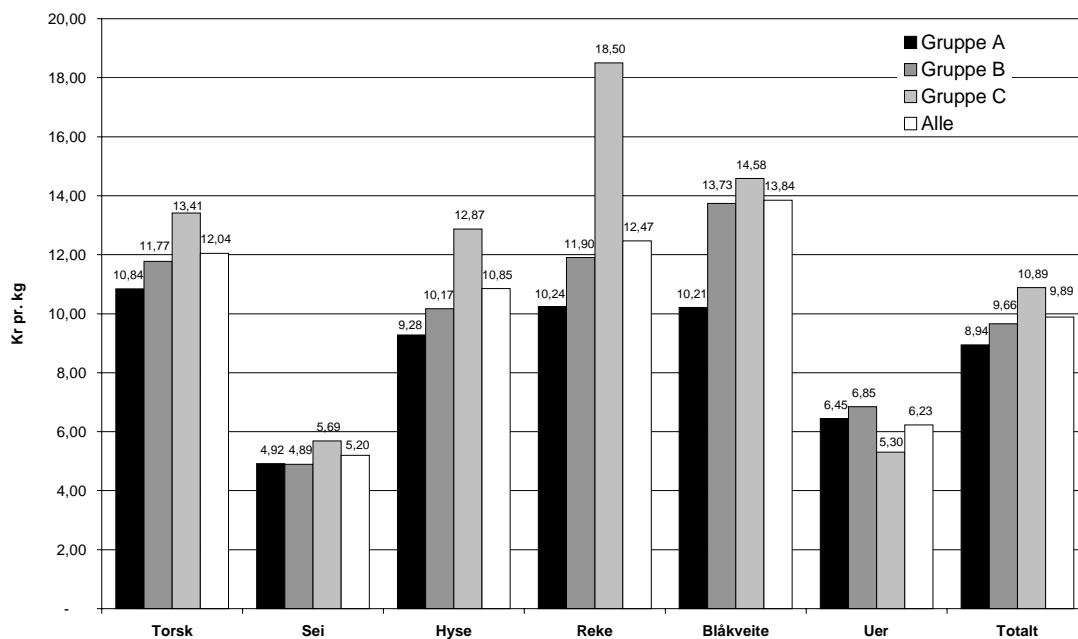
Gruppe C (9/7). Trålere som ikke hadde leveringsvilkår.

Gruppe D (27/24). Alle trålere i forannevnte grupper.

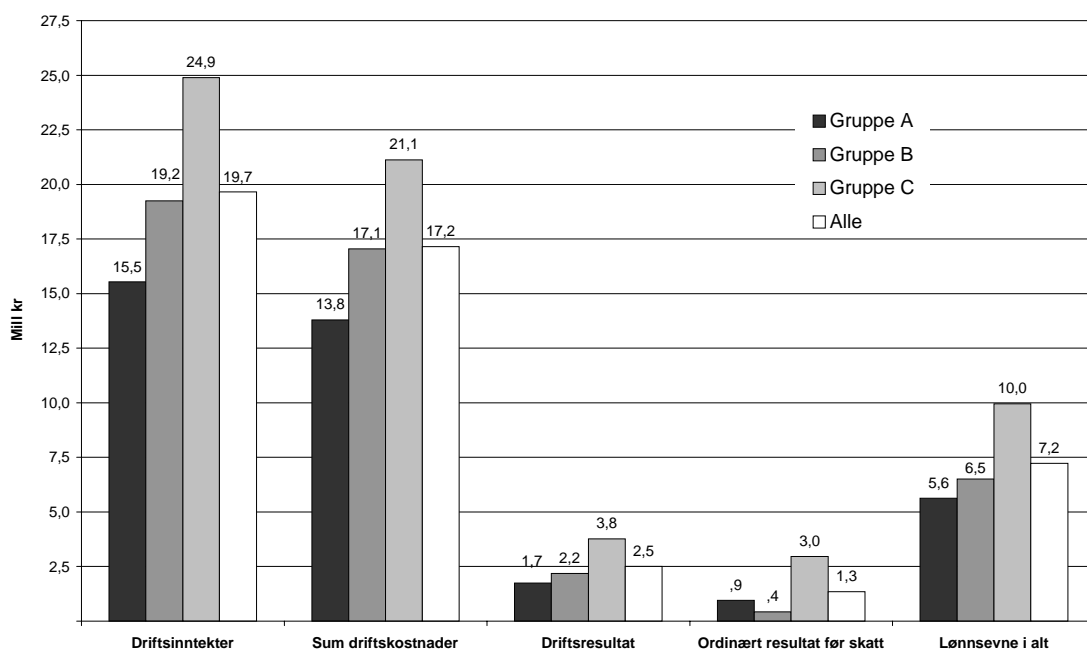
Tallene i figur 12.1 og 12.2 fra undersøkelsen bekrefter at torsketrålere med leveringsvilkår oppnår en gjennomsnittlig lavere førstehandspris og har lavere lønnsomhet enn torsketrålere uten slike og torsketrålere som bryter vilkårene.

²¹ Felles for alle trålerne som er med i undersøkelsen er at de har kvotefaktor 1, at de er helårsdrevne i henhold til Budsjettmyndighetens definisjon og at de for 1999 klart lar seg klassifisere i ei av de tre nevnte gruppene. Kriteriene for fordeling av fartøy med leveringsvilkår på gruppene A og B er de samme som er brukt av Fiskeridirektoratets Nord-Norge avdelinger. Fartøy som har overholdt leveringsvilkårene for 85% eller mer av årsfangsten er i gruppe A, mens de med null eller mindre enn 85% er i gruppe B. I vårt materiale er det overvekt av fartøy fra Troms, Finnmark og Nordland i henholdsvis gruppe A, B og C.

Figur 12.1 Gjennomsnittspris etter fiskeslag og trålergruppe



Figur 12.2 Noen regnskapstall, gjennomsnitt per fartøy etter trålergruppe, 1999.

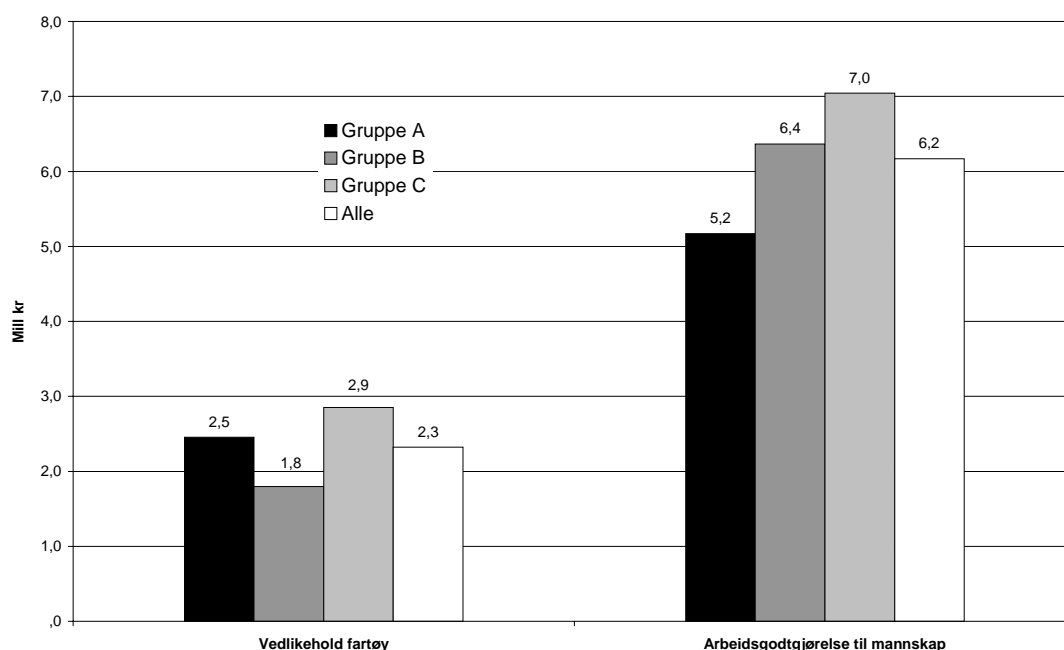


Kilde: Fiskeridirektoratet

Integrerte selskap

For slike selskap kan det være en tendens til at fortjeneste i den totale virksomheten i større grad tas ut på landanleggets hånd enn på trålernes. Dette har sammenheng med avlønningssystemet for mannskapet som har sine inntekter knyttet til brutto fangstverdi. Se for øvrig figur 12.3. På lengre sikt derimot må det legges til grunn at lottsatser og andre elementer i avlønningen vil bli justert i samsvar med forholdene på alternative deler av arbeidsmarkedet (se samme figur og senere kommentarer).

Figur 12.3 Vedlikeholdskostnader og arbeidsgodtgjørelse til mannskap, gjennomsnitt per. fartøy etter trålergruppe, 1999.



Kilde: Fiskeridirektoratet

Det kan stilles spørsmål om i hvilken grad leveringsvilkår påvirker verdiskapingen for fiske og foredling totalt sett, eller bare fordelingen mellom disse. I samfunnsøkonomisk sammenheng måles verdiskaping vanligvis ved bruttonasjonalprodukt (BNP). BNP tilsvarer summen av verdiskapingen i alle bedrifter og offentlig virksomhet i landet. Bruttoproduktet er således verdiskapingen til fordeling mellom arbeidskraft og kapital. Isolert sett vil en høyere fiskepris på førstehånd på kort sikt føre til større bruttoprodukt i fiske og lavere bruttoprodukt i foredling og omsetning. En lavere førstehandspris fører til det motsatte. Slik sett blir ikke det samlede bruttoproduktet for fiske og foredling påvirket, men fordelingen mellom de to sektorene og mellom fartøy, eier og mannskap påvirkes av endring i førstehandsprisen. Dette kan også ha betydning for den geografiske fordeling av verdiskapingen.

En friere konkurranse i omsetning av råstoff, vil isolert sett gi en høyere råstoffpris, som kommer fartøyets eier til gode. I tilfeller der konsern eier fartøy og anlegg, vil

konkurranse om mannskap og konserninterne forhold avgjøre fordelingen av fangstverdien.

Foredlingsanlegg tilgodesett med leveringsplikt

Driftsundersøkelsen i fiskeindustrien – oppsummering av inntjening og lønnsomhet i 2000 viser at avkastning på total kapital for alle år i perioden 1994-2000 var mindre i fiskeindustrien enn i fiskeflåten²². For året 2000 var det imidlertid omlag samme lønnsomhet i de to sektorene målt på denne måten. Undersøkelsen viser også at fylkesvis går det stort sett dårligere i Finnmark enn i Troms og Nordland. Siden råstoffkostnadene utgjør omlag $\frac{3}{4}$ av driftskostnadene i fiskeindustrien (konsumfisk) sett under ett, er det klart at driftsresultatet på kort sikt påvirkes vesentlig av råstoffprisen. På lengre sikt har ledelsens evne til tilpasning til varierende råstofftilgang, valg av produktsammensetning og dens investeringsbeslutninger også stor betydning for resultatet.

Fiskeriforskning ved Universitetet i Tromsø utførte for noen år siden en studie av vertikal integrasjon i fiskeindustrien²³. En av konklusjonene var at de bedrifter som hadde egne fartøy ikke var påviselig mer lønnsomme enn bedrifter uten egne fartøy. Forklaringene som forfatterne gir er blant annet:

”..en viktig årsak til at vertikalt integrerte bedrifter med fartøy ikke har bedre lønnsomhet enn bedrifter uten fartøy er at de ikke klarer å kompensere for den økte kapitalen som trengs. En annen forklaring er at ulike ledd i verdikjeden krever ulik kompetanse som er vanskelig å koordinere innenfor et vertikalt konsept. Det gjør det vanskelig å realisere gevinster av vertikal integrering, og dette samsvarer godt med empiriske studier i andre bransjer.”

Undersøkelsene bekrefter at fiskeindustri som er tilgodesett med leveringsvilkår har en kostnadmessig fordel. Dette har sammenheng med at råstoffprisen utgjør så mye som ca. $\frac{3}{4}$ av driftskostnadene. Hvordan dette slår ut for konsern med eiermessig integrasjon mellom fartøy og tilgodesett anlegg, er avhengig av kapitalkostnadene som er knyttet til fartøyene. Eiere som har kjøpt fartøy med konsesjon, vil her ha en høyere kapitalkostnad enn eiere som har fått konsesjonen gratis. Når noen aktører er tilgodesett, vil det diskriminere andre og følgelig hemme konkurransen.

Filetindustrien har en presset lønnsomhet. Dette er noe av bakgrunnen for at fartøy er pålagt leveringsplikt, og at prisene ved levering ikke ligger i øvre del av prissjiktet. I den grad filetindustrien har en uheldig struktur, vil leveringsplikten på sikt ikke løse slike problemer. Ordninger for å hjelpe en industri, vil vanligvis forsvares i den grad det skjer som overgangsordninger og er begrenset i tid. En kan for eksempel tenke seg at de internasjonale markedsforhold endrer seg på sikt og at produktiviteten kan økes på hjemmebane. Eksempel på førstnevnte kan være at lavkostnadsland vi møter hard

²² Bendiksen, B.I. (2000). Driftsundersøkelsen i fiskeindustrien – Oppsummering av inntjening og lønnsomhet i 2000. Rapport 15/2001, Fiskeriforskning, Tromsø.

²³ Dreyer, B., B.I. Bendiksen, A. Iversen og J.R. Isaksen (1998). Vertikal integrering – er det veien å gå? Rapport 22/1998, Fiskeriforskning, Tromsø.

konkurransen fra idag, på sikt realiserer økte produksjonskostnader ved at lønninger og priser stiger. Hjemlig produktivitet kan tenkes å forbedres ved å automatisere større deler av produksjonen og øke produksjonskapasiteten i enkeltbedrifter og selskap.

12.6 Drøftelse av vilkårenes innhold

Det er enkelte problemområder i forbindelse med ordningen med leveringsvilkår. En presset lønnsomhet vil naturlig forstørre konfliktpotensialet angående de forholdene som aktørene anser som vesentlige. Kjerneområdene her er pris, andel av fangst som skal omfattes av plikten, hvor fangsten skal leveres og hvorvidt fangsten skal leveres ubearbeidet og foredles i sin helhet på anlegg. En vil i de følgende avsnitt beskrive de enkelte forholdene nærmere.

12.6.1 Pris

Myndighetene har ikke tatt stilling til hvordan prisen på fisken skal avgjøres. Det er overlatt til partene å finne en ordning. I noen få tilfeller er det eksplisitt formulert i leveringsvilkårene at partene sammen kan fastsette pris, men ikke hvordan.

Pris vil bli oppfattet som et problem særlig hvis det ikke er eiermessig tilknytning mellom fartøy og anlegg. I noen tilfeller vil det være klart motstridende interesser når det gjelder prisspørsmålet.

Som tidligere nevnt kan prisen være et problem også internt i vertikalt integrerte selskap, hvis det er fravær av konkurranse om mannskap. I så fall kan det tenkes at det etableres en internpris på råstoffet som er i disfavør av mannskap. Foretatt undersøkelse tyder på at konkurranse om arbeidskraften presser lotten oppover, også for fartøyer med eiermessig tilknytning til anlegg. (Se figur 12.1 og 12.3).

Markedsforhold og prisfastsetting

Historisk sett har førstehåndsprisen i Norge i noen grad blitt bestemt i et nasjonalt marked der legal og økonomisk markedsrett har vært medvirkende for bestemmelse av prisenivået. Teknologiske endringer i fiske, produksjon og logistikk, samt endringer i det internasjonale handelsregimet, har imidlertid medført at også råfisk, herunder rundfrossen fisk, er i ferd med å bli en internasjonal handelsvare med internasjonalt bestemte priser. Fortsatt har likevel nasjonale, institusjonelle og markedsmessige forhold stor betydning for førstehåndsprisene for fisk (se Trondsen m.fl., 2002 for en sammenligning mellom Skottland, Island og Norge²⁴).

I samsvar med råfiskloven fastsettes minsteprisene i forhandlinger mellom salgslagene og FHL. I praksis greier imidlertid særlig større fartøy å få priser som i

²⁴ T. Trondsen, K. Helstad and J.A. Young (2002). Exchange method and catch value. A comparative analysis of ex-vessel prices in Scotland, Iceland and Norway 1990-1999. Mimeo. NCFS, University of Tromsø, Tromsø.

gjennomsnitt ligger over minstepris. Se for øvrig figur 12.1 som viser at fartøy som overholder leveringsvilkårene gjennomsnittlig realiserer en lavere førstehåndspris på fangsten.

Mange oppfatter spørsmålet om hvorvidt kjernen i leveringsvilkår i praksis er at fisken skal leveres til en pris under markedsprisen i området, som sentralt. Nedre prisleie vil være minsteprisen som salgslaget gjennom forhandlinger fastsetter for vedkommende distrikt. For de industrianlegg som får kjøpt fisk til noe under markedspris, vil dette gi positiv effekt på totalproduksjon og lønnsomhet.

For et anlegg som har en ugunstig beliggenhet (sett i forhold til fartøyets drift) kan det tenkes at anlegget må by over markedspris for å få en tilsvarende leveranse i en situasjon der anlegget konkurrerer med andre.

Om balansen i forhandlingssituasjonen

En del av kritikken mot ordningen har, som nevnt, vært rettet mot prisspørsmålet. Dette er først og fremst aktuelt når det ikke er eiermessig tilknytning mellom fartøy og tilgodesette anlegg. Hvis det som følge av leveringsplikten ikke er konkurranse om kjøp av fisken, blir det en ubalanse i forhandlingssituasjonen til fordel for anlegget.

Det kan tenkes flere tiltak som vil redusere usikkerheten og en eventuell ubalanse. En kan tenke seg retningslinjer for hvordan prisen skal fastsettes, og tiltak som kan bedre balansen i forhandlingssituasjonen. I en dom av 13.3.2002 fra Sunnmøre Tingrett (dommen er anket) ble det fastsatt slike retningslinjer for partene i saken. Her skulle prisen fastsettes på basis av de tre siste måneders gjennomsnitt i Råfisklagets to nordligste distrikter. En annen måte er å balansere forhandlingssituasjonen ved å fastsette plikter også for mottaker og tilsvarende økte rettigheter for fartøy. Dette kan en gjøre og samtidig beholde leveringsplikten i sin mest spesifiserte form, for eksempel til et konkret anlegg. Et tredje alternativ er å bedre forhandlingsbalansen ved å endre leveringsplikt fra anlegg til større regioner der fartøyet gir utbud på fangsten til alle anlegg innenfor en region. Skulle leveringsplikten fortsatt ha et element av "råstoff-sikkerhet", måtte imidlertid det opprinnelig tilgodesette anlegg få førsterett til å gå inn på øverste bud. En ville da normalt kunne forvente at fartøyet oppnår en høyere pris. Imidlertid vil bildet være avhengige av eierforhold i området. I tilfellet Øst-Finnmark er det for eksempel to store eierkonstellasjoner, som eier om lag halvparten hver av trålere med leveringsplikt. Hvordan en slik ordning med priskonkurranse vil fungere med få eiere er det vanskelig å vurdere, uten å foreta nærmere undersøkelser.

12.6.2 Hvor mye av fangsten skal omfattes?

Som beskrevet tidligere i kapittelet, varierer formuleringene i leveringsvilkårene også med hensyn til hvilken del av fangsten som skal omfattes. Men i de aller fleste tilfellene er det myndighetenes forutsetning at hele fangsten til tråleren skal leveres. Et slikt krav vil i en del tilfelle være for strengt og lite hensiktsmessig. Det må også tas hensyn til at det vil være vanskelig å håndheve vilkår som er for strengt formulert.

Det vil være spørsmål om flere arter enn torsk og hyse skal omfattes. Å utelukke sei fra ordningen, vil innebære en tilpasning til dagens praksis.

Det har vært reist kritikk mot leveringsvilkår som krever at fisk som tas i Nordsjøen må leveres i Nord-Norge. Det er også spørsmål om hvorvidt leveringsplikt for reker skal omfatte fangster i fjerne farvann som Canada og Grønland.

Det forhold at også bifangster omfattes av leveringsplikten, kan skape problemer. I uerfisket vil det bli en del bifangster av torsk, hyse og sei. Dette kan i enkelte tilfeller innebære større transportavstander.

Alle de nevnte hensynene tilsier at det ikke bør kreves at alle fangstene 100 % skal være omfattet av leveringsforpliktelsene.

12.6.3 Hvor og hvordan skal fangsten leveres?

Vilkårene varierer også med hensyn til hvor fangsten skal leveres (til spesifisert(e) anlegg, by eller landingssted, kommune eller region). Det er også et spørsmål hvorvidt fangsten skal losses fysisk av fartøyet på leveringsstedet, eller om det er tilstrekkelig å besørge at leveransen fysisk transporteres dit.

Sett fra fartøyets side vil landing av råstoff, i tillegg til prisspørsmålet, også være avhengig av hvor det er mest hensiktsmessig for rederiet å "snu turen". Det avhenger av rederiets adresse, mannskapets hjemsted, bunkringsmuligheter, kjøp av varer og tjenester, hvor det er slipp og verksted osv. Anlegg på mindre steder hvor slike tilbud er dårlige, vil tape i konkurranse i forhold til mer sentralt beliggende anlegg. For å kompensere for slike ulemper vil trolig rederier generelt kreve en høyere råstoffpris. Må fartøy gå langt, vil en også generelt kreve dekket ekstra døgnrater som påløper. Eiermessig kontroll over fartøyer, vil redusere slike problemer.

Sett fra lokalsamfunnets side, vil det i tillegg til lokale ringvirkninger av bearbeiding av fangstene på landanlegg, også komme ringvirkninger av drift og vedlikehold av fartøy, samt av lokal etterspørsel som mannskapets inntekter genererer. Praksis viser at mannskap, inklusive offiserer, hovedsakelig kommer fra fartøyets hjemtrakter eller leveringsområde dersom sistnevnte er stabilt. Det gjelder også vedlikehold av fartøy og redskap i den grad de nødvendige tjenester er tilgjengelig i et av områdene. Se for øvrig figur 12.3.

12.6.4 Ubearbeidet fangst for foredling?

Som nevnt er vilkårene for i hvilken tilstand fangsten skal leveres og om den skal bearbeides, ikke standardisert. Det vil her være grunn til å gå gjennom vilkårene for de ulike trålerne, en for en, for å se om det er behov for en presisering.

Dette gjelder også når det ikke er sagt noe klart om det i vilkårene. Om fangsten leveres rund eller sløyd og hodekappet, må fra anleggets side være avhengig av dets utstyrsark. Men skal ordningen ha en mening, må fangsten kunne benyttes til foredling på de(t) aktuelle anlegg. Selskap med foredlingsanlegg som eier fartøy underlagt leveringsvilkår, må kunne dokumentere at det driver videreforedling av fisk på regulær basis.

At prinsippet bør være at fangstene leveres for foredling ved anleggene, behøver ikke nødvendigvis å forhindre at et anlegg kan videreselge deler av fangsten. Dette kan fremme spesialisering i produksjonen, som er en viktig konkurransefaktor. For eksempel kan dette fremme at anlegg innenfor en region spesialiserer seg i større grad på ulike størrelser og produkter. Et hensyn som taler imot at et anlegg får adgang til å videreselge en del av fangsten, er at det kan være vanskelig i praksis å sette en slik grense, og å kontrollere at den blir etterlevd.

12.7 Vurdering og forslag til tiltak

Et hovedhensyn for leveringsvilkår er at industrien får jevn og tilstrekkelig råstofftilførsel til å holde virksomheten i gang. Endringer i dagens leveringsvilkår vil imidlertid skape rom for strukturelle endringer i industrien. Et annet viktig hensyn er at rederiene trenger en viss frihet med hensyn til driften av fartøyet. Videre må det tas hensyn til at anlegget må planlegge driften. For eksempel vil det ikke være aktuelt for en bedrift å motta hele årsfangsten fra en tråler i løpet av kort tid. Det vil også forekomme perioder når anlegget ikke ønsker å motta fisk fra fartøyer med leveringsplikt. Dette kan skyldes god tilgang på kystfisk under sesongfiskerier, leveranse fra andre norske eller utenlandske trålere eller stenging på grunn av ferieavvikling. Det er derfor viktig å finne rasjonelle ordninger som er tilfredsstillende og hensiktsmessige både for selger og kjøper.

Vinnerne blir særlig dagens fartøyeiere, som i all hovedsak er industrien selv, dersom leveringsvilkårene mykes opp. På lengre sikt er det trolig at den økte konsesjonsverdien som en slik friere fartøytilpasning innebærer, kapitaliseres i regnskapet sammen med fartøyet. Den samfunnsøkonomiske verdi som fisket kan skape utover vanlig belønning til arbeid og kapital, såkalt grunnrente, kan derfor fortsatt forbli usynlig i de vanlige bedriftsøkonomiske regnskap, slik som drøftet foran. De som kjøper fartøy med konsesjon og kvote må regne med å betale for de forventede verdier i framtidig fiske og vil således måtte dekke ekstra renter og avkastning på investert kapital.

Er lønnsomheten for dårlig i filetindustri som eier trålere, vil dette i sin ytterste konsekvens kunne føre til at filetindustri nedlegges, eventuelt at det legges om til mindre arbeidskrevende produksjon, for eksempel saltfisk eller pakking av ferskfisk, eller man fortsetter utelukkende med tråldrift.

Et av formålene med deltakerloven er at utnyttelsen av fiskeressursene kommer befolkningen i kystdistriktene til gode. Dette er bakgrunnen for fastsettingen av leveringsvilkår. Utvalget mener at leveringsvilkår fortsatt har berettigelse. Men dette

forhindrer ikke at det innføres større fleksibilitet i ordningene. Det at råstoffordelingen i større grad kan omsettes til de konkurransedyktige anlegg og selskap, må antas å sikre bærekraftige enheter i fiskerinæringen.

I dag er alle leveringsvilkårene inntatt i enkeltvedtak som gjelder de ulike berørte trålerne. Det er ikke fastsatt noen fellesbestemmelser ved forskrift som regulerer leveringsplikten nærmere.

Utvalgets forslag egner seg for fastsetting i en forskrift om leveringsvilkår. Dette forhindrer ikke at dersom særlige forhold gjør seg gjeldende, kan noen av kravene tilpasses for den enkelte tråler. Hovedprinsippet i forslaget om at det skal være en viss konkurranse mellom flere foredlingsanlegg, kan eventuelt fastsettes i en forskrift. I tillegg kan det eventuelt fastsettes nærmere krav angående enkelte anlegg ved enkeltvedtak for de berørte trålerne.

Utvalget går inn for at fylke skal være området for leveringsplikten. En går videre inn for at det er fangster av torsk og hyse nord for 62°N som omfattes. Dette området vil være sammenfallende med det viktigste geografiske skillet for fiskerireguleringene. Henholdsvis 80 % og 60 % av torsk og hyse av fartøyets årsfangster bør omfattes av leveringsvilkåret. Utvalget foreslår at utbudsprisen skal være markedspris som skal tilsvare gjennomsnittlig oppnådd pris for tilsvarende fisk (fersk eller fryst) på auksjon eller eventuelt ved annen omsetning de siste fire uker før salget finner sted. Hvis ingen anlegg i fylket tilbyr en slik pris, bør råstoffet kunne tilbys på det åpne markedet. Slike fangster bør regnes av den delen av fartøyets kvote som er underlagt leveringsplikten.

Leveringene må skje til foredling ved anlegg. Det kan ikke kreves at hver levering skal kunne spores gjennom anlegget. Men anleggene må kunne dokumentere at deres produksjon av torskefisk på helårsbasis står i forhold til de fangstene som er levert fra trålere med leveringsplikt.

Det vises til forslag om endring i ordningen i kapittel 17, "*Forslag til endring i leveringsvilkår*".

13 Når selskap eier fiskefartøy

13.1 Eierskifte i selskap

Eierskifte i børsnoterte selskap reiser særlige spørsmål. Dette gjelder eierbegrensningene for selskap som eier fiskefartøy og i saksbehandlingen ved omsetning av aksjer i slike selskap. Et klart problem ligger i dagens bestemmelse i deltakerloven om at eierendringer i selskap skal forhåndsgodkjennes av myndighetene, noe som i praksis er vanskelig for selskap med mange aksjonærer. Dette gjelder også for selskaper som ønsker å børsnoteres.

13.1.1 Saksbehandlingspraksis

Deltakerloven krever at enhver overdragelse av aksjer skal godkjennes på forhånd av departementet. Men i praksis har myndighetene lagt til grunn at det for børsnoterte selskap som har dispensasjon til å eie fiskefartøy, er nok med kvartalsvise meldinger om aksjeoverdragelser.

Eierskifter i selskap blir etter loven saksbehandlet som søknader om ny ervervstillatelse. Saksbehandlingen kan være omfattende og har i enkelttilfeller tatt forholdsvis lang tid.

13.1.2 Vurdering

Dagens saksbehandlingspraksis vurderes til å være lite hensiktsmessig.

I første rekke gjelder dette lovens krav om forhåndsgodkjenning av aksjeoverdragelser som i praksis vanskelig kan etterfølges. Eierskifte i større børsnoterte selskap skjer hyppig. Enhver eierendring innebærer i dagens system i prinsippet en ny ervervssøknad. Utvalget mener at denne praksis må endres.

Utvalget ser det slik at saksbehandlingstiden i forbindelse med eierskifte og ervervssøknader fra selskap kan reduseres ved å legge om til et system med egenmelding, slik som i forslag om dispensasjonsforskrift.

Utvalget har lagt vekt på følgende hensyn ved utarbeidelse av forslagene:

Generelle og nøytrale ordninger:

Det er ønskelig at ordninger som gjelder for selskap er generelle, og ikke avhengig av at selskapet er børsnotert. Det er ikke noe poeng at et selskap skal stimuleres til å søke om børsnotering, for å få en smidigere ordning for godkjenning av aksjeoverdragelser.

Forenkling av saksbehandlingen:

Det bør være en målsetting å spare ressurser, kostnader, tid og arbeid, for næring og myndigheter, samtidig som ordningen ivaretar de reelle hensyn.

Forutsigbarhet, likebehandling av søkere og trygghet i søknadsprosessen:

Det er et mål å redusere usikkerheten for aktørene ved å fastsette konkrete vilkår. Usikkerhet for næringsaktører kan være knyttet til frykt for forskjellsbehandling og hvilke vilkår som "egentlig gjelder".

Krav til søker og søknad:

Det bør i større grad legges vekt på søkerens egeninnsats i å dokumentere at vilkårene er oppfylt. Dette vil også i større grad sikre at søknaden er reell.

Informasjonskrav til søknad

Opplysninger som er relevante i en behandling av søknaden må kreves vedlagt. Hvilke opplysninger som kreves, må klart fremgå av bestemmelsene.

Fleksibilitet og nøytralitet:

Samfunn og næring er i vedvarende endring. Hensiktsmessige retningslinjer i dag trenger ikke være det i morgen. Retningslinjer bør endres i samsvar med de til enhver tid reelle behov for regulering og kontroll.

13.1.3 Forslag til nytt saksbehandlingssystem

Utvalget foreslår en dispensasjonsadgang fra aktivitetskravet for trålere med leveringsvilkår i ferskfisktrålergruppen basert på egenmelding og etterfølgende kontroll.

Tilsvarende foreslår utvalget at en går over fra en ordning med krav om forhåndsgodkjenning ved aksjeoverdragelser til meldeplikt og etterfølgende kontroll.

Kontrollen tenkes gjennomført på stikkprøvebasis eller når det foreligger grunn til å tro at kontroll kan avdekke overtredelser. Ved overtredelser forutsettes det brukt sanksjoner som har tilstrekkelig avskrekkende virkning.

De som har fått ervervstillatelse, er gitt en særrett fra samfunnet til å drive fiske. Selskap som har fått ervervstillatelse må påse at vilkårene angående eiersammensetningen til enhver tid er tilfredsstillt. Selskapet risikerer å miste ervervstillatelsen, dersom eierforholdene ikke er i samsvar med lovens krav. Selskapet forutsettes derfor å informere sine aksjonærer om hvilke regler som gjelder.

Det vises til kapittel 16, Forslag til endring av lovverk om overdragelse av aksjer i selskap.

13.2 Fiskeridirektoratets Merke- og deltakerregister

13.2.1 Bakgrunn og formål

Fiskeridirektoratet er i avslutningsfasen med å tilrettelegge et nytt funksjonelt Merkerregister som inneholder detaljert informasjon om det enkelte fiskefartøy og dets eier. På bakgrunn av at informasjonsinnholdet i Merkerregisteret de siste årene har fått økt betydning for myndighetene i kontroll av innsatsen i fiskeriene, er den eierrelaterte informasjonen i Merkerregisteret derfor blitt mer omfattende. Samtidig er registreringsverktøyet endret for enklere å kunne registrere og ta vare på alle endringer som skal meldes inn.

Et nytt deltakerregister med informasjon om konsesjoner og deltakeradganger i lukkede fiskerier er etablert i forlengelsen av det nye Merkerregisteret.

Disse registrene skal først og fremst være saksbehandlingsverktøy for myndighetene i arbeidet med å regulere innsatsen i fiskeriene. Siden 1. mars 2002 er imidlertid innholdet i registrene oversendt ukentlig til salgslagene for benyttelse i deres arbeid knyttet til kvotekontroll.

I løpet av sommeren vil deler av informasjonsinnholdet bli åpent tilgjengelig for alle via internett.

I utviklingen av nytt Merkerregister er det lagt vekt på å slette inaktive fiskefartøy samt å innhente og registrere mer oppdatert og detaljert eierinformasjon for det enkelte fartøy.

13.2.2 Beskrivelse

Det nye Merkerregisteret danner fundamentet for den informasjonsflyt som er etablert for å sikre et mest mulig korrekt og oppdatert deltakerregister.

I Merkerregisteret er det etablert en intern fartøyidentifikator som skal følge det fysiske fartøy uansett eier, fartøynavn og registreringsmerke. Tilsvarende har en etablert organisasjonsnummer og fødselsnummer som entydig identifikator av eier til fiskefartøy og benyttet samme identifikator på foretak og person registrert som

aksjonær eller andelshaver i et foretak. Koblingsnøkkel mellom eieropplysninger i Merkerregisteret og Fiskermanntallet er fødselsnummer.

Når det gjelder selskap som eier fiskefartøy og eiere av selskapet, er opplysninger av denne art registrert i Merkerregisteret så langt det er hensiktsmessig for å verifisere at de fiskeripolitiske målsetninger om en fiskereid flåte er oppfylt.

Aksjonærsammensetning i børsnoterte selskap er ikke registrert.

Deltakerregisteret vil bli løpende oppdatert med informasjon om konsesjoner som er tildelt for bestemte fartøyer, samt årlige kvoter som er tildelt de ulike fartøyene i lukkede fiskerier. Tilsvarende gjelder for informasjon om eierforhold.

Deltakerregisteret inneholder ikke opplysninger om hvilke fartøy som har adgang til å delta i ”åpne” fiskerier. Ett eksempel på sistnevnte, er hvilke fartøy som kan delta i Gruppe II i de konvensjonelle fiskerier etter torsk nord for 62 gr.

Opplysningene i deltakerregisteret holdes ajour med fartøyinformasjon og eierinformasjon som er registrert i Merkerregisteret, samt vedkommende eiers status i Fiskermanntallet. Når det registreres endringer i opplysninger av betydning for den enkelte deltakeradgang eller konsesjon, blir dette automatisk signalisert i deltakerregisteret. I tillegg er det etablert rutiner for å rette opp uoverensstemmelser som oppdages ved internt bruk i direktoratet eller salgslag.

13.2.3 Vurdering

Det nye Merke- og deltakerregister vil være et viktig verktøy i fiskeriforvaltningen. Nytt av registeret i saksbehandling av ervervssøknader, konsesjonssaker og egenmeldinger i forbindelse med utvalgets forslag vil være avhengig av kvaliteten på og omfanget av eierinformasjon som ligger inne.

Det vil også være nyttig i behandling av slike saker som nevnt over, at Fiskeridirektoratet mer effektivt kan få oversikt over hvor mange rettigheter som er knyttet til enkeltfartøy.

Etter utvalgets mening må det kreves lagt inn eierinformasjon som muliggjør løpende kontroll av bestemmelsene om aktiv fisker m.v. som eier av fiskefartøy, av konsentrasjonsbestemmelsene og eierbegrensningen i fiskerigrenseloven.

Hvis utvalgets forslag tas til følge, vil det være svært viktig at eieropplysninger som innkommer ved egenmeldinger etter bestemmelsene i dispensasjonsforskrift og forskrift om overdragelse av aksjer, legges inn fortløpende. Dette bør også gjelde børsnoterte selskap. Dette vil sikre at eieropplysningene som ligger inne, til enhver tid er tilstrekkelig oppdaterte for bruk i saksbehandling. Slike meldinger fra selskapene bør gjelde:

1. Ved overskridelse av visse eierterskler (2/10 og 5/10).
2. Ved endringer i antall aksjer som eies av de fem største eierne.

3. Opplysninger om opsjoner til kjøp av aksjer og rettigheter til stemmeutøvelse i selskap.

13.3 Vurdering av særlige krav til selskap

13.3.1 Er utøvelsen av eierskap reell?

Utvalget er bedt om å vurdere om det er hensiktsmessig å bruke vilkår for å sikre at aktive fiskere ”faktisk har kontroll over virksomheten”, når det ikke er gjort unntak fra aktivitetskravet.

Utvalget vurderer at slike vilkår kan sikre at det formelle eierskap er i overensstemmelse med de faktiske forhold.

Det drøftes her om det skal stilles særlige krav til selskap som sammensetning av styret og innhold i selskapets vedtekter. Det redegjøres også for problemstillinger knyttet til underhåndsavtaler. Slike spørsmål er aktuelle når en skal vurdere hvorvidt den aktive fisker utøver et eierskap som er i overensstemmelse med den majoriteten av aksjer personen etter loven skal ha. Etter bestemmelsene i deltakerloven skal aktiv fisker både eie og kontrollere majoriteten av aksjene. For å sikre at fisker faktisk utøver eierkontroll kan en i utgangspunktet benytte flere virkemidler som omtales her. Det vises også til omtale av selskapslovgivningen i kapittel 7.1.

13.3.2 Krav til styreflertall av aktive fiskere?

Ved instruks av 8. februar 1999 til direktoratet, ”Instruks vedrørende eierskap til fiskefartøy –vilkår for å sikre aktive fiskeres kontroll med selskap som eier fiskefartøy”, fastsatte Fiskeridepartementet at aktive fiskere som regel skal ha flertall i styrene i selskap som eier fiskefartøy. Imidlertid har myndighetene i praksis valgt å ikke sette slike vilkår i mer enn en liten andel av sakene.

Aksjeloven krever at et styret skal ha minst 3 styremedlemmer (og at det er daglig leder i selskapet) hvis aksjekapitalen i et selskap er på 3 millioner eller mer. Styret og styremedlemmer velges av generalforsamlingen ved flertallsbeslutninger. Ordinær generalforsamling holdes en gang i året.

Det er et krav i aksjeloven at flertallet av styrets medlemmer må bo i Norge eller være EØS-borger og bosatt i et EØS-land. Næringsdepartementet kan dispensere fra bestemmelsen.

I generalforsamlingen har hver aksje en stemme, slik at hvis fisker har majoritet vil styret kunne ”kastes” hvis vedkommende ikke er tilfreds med deres arbeid. Eiere med over 10 % av aksjekapitalen har myndighet til å beordre styret til å innkalle til ekstraordinær generalforsamling. Dette innebærer at majoritetseier relativt raskt kan gripe inn hvis styret handler imot ens interesser.

Man kan tenke seg at styret på kort sikt kan ta beslutninger som majoritetseier ikke er enig i. Men med tanke på at majoritetseier relativt raskt kan gripe inn overfor et "ustyrlig styre" og at styret vil være bundet av begrensningene i deltakerloven og fiskerigrenseloven, er det ikke noe generelt behov for å ha krav om at aktive fiskere skal ha flertall i styret. I mange tilfeller vil det være nyttig for selskapet å få inn ekstern kompetanse for eksempel i forretningsdrift. I praksis har direktoratet heller ikke i mange saker krevd styreflertall.

Utvalget går ikke inn for en endring av ordningen med at den aktive fiskeren både skal ha mer enn 50 % av aksjene og ha den faktiske kontrollen med virksomheten. Utvalget vurderer det slik at kvaliteten ved et eierskap ikke bare kan relateres til den matematiske eierandel, men også hvorvidt det følger innflytelse på og kontroll med utøvelsen av eierskapet. Utvalget mener at deltakerlovens § 6 fortsatt må praktiseres bokstavelig, for at prinsippet om fiskereid flåte ikke skal bli uthult.

Det må følgelig kreves at aktive fiskere har faktisk kontroll over selskapet.

Men utvalget anbefaler ikke at det skal gjelde noen regel som krever styreflertall av aktive fiskere. Utvalget går derfor inn for at Fiskeridepartementet trekker tilbake ovennevnte instruks om dette til Fiskeridirektoratet.

13.3.3 Krav til selskapets vedtekter?

Utvalget har vurdert om det kan være grunn til å kreve at selskap som eier fiskefartøy, bør ha bestemmelse i vedtektene at det gjelder lovbestemte eierskapsbegrensninger og at selskapet derfor skal godkjenne nye aksjonærer. Men utvalget er kommet til at det ikke vil komme med et slikt forslag.

Selskapene vil uansett være ansvarlige for at eierskapsbegrensningene respekteres. Det bør være opp til selskapet selv å ta stilling til om vedtektene skal kreve samtykke fra selskapet ved aksjeoverdragelser. Uten slik vedtektsbestemmelse vil selskapet risikere uryddighet i forhold til aksjonærene. Det er nemlig fastsatt oversiktlig prosedyrer i aksjeloven og allmennaksjeloven, for krav om eventuell godkjenning fra styret av aksjeoverdragelser.

Utvalget viser til at aksjeloven (§ 4-12) bestemmer at erververen av en aksje straks skal sende melding til selskapet om sitt aksjeerverv. Aksjeeierregisteret skal inneholde aksjeeiernes navn, fødselsdato og adresse, eller - for juridiske personer - firma, organisasjonsnummer og adresse. Videre skal registeret opplyse om aksjenes omsettelighet er innskrenket ved vedtektsbestemmelse. Det er lovbestemt at aksjeeierregisteret skal være tilgjengelig for enhver.

Er det fastsatt i vedtektene at en eier av en aksje skal ha visse egenskaper, kan styret i følge aksjeloven gi en eier som ikke tilfredsstiller vilkårene, en frist på minst tre måneder for å bringe forholdet i orden. Hvis forholdene ikke blir brakt i orden, kan

styret pålegge tvangssalg av aksjene. Disse reglene tilsier at selskap som eier (andeler i) fiskefartøy, bør vedtektsbestemme at aksjeoverdragelser krever styregodkjenning.

Dette fremmes ved at det er fastsatt i vedtektene at aksjeoverdragelse krever samtykke fra styret. Men utvalget mener at det ikke skal lovbestemmes at selskapet skal vedtektsfeste eierbegrensningene. Selskapet vil være ansvarlig for at eierbegrensningene respekteres. Det bør være opptil selskapet selv å ta dette inn i vedtektene. For selskapet vil det være en fordel å ha et ryddig forhold til aksjonærene.

13.3.4 Om underhåndsavtaler

En må legge til grunn at underhåndsavtaler forekommer i noen grad. Omfanget er vanskelig å kartlegge. Et typisk tilfelle er at eksterne investorer tilfører fiskebåtrederi kapital ut over deltakerlovens krav om at aktive fiskere skal eie og kontrollere over 50 % av aksjene i selskap som eier fiskefartøy.

I slike tilfeller kan det på offentlig tilgjengelige dokumenter være ført at fiskeren er majoritetseier. Men så er det i tillegg gjort underhåndsavtaler der fiskeren frasier seg den reelle styringsretten, fordi oppført egenkapital i rederiet i realiteten er et lån fra investor. Dette innfrir ikke deltakerlovens krav.

I Ot.prp. nr. 67 (1997-98), *Om lov om retten til å delta i fiske og fangst*, kommer myndighetene så vidt inn på problemstillingen. Det ble der fremholdt at fiskerimyndighetene bør kontrollere selve selskapsavtalen samt eventuelle aksjonæravtaler. Dette vil være for å avgjøre om selskapsoppbyggingen er forenlig med lovens formål om at fiskefartøy skal være eid av aktive fiskere.

I de tilfeller der det eksisterer hemmelige avtaler kan det være problematisk å avsløre dette. Det vil alltid være noen som mot en godtgjørelse er villig til å la seg bruke av personer eller selskap som ikke kan erverve fiskefartøy på lovlig måte.

Myndighetene må videre påse at lovens krav ikke omgås ved hjelp av stråmenn, stråselskap, avtaler eller bindinger av ulike slag. Utvalget mener at myndighetene må gripe inn med strenge reaksjoner når slike forhold avdekkes.

13.4 Utenlandsk eierskap

13.4.1 Utlendingers adgang til å eie norske fiskefartøyer

Utvalget er bedt om å vurdere hvordan nasjonalitetskravet etter fiskerigrenseloven bør praktiseres ved indirekte eierskap til selskap som eier fiskefartøy. Det har vært reist spørsmål om indirekte eierskap også bør kunne skje gjennom utenlandske selskaper.

I Perspektivmeldingen ble det gitt følgende omtale av spørsmålet om utenlandsk eierskap til norske fiskefartøyer: "*I de tilfeller hvor utenlandsk selskap eies 100% av norsk statsborger har det vært fremholdt at dette bør være tilstrekkelig til å ivareta lovens formål.*"

Utvalget vil først gi en generell fremstilling av de reglene som gjelder for utenlandsk eierskap i norske fiskefartøyer. Deretter vil en drøfte om det er grunner som tilsier endring av dagens regler, herunder om indirekte eierskap reiser særlige spørsmål.

13.4.1.1 *Lovbegrensningen for utenlandsk eierskap*

I følge deltakerloven kan ervervstillatelse for fiskefartøyer gis til norsk statsborger eller en som er likestilt med norsk statsborger etter fiskerigrenseloven. Som likestilt med norsk statsborger er i følge fiskerigrenseloven (§ 2, pkt 2) aksjeselskaper og andre selskaper med begrenset ansvar når:

- a) selskapets hovedkontor og styrets sete er i Norge og
- b) styrets flertall, herunder styrelederen, består av norske statsborgere som er bosatt i Norge og har bodd her de siste to år og
- c) norske statsborgere eier aksjer eller andeler på minst 6/10 av selskapets kapital og kan utøve stemmerett i selskapet med minst samme andel.

Kravet under b) om sammensetningen av styret avviker noe fra aksjelovens (og allmennaksjelovens) krav i § 6-11. I følge aksjeloven skal daglig leder og minst halvdelen av styrets medlemmer være bosatt i Norge, med mindre det gjøres unntak i det enkelte tilfelle. Aksjeloven har altså ikke noe krav om norsk statsborgerskap. Men det er presisert i aksjelovens bestemmelse at kravet om å være bosatt i Norge, ikke gjelder statsborgere i andre EØS-land, når de er bosatt der.

Den refererte bestemmelsen i fiskerigrenseloven ble endret samtidig med vedtakelsen av den nye deltakerloven av 26. mars 1999. Inntil da hadde fiskerigrenseloven krevd at hele styret i selskapet skulle bestå av norske statsborgere som også var bosatt i Norge. Videre var kravet før lovendringen at hele styret skulle eie aksjer eller andeler i selskapet. Departementet begrunnet forslaget til endring av fiskerigrenseloven med

at det ikke skulle være grunn til å ha strengere bestemmelser for styrets sammensetning etter denne loven enn etter sjøloven. Det ble vist til at det blant annet var like stort behov for å hente inn profesjonelle styremedlemmer utenfor aksjonærenes rekke i et fiskeriselskap som i et hvert annet selskap.

Fiskerigrenselovens bestemmelser om "norsk" fartøy er langt på vei bygget på sjølovens bestemmelser om fartøy i vanlig skipsfart. En sammenlikning med de tilsvarende bestemmelsene i sjøloven om norsk fartøy er derfor av interesse.

13.4.1.2 Fiskerigrenselovens forhold til sjøloven

Sjøloven av 24. juni 1994 nr. 39 har restriksjoner for utenlandsk eierskap til norske fartøyer i vanlig skipsfart. De nevnte bestemmelsene fra fiskerigrenseloven § 2, pkt 2, er hentet fra sjøloven. Men sjøloven har for fartøy i vanlig skipsfart enkelte bestemmelser om EØS som ikke ble tatt inn i fiskerigrenselovens regler for fiskefartøyer. Sjøloven likestiller med "norsk selskap" et selskap som har hovedforetak eller hovedadministrasjon i et EØS-land. Personer med statsborgerskap eller bopel i et annet EØS-land sidestilles med norsk statsborgerskap eller bopel. Dette følger av EØS-avtalen.

Tilsvarende sidestilling av selskap og borgere innen EØS-området er ikke gjort for fiskefartøy i fiskerigrenseloven. EØS-avtalen gjør nemlig unntak for eierskap til norske fiskefartøyer fra de alminnelige bestemmelsene om etableringsrett og frie kapitalbevegelser. I EØS-avtalen er det således bestemt at Norge kan opprettholde de restriksjoner for utenlandske statsborgeres og selskapers eierskap til norske fiskefartøyer som gjaldt på datoen for undertegningen av avtalen. Det heter videre at restriksjonene ikke skal være til hinder for at utenlandske statsborgere investerer i landbasert fiskeforedling eller i selskap som bare indirekte er engasjert i fiske. Det er presisert i EØS-avtalen at norske myndigheter skal ha rett til å pålegge selskaper som helt eller delvis er ervervet av utenlandske statsborgere, å avvikle sine investeringer i fiskefartøyer. Etter utvalgets inntrykk har ordningene fungert etter sin hensikt. Det har ikke oppstått situasjoner som har gjort det nødvendig å pålegge utenlandske selskaper å avvikle investeringer i norske fiskefartøyer.

13.4.1.3 Dispensasjonsadgangen i sjøloven

Sjøloven har en generell dispensasjonsadgang fra kravene om minst 60 % norsk eierskap og med stemmerett for minst 60 % av stemmene i selskapet. Næringsdepartementet kan således "akseptere som norsk" også selskaper hvor majoritetsinteressene er på utenlandsk eie. Næringsdepartementet har gitt dispensasjon når utøvelsen av driften skjer fra Norge og hvis virksomheten ellers er knyttet til Norge. Det har videre vært lagt vekt på om morselskapet er etablert i land som Norge har skatteavtale med, slik at selskapet er underlagt norsk beskatning, dersom midler føres ut av Norge.

For norsk fiskefartøy finnes det ingen tilsvarende generell dispensasjonsmulighet. Selskaper med mer enn 40 % utenlandsk eierskap vil altså normalt ikke kunne aksepteres som eier av norsk fiskefartøy. Utvalget kan ikke se at det for fiskefartøyer er

grunn til å gi mulighet til mer enn 40 % direkte utenlandsk eierandel i norske selskap. Utvalget ser således ikke behov for en slik dispensasjonsadgang som sjøloven i dag gir for handelsflåten.

Det vises til at fiskerigrenseloven gir Kongen adgang til i særlige tilfelle å gjøre unntak fra kravene om norsk eierskap, når bedriften som eier fiskefartøyer har en virksomhet som er naturlig knyttet til tilvirkningsanlegg i Norge. Bakrunnen for denne lovbestemmelsen var ønsket om at Nestlé-konsernet i sin tid skulle få overta Findusanlegget med trålere i Hammerfest.

13.4.1.4 Nærmere om internasjonal utvikling vedrørende investeringer

Globaliseringen av næringslivet i alle land har medført en liberalisering av bestemmelser som begrenser utenlandske investeringer generelt sett. Dette har vært i regi av internasjonale organisasjoner som WTO og OECD. Når det imidlertid gjelder fiskefartøyer, har de fleste land fortsatt begrensninger i muligheten for utenlandsk eierskap. Utvalget er ikke kjent med at det de siste årene har vært konkrete initiativ innenfor de nevnte organisasjonene om investeringer i fiskeflåten. Dersom slike initiativ skulle bli tatt, må en regne med at mange land vil dele Norges syn om at sterke forvaltningsmessige og distriktsmessige forhold tilsier at investeringer i fiskeflåten ikke må liberaliseres ytterligere.

Tilsvarende er det ikke noe i dag som tilsier at EØS-avtalen skal endres med virkning for eierskap til norske fiskefartøyer. Det må altså legges til grunn at begrensninger av investeringer i den norske fiskeflåten fra andre EØS-land vil bli stående på maksimum 40 % av aksjekapitalen. Men uansett er det en styrke å ha ordninger for eierskap til fiskeflåten som sikrer kystsamfunnenes interesser, uten at det kreves norsk eierskap. Kravet om at en må være aktiv fisker for å kunne eie norsk fiskefartøy, er jo i stor grad motivert ut fra behovet for å sikre kystsamfunnene. Kravets betydning vil altså ikke bli mindre viktig i en verden hvor investeringer i fiskefartøyer eventuelt skulle bli ytterligere liberalisert.

13.4.2 Beskrivelse av indirekte eierskap

Med indirekte eierskap menes at det selskapet som eier fartøyet, igjen eies av annet selskap, eventuelt i flere ledd.

Det har vært lagt til grunn at fiskerigrenseloven i likhet med sjøloven gir adgang til indirekte eierskap. Det norske selskapet som eier fartøyet, kan altså eies av et annet norsk selskap. Dette kan illustreres med følgende eksempel: Et norsk selskap A, som eies 60 % av norske statsborgere, kan eie et norsk fiskefartøy. Selskap A kan eies av et annet norsk selskap B, hvor igjen minst 60 % av aksjene må eies av norske statsborgere bosatt i Norge. I begge tilfelle gjelder også kravet om at norske statsborgere bosatt i Norge må ha minst 60 % av stemmene.

En er ikke kjent med at indirekte utenlandsk eierskap til norsk selskap praktiseres i noe særlig omfang for norske fiskefartøyer. I et hvert fall er slikt indirekte utenlandsk eierskap i norske selskap ikke registrert som noe problem.

13.4.3 Vurdering

Utvalget har ikke registrert noe reelt behov for at det åpnes for at utenlandske selskap skal kunne eie norske fiskefartøyer, selv om eieren av det utenlandske selskapet er 100 % norsk. Det fremgår av ordlyden i bestemmelsen i § 2 pkt. 2 i fiskerigrenseloven at selskapet må ha hovedkontor i Norge for å være likestilt med norsk statsborger. Det samme må etter utvalgets mening gjelde for et hvert av to eller flere selskap (eventuelt morselskap) som indirekte eier norske fiskefartøyer. Dersom utenlandsk selskap med norsk eier som en alminnelig regel skal kunne eie norske fiskefartøyer, må det altså en lovendring til.

Det vises til at heller ikke dispensasjonsadgangen i sjøloven åpner for at et fartøy skal kunne "godkjennes som norsk", dersom fartøyet eies (direkte eller indirekte) av et utenlandsk selskap. Det vil ikke endre bildet om det utenlandske selskapet er norskeid. Eierskapet må altså skje ved selskap i Norge.

Ønsket om å ha best mulig oversikt over hvem som reelt eier norske fiskefartøyer, tilsier at det ikke åpnes for at utenlandske selskap kan godkjennes som eier. Dette gjelder også i de tilfellene når det oppgis at eieren av det utenlandske selskapet er norsk.

Utvalget er heller ikke kjent med andre spørsmål knyttet til utenlandsk eierskap til norske fiskefartøyer, som tilsier konkrete forslag angående lovbestemmelsene eller administrativ praksis.

14 Bruk av sanksjoner ved overtredelser

14.1 Vurdering av dagens ordning

Deltakerloven har bestemmelser om ulike sanksjoner, dersom den som har fått ervervstillatelse ikke (lenger) overholder fastsatte vilkår. I § 11 er det fastsatt at ervervstillatelsen *skal* tilbakekalles når fartøyeieren:

- a. ikke lenger oppfyller kravet om norsk eierskap,
- b. ikke tilfredsstiller kravet om å være aktiv fisker eller ikke er knyttet til fiske- og fangststyrket.

Ervervstillatelsen *kan* tilbakekalles bl.a. når:

1. fartøyet eller fartøyeieren ikke lenger fyller vilkår som er fastsatt etter loven,
2. fartøyeieren bevisst har gitt uriktige eller ufullstendige opplysninger av vesentlig betydning for vedtaket om å gi tillatelsen.

Tidsbegrenset tilbakekallelse kan besluttes i mindre alvorlige tilfeller. Deltakerlovens § 29 med generelle bestemmelse om straff (bøter eller fengselsstraff) vil også være aktuell.

Men de nevnte sanksjonsbestemmelsene blir i praksis lite brukt ved overtredelser i forbindelse med bestemmelsene om ervervstillatelse. Dette har sammenheng med at slike sanksjoner er så vidtgående. Ved en omlegging av forvaltningen, slik at den blir mer basert på egenerklæringer og stikkontroller, vil det være viktigere enn i dag med raske og effektive sanksjoner. Dette må gjøres kjent for næringen. Næringen må vite at ervervstillatelsen i praksis ville kunne bli trukket tilbake eller falle bort.

Myndighetenes saksbehandling av saker om ervervstillatelse bør i større grad enn i dag bli basert på egenerklæringer fra søkerne og med etterfølgende kontroller. Dette vil gjøre det nødvendig også å kunne bruke andre sanksjoner enn det deltakerloven hjemler i dag.

14.2 Forslag til ny ordning

Det bør innføres en ordning myndighetene kan ilegge gebyr ved overtredelser av regelverket. Dette gjelder både såkalt overtredelsesgebyr og tvangsmulkt.

Overtredelsesgebyr finnes i flere ulike lover, men ikke på fiskeriområdet.

Fiskeoppdrettsloven hjemler for sitt område bruk av *tvangsmulkt* som kan løpe inntil et pålegg blir respektert.

Overtredelsesgebyr brukes for en overtredelse som har funnet sted, og i motsetning til tvangsmulkt, ikke for å tvinge fram at overtredelsen avsluttes. Når det gjelder overtredelser av reglene knyttet til ervervstillatelse, vil det muligens være mer aktuelt å bruke overtredelsesgebyr enn tvangsmulkt. Det bør være hjemmel i deltakerloven for begge sanksjonstypene.

Med hjemmel i § 25 er det fastsatt bestemmelser om betaling av gebyr ved innføring av fiskefartøy i merkeregisteret og et årlig gebyr så lenge fartøyet står i registeret. Men loven inneholder ikke hjemmel for bruk av gebyr utover slike faste registergebyr. Som nevnt over, vil det være hensiktsmessig om forvaltningen kan bruke gebyr ved overtredelser. En foreslår derfor at det innføres en hjemmel i loven for dette.

Overtredelsesgebyr er en sanksjon som kan ha visse trekk til felles med en straff. Det er viktig at en ordning er slik utformet, og blir slik praktisert, at krav til fullgod rettssikkerhet ivaretas. Hovedregelen om slikt gebyr må inntas i loven. Nærmere enkeltheter kan fastsettes ved forskrift.

Overtredelsesgebyr bør bli anvendt når det foreligger klare brudd på bestemmelsene. Det må altså anses som klart at den ansvarlige har overtrådt bestemmelsene. Men det bør ikke være krav om at overtredelsen økonomisk sett er betydelig. Overtredelser av relativt mindre økonomisk omfang må også kunne føre til bruk av gebyr. Også uaktsomme brudd på bestemmelser og vilkår må kunne resultere i gebyr. Her må det kunne være nok at det foreligger alminnelig uaktsomhet, det bør ikke kreves grov uaktsomhet.

Overtredelsesgebyr må stå i forhold til overtredelsene. De må ikke være så lave at de nærmest stimulerer til overtredelser. Nivået på gebyrene må ta utgangspunkt i, men bør også kunne ligge noe over, antatt økonomisk gevinst ved overtredelsen. Saker knyttet til brudd på deltakerloven kan være komplisert. Det vil i noen tilfelle kunne være nødvendig med forholdsvis omfattende saksbehandling, for å få brakt faktiske forhold på det rene. Mulige kapasitetsproblemer hos myndighetene må ikke forhindre at saker blir kontrollert nærmere. Myndighetene kan i slike tilfelle eventuelt finne det hensiktsmessig å engasjere eksterne bistand, for eksempel av revisor. Dersom kontrollen ender med utferdigelse av et overtredelsesgebyr, bør det i slike tilfelle kunne være aktuelt at overtrederen også gjøres ansvarlig for særlige kostnader ved saken.

I drøftelser av spørsmålet om overtredelsesgebyr i andre deler av lovgivningen, har det også prinsipielt vært vist til at slike gebyrer kan ha visse fellestrekk med en straff. Dette har også medført drøftelser av forholdet til grunnlovens § 96 med krav om at ingen kan straffes uten dom. For å unngå tvil om dette spørsmålet, vil utvalget foreslå at overtredelsesgebyr utskrives tilsvarende som et forelegg. En slik ordning vil kunne legges slik opp at den ansvarlige oppfordres til å godta gebyret innen en fastsatt frist. Det foreslås at fristen settes til 30 dager. Dersom forelegget ikke er vedtatt innen fristen, forutsettes det at fiskerimyndighetene oversender saken til domstolen.

Tvangsmulkt er et virkemiddel som kan brukes for å tvinge gjennom at en bestemmelse blir etterfulgt. Det bør innføres adgang for bruk av tvangsmulkt også i deltakerloven.

Utvalget foreslår at bestemmelsen om ny sanksjonsordning tas inn som ny § 27 i deltakerloven. Det vises til forslag i kapittel 19.

14 Forslag til forskrift om dispensasjonsadgang for fiskeindustri til å eie fartøy i ferskfisktrålergruppen

15.1 Forskriftsforslag

”FORSKRIFT OM DISPENSASJON FRA AKTIVITETSKRAVET FOR FARTØY I FERSKFISKTRÅLERGRUPPEN SOM ER KNYTTET TIL FOREDLINGSANLEGG.

Fastsatt ved kgl.res. av .. i medhold av lov av 26.3.1999 nr.15 (deltakerloven), § 6.

§ 1 Virkeområde

Ved erverv av fartøy i ferskfisktrålergruppen gjelder generell dispensasjon fra kravet til aktivitet i deltakerloven § 6, når fartøyet er reelt knyttet til anlegg for foredling av fisk. Det foreligger slik nødvendig tilknytning når det er fastsatt leveringsvilkår for fartøyets fangster

§ 2. Krav til søknad og saksbehandling ved eierskifte

Kjøper av fartøy som omfattes av § 1, må være eier av anlegg i det geografiske området som dekkes av fartøyets leveringsvilkår. Kjøper skal sende søknad til Fiskeridirektoratet om ervervstillatelse. Søknaden skal inneholde bekreftelse på at kjøper er kjent med leveringsvilkårene. Fiskeridirektoratet skal omgående bekrefte mottakelsen av søknaden. Fiskeridirektoratet skal innen 60 dager oversende ervervstillatelse eller gi søkeren skriftlig melding, dersom vilkårene ikke anses tilfredsstillt.

Bestemmelsene om søknad og saksbehandling gjelder første gang eier av anlegg erverver fiskefartøy og for hver ny eier av anlegget.

§ 3 Tilbakekalling av ervervstillatelsen

Dersom tilknytningen mellom anlegg og fartøy ikke lenger er tilstede, må fartøyet selges. Hvis salget ikke er gjennomført innen 90 dager, skal Fiskeridirektoratet trekke ervervstillatelsen tilbake.

§ 4 Utfyllende bestemmelser

Fiskeridepartementet kan ved forskrift fastsette nærmere bestemmelser om gjennomføringen av denne forskrift.”

15.2 Merknader

Til § 1:

De fartøyene som skal omfattes av ordningen, er de ferskfisktrålere og rundfrysetrålere, som alle reguleringsmessig behandles likt i den såkalte ferskfisktrålergruppen. Den foreslåtte ordningen vil omfatte alle fartøy med leveringsvilkår og som blir kjøpt av eier av foredlingsanlegg. Fartøy uten leveringsvilkår er altså ikke omfattet av ordningen.

Det forutsettes at fiskerimyndighetene har *fastsatt* leveringsvilkår for fartøy. I noen tilfeller er det avtalt mellom forskjellige eiere av fartøy og anlegg, at det skal gjelde leveringsvilkår for fangstene. Slike privatrettslige avtaler er ikke tilstrekkelig for at fartøyene vil falle inn under den foreslåtte forskriften. Dersom utvalgets forslag om fastsetting av leveringsvilkår blir fastsatt i forskrift, vil vilkårene for de berørte fartøyene bli klargjort.

Utvalget forutsetter at det i forskrift om leveringsvilkår vil fremgå at eieren av fartøyet må kunne dokumentere at kravet om levering og foredling etterfølges. For fartøy som eies av selskap som har foredlingsanlegg, må selskapet dokumentere at det driver videreforedling av fisk. Det vil ikke bli aktuelt å kreve sporing av den enkelte fangsten gjennom anlegget. Selskapet må dokumentere at det på dets anlegg i det berørte fylket foregår en regulær foredling av torsk og hyse på helårsbasis. Det forutsettes at omfanget av produksjonen står i forhold til leveringene fra de berørte fartøyer.

Hvis fiskeindustri søker om ervervstillatelse til fartøy uten leveringsvilkår, må det skje etter individuell dispensasjon etter deltakerlovens § 6.

Til § 2:

Dispensasjonsbestemmelsen skal gjelde første gang eier av anlegg erverver fiskefartøy fra aktiv fisker og for hver ny eier av anlegget. Dersom det er aksjeposter i det samme selskapet som skifter eier, vil slike aksjeoverdragelser falle inn under den meldingsplikten som er foreslått som ny ordning i deltakerlovens § 9. Fiskeridirektoratet vil da undersøke om den nye eiersituasjonen vil stride mot bestemmelser i fiskerilovverket (om konsentrasjon av konsesjoner og fiskerigrenselovens regler om norske eiere).

Utvalget viser for øvrig til forslag i kapittel 13.2.3 om at meldinger av eierendringer etter denne forskriftens § 3 første og annet ledd, omgående må legges inn i Merke- og deltakerregisteret for å sikre at denne er mest mulig oppdatert.

Til § 3:

Ved nedleggelse eller overdragelse av foredlingsanlegg i det berørte fylket, vil selskapet måtte selge fiskefartøyet. Kjøperen må søke om ny ervervstillatelse. Det foreslås at slikt salg skal være foretatt innen 90 dager etter mottatt pålegg fra Fiskeridirektoratet. Hvis slikt salg ikke blir gjennomført innen fristen, skal ervervstillatelsen trekkes tilbake.

Den foreslåtte tidsfristen for tilbaketrekking av ervervstillatelsen forhindrer ikke at Fiskeridirektoratet vil kunne trekke den tilbake mer omgående. Dette vil normalt gjelde, dersom selskapet kan bebreides for manglende oppfølging av leveringsvilkårene. Tilsvarende kan gjelde dersom selskapet har holdt opplysninger tilbake eller gitt misvisende opplysninger. Det kan også bli aktuelt å anvende de øvrige sanksjonsmidlene i deltakerloven.

16 Forslag til endring i regelverk om overdragelse av aksjer i selskap

16.1 Forslag til endring av deltakerloven

Utvalget foreslår følgende ny tekst i deltakerloven § 9: Overdragelse av aksjer m.v.

”Selskap som eier merkeregistret fartøy skal gi melding til Fiskeridirektoratet om erverv av aksjer i selskapet.

Opplysningsplikten skal også omfatte stiftelse av eller overføring av rettigheter til kjøp av aksjer (opsjoner) og rettigheter knyttet til aksjer om utøvelse av stemmerett.

Aksjonærer er forpliktet til å gi selskapet opplysninger som nevnt og til Fiskeridirektoratet etter anmodning.

Likestilt med aksjonær er nærstående, som fastsatt i aksjeloven av 13.6.1997, § 1-5.

Fiskeridepartementet kan ved forskrift gi nærmere bestemmelser om meldeplikten.

Fiskeridepartementet kan ved forskrift gjøre erverv av aksje i selskap som eier merkeregistrert fiskefartøy, avhengig av departementets forhåndssamtykke.

Tilsvarende bestemmelser gjelder for andre sammenslutninger enn aksjeselskap.”

16.2 Merknader

Bakgrunnen for forslaget er at det i dag finner sted en forholdsvis omfattende saksbehandling ved aksjeoverdragelser, også når det ikke kreves av vesentlige fiskerimessige forhold. Spesielt når det gjelder selskap med mange aksjonærer, herunder børsnoterte, er det i praksis svært problematisk å foreta en forhåndsgodkjenning av aksjeoverdragelser. Utvalgets forslag innebærer at kravet om slik godkjenning erstattes av en ordning med meldeplikt. Ved den foreslåtte ordningen basert på meldinger fra selskapet, vil Fiskeridirektoratet få meldinger om aksjeoverdragelser, når fiskerimessig relevante terskler overstiges og for de største aksjonærene.

I følge utvalgets lovforslag vil ervervstillatelse anses for fortsatt å gjelde etter meldte aksjeoverdragelser, med mindre Fiskeridirektoratet gir nærmere melding. Dersom selskapet har gitt feil eller ufullstendige opplysninger, vil tillatelsen kunne bli inndratt og andre sanksjoner kan bli aktuelle. For at ordningen skal fungere, må det foretas effektive kontroller. Ved overtredelser forutsettes det at det blir brukt avskrekkende sanksjoner. For øvrig kan det minnes om at alle fiskerier av betydning er underlagt

konsesjons- og andre adgangsbegrensninger. Fiskerimyndighetene vil ved overdragelse av aksjer legge til grunn distriktsmessige og andre fiskerimessige hensyn når en skal vurdere om de nye eiere skal få beholde selskapets konsesjoner.

I likhet med den nåværende bestemmelsen i deltakerlovens § 9 vil den nye regelen også gjelde for sammenslutninger. I praksis vil partrederi her være mest aktuelt.

Dersom eierformen for et rederi skal omgjøres fra personlig eie til et selskap eller sammenslutning, må det innsendes søknad om det etter deltakerlovens § 4 og § 6. Slike endringer i den juridiske eierformen faller altså ikke inn under den forenklete ordningen med meldeplikt, som nå foreslås for aksjeoverdragelser etter § 9.

Når det gjelder de nærmere reglene om opplysningsplikten, kan behovet for informasjon variere for fartøy i ulike fartøygrupper og til ulike tidspunkt. Det vil derfor være hensiktsmessig at bestemmelsene fastsettes av Fiskeridepartementet ved forskrift.

16.3 Forslag til forskrift om meldeplikt ved aksjeoverdragelser

Forskrift om meldeplikt ved aksjeoverdragelser *fastsatt av Fiskeridepartementet i medhold av lov av 26.3.1999 nr.15 (deltakerloven), § 9.*

”Om meldeplikt for eier av fiskefartøy.

Selskap som eier fiskefartøy, skal gi Fiskeridirektoratet melding når en aksjonær oppnår minst 2/10 og deretter minst 5/10 av eierselskapets aksjekapital. Ved beregning av andelene skal tas med opsjoner til kjøp av aksjer og rettighet til å stemme for aksjer.

Selskapet skal uansett gi melding når det skjer endring i antall aksjer som eies av de til en hver tid fem største aksjonærene i selskapet.

Meldingen skal gis innen 14 dager etter overdragelsen av aksjene.

Likestilt med aksjonær er nærstående, som fastsatt i aksjeloven av 13.6.1997, § 1-5.

Meldeplikten kan også gjøres gjeldende for bakenforliggende eierselskap (indirekte eier).”

16.4 Merknader

Angående ervervstillatelsens lovlighet vil det være avgjørende at kravet om aktiv fisker er tilfredsstilt for mer enn 50 % av aksjene. Videre må den utenlandske eierandelen ikke overstige 40 %. Endelig må konsentrasjonsbestemmelsene som er fastsatt for ulike fiskerier overholdes. For alle disse begrensningene vil det være opp

til selskapet og eventuelt de berørte aksjonærene enkeltvis å påse at bestemmelsene følges.

Det foreslås meldeplikt hver gang en aksjonær oppnår andeler på minst 2/10 og deretter minst 5/10. I neste ledd foreslås det en bestemmelse om at selskapet uansett skal gi melding om endring i antall aksjer til de 5 største aksjonærene. En aksjonær med 2/10 av aksjene i selskapet vil automatisk være blant de 5 største aksjonærene. Meldeplikten følger derfor av begge bestemmelsene.

Når det gjelder bestemmelsene om at aktiv fisker skal ha minst 50 % av aksjene i selskapet, vil det her kunne være skjønnsmessige og andre forhold som tilsier at Fiskeridirektoratet må kontrollere forholdene nærmere. Tilsvarende gjelder for regelen i konsentrasjonsbestemmelsene om at beregning av kvotefaktor for eierandeler mellom 20 % og 50 % skal skje forholdsmessig. For direkte og indirekte eierandeler under 20 % skal det ikke beregnes kvotefaktor. Ved at det kreves melding om aksjeendringer for de til en hver tid fem største aksjonærene, vil Fiskeridirektoratet kunne kontrollere bestemmelsene om konsentrasjon.

Også i tilfelle der aksjene selges til flere aksjonærer, og uten at det er noen som har eller vil få en dominerende aksjepost, vil det være hensiktsmessig at meldeplikten om overdragelser gjelder for de fem største aksjonærene. På denne måten vil Fiskeridirektoratet kunne danne seg et bilde av hvem som kontrollerer eierinteressene i selskapet.

Det er ikke foreslått særlig melding når den utenlandske andelen av aksjene overstiger 40 %, da denne eierbegrensningen er så klar at selskapet selv må sikre at den blir overholdt. Som nevnt i foregående avsnitt, vil Fiskeridirektoratet for øvrig motta rapporter som også vil vise om 4/10-grensen for utenlandsk eie skulle bli overskredet.

De som erverver aksjer i selskap som eier fiskefartøy, må antas normalt å ville ha innsikt i hvilke bestemmelser som gjelder for slikt eierskap. Utvalget vil likevel anbefale at Fiskeridirektoratet sender selskapet oversikt, gjerne på standard meldingsskjema, over de relevante eierbegrensningene for fiskeflåten. Det må så være opp til selskapet å informere aksjonærene om bestemmelsene.

17 Forslag til endring i ordning med leveringsvilkår

17.1 Forslag til tiltak

Utvalget vil som angitt i kapittel 12.7 foreslå at leveringsvilkårene standardiseres og fastsettes ved forskrift. Konkret anbefaler utvalget følgende:

1. Leveringsplikt som er rettet til anlegg, sted, by eller region endres til fylke.
2. Leveringsplikten innebærer at fangsten skal landes ved eller på annen måte transporteres til anlegg som har fått tilslag.
3. Fangster av torsk og hyse tatt nord for 62°N omfattes av leveringsplikten.
4. Det presiseres hvor stor del av fangsten på årsbasis som kreves levert fra fartøyet. Andelen bør være 80 % for torsk og 60 % for hyse. Andelene bør omfatte alle fangster av torsk og hyse tatt nord for 62°N.
5. Det presiseres at fangsten skal leveres for bearbeiding til anlegg i det aktuelle fylket. Anlegg skal dokumentere bearbeiding av fangst underlagt leveringsplikten.
6. Fartøy med leveringsplikt skal utby sine fangster for salg i det området plikten omfatter. Utbudspris skal være markedspris som fremkommer som gjennomsnittet av oppnådde priser for tilsvarende fisk (fersk eller fryst) på auksjon eller eventuelt ved annen omsetning de siste fire uker før salget finner sted. Hvis ingen anlegg i fylket tilbyr en slik pris, kan råstoffet tilbys på det åpne markedet. Slike fangster skal regnes av den delen av fartøyets kvote som er underlagt leveringsplikten.

17.2 Merknader

For merknader se kapittel 12.6 om leveringsvilkårenes innhold og kapittel 12.7 om vurdering og forslag til tiltak. Se også kapittel 15.2 om merknader til forskrift om dispensasjonsadgang.

18 Forslag til lovendring ved generasjonsskifte og for gjenlevende ektefelle i uskiftet bo

18.1 Forslag til endring av deltakerloven

Utvalget foreslår følgende lovendring av deltakerlovens § 7 om ”Særlige bestemmelser om ervervstillatelse”. Endringene er understreket.

§ 7, 2.ledd: ”Når et fartøy overtas ved arv skal den nye eieren gis tidsbegrenset ervervstillatelse inntil aktivitetskravet i § 6 første ledd er oppfylt. Tilsvarende gjelder for gjenlevende ektefelle i uskiftet bo, jfr lov om arv av 3.3.1972 nr. 5, kapittel III, og ved overføring av fartøyet som ledd i generasjonsskifte til fordel for personer med arverett etter arvelovens kapittel I.”

Kongen kan ved forskrift gi nærmere bestemmelser om tildeling av ervervstillatelse ved erverv av fartøy ved arv m.v. og generasjonsskifte som nevnt i foregående ledd, tvangssalg og konkurs, og om fremgangsmåten ved tvangssalg av fiskefartøy der det er en ervervstillatelse knyttet til fartøyet.”

18.2 Merknader

Det vises til drøftelsen av spørsmålene om arv m.v. i kapittel 11.2.4 og redegjørelse for forslag til tiltak i kapittel 11.3.

For generasjonsskifte vil den foreslåtte lovendringen omfatte personer som omfattes av arveretten etter arvelovens kapittel 1. Testamentsarvinger vil falle utenfor. Det er således de til enhver tid nærmeste slektsarvinger som vil bli omfattet av regelen.

19 Forslag til ny sanksjonsordning

19.1 Forslag til endring av deltakerloven

Utvalget foreslår en ny § 27 A i deltakerloven:

”§ 27 A Overtredelsesgebyr. Tvangsmulkt.

Overtredelsesgebyr.

Fiskeridepartementet kan pålegge gebyr ved overtredelse av denne lov og av forskrifter og vedtak fastsatt i medhold av loven. Gebyret kan pålegges den som har fått ervervstillatelse.

Gebyret skal stå i forhold til den fortjeneste som den ansvarlige har hatt av overtredelsen. Det kan i tillegg tas hensyn til de ekstra kostnader som kontrolltiltak og behandling av saken har medført.

Dersom gebyr ikke godtas av den ansvarlige innen 30 dager etter ileggelsen, skal saken oversendes domstolen.

Tvangsmulkt.

For å sikre at bestemmelsene i denne lov eller vedtak i medhold av loven blir gjennomført, kan departementet fastsette forskrift om tvangsmulkt til staten ved overtredelser.

Tvangsmulkten begynner å løpe dersom den ansvarlige oversitter den frist for retting av forholdet som departementet har fastsatt. Tvangsmulkten kan også fastsettes på forhånd og løper da fra en eventuell overtredelse tar til. Det kan fastsettes at tvangsmulkten løper så lenge det ulovlige forhold varer, eller at den forfaller for hver overtredelse.

Skyldig gebyr og tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg.”

19.2 Merknader

De nye sanksjonsbestemmelsene bør gjelde for alle overtredelser av deltakerloven, og ikke bare angående ervervstillatelse. Det foreslås derfor at de nye sanksjonsreglene inntas som ny § 27A i deltakerloven.

Overtredelsesgebyr forutsettes å bli anvendt når det foreligger klare brudd på bestemmelsene. Det må altså anses som klart at den ansvarlige har overtrådt bestemmelsene. Men overtredelsen behøver ikke økonomisk sett være betydelig.

Overtredelser av relativt mindre økonomisk omfang vil derfor også kunne føre til bruk av gebyr.

Også uaktsomme brudd på bestemmelser og vilkår vil kunne resultere i gebyr. Det være nok at det foreligger alminnelig uaktsomhet, slik at det ikke kreves grov uaktsomhet.

Overtredelsesgebyr må stå i forhold til overtredelsene. De må ikke være så lave at de stimulerer til overtredelser. Nivået på gebyrene må ta utgangspunkt i, men bør også kunne ligge noe over antatt økonomisk gevinst av overtredelsen.

Saker knyttet til brudd på deltakerloven kan være komplisert. Det vil i noen tilfelle kunne være nødvendig med forholdsvis omfattende saksbehandling, for å få brakt faktiske forhold på det rene. Myndighetene kan i slike tilfelle eventuelt finne det hensiktsmessig å engasjere ekstern bistand, for eksempel av revisor. Dersom kontrollen ender med utferdigelse av et overtredelsesgebyr, kan det i slike tilfelle være aktuelt at overtrederen også gjøres ansvarlig for særlige kostnader ved saken.

Ordningen med tvangsmulkt for å tvinge et selskap til å foreta eller avslutte en handling er kjent fra flere næringer. Innenfor fiskerisektoren brukes tvangsmulkt ved overtredelser av oppdrettslovgivningen. Angående deltakerloven antas det at vil bli mer aktuelt å ilegge overtredelsesgebyr enn å bruke tvangsmulkt. Men det overlates til forvaltningspraksis å vise når det eventuelt vil være mest hensiktsmessig å bruke de ulike sanksjonsmidlene.

20 Økonomiske og administrative konsekvenser

20.1 Forenkling av saksbehandling

De forslagene som utvalget fremmer vil i hovedsak innebære en forenkling av dagens administrative praksis.

Forslaget til generell dispensasjon for foredlingsindustriens eierskap til ferskfisktrålere vil innebære redusert arbeid for departementet og direktoratet med behandling av enkeltsaker. Forslaget til lovendring når det gjelder rapportering vil også medføre mindre saksbehandling for Fiskeridirektoratet. Totalt kan dette anslås å ville gi en reduksjon på (1/2) årsverk i departementet og 2 årsverk i direktoratet. Men forslaget er basert på økt etterfølgende kontroll med at bestemmelsene blir fulgt. Det anslås at den økte arbeidsbelastningen med kontrolltiltak til å utgjøre 1/2 årsverk i Fiskeridirektoratet. Den samlede effekten skulle etter dette innebære at en frigjør 2 årsverk for mer prioriterte oppgaver.

20.2 Konsekvenser av ny sanksjonsordning

Utvalget foreslår at forvaltningen gis hjemmel til å benytte tvangsmulkt og overtredelsesgebyr ved brudd på bestemmelsene i deltakerloven eller ved manglende oppfølging av fastsatte vilkår for ervervstillatelse eller konsesjon. Nivået for gebyrene må stå i forhold til anslåtte ekstraintekter som er vunnet ved overtredelsene, og må i noen grad ha en avskrekkende effekt. I den grad forvaltningen engasjerer ekstern bistand (revisor m.v.) for å kontrollere ved antatte overtredelser, foreslår utvalget at forvaltningen også gjør overtrederen ansvarlige for slike direkte ekstrautgifter. Utvalget anser det for øvrig ikke mulig å anslå i hvor stort omfang det vil finne sted overtredelser som fører til utferdigelse av gebyrer. Det er følgelig ikke mulig å komme med noe nærmere anslag over beløp. Utvalget vil understreke at meningen med de foreslåtte gebyrordningene, er at de (etter hvert) skal gi en betydelig avskrekkende effekt. Det legges altså ikke til grunn at gebyrene totalt sett skal innbringe vesentlige beløp til statskassen.

Vedlegg 1.1

Organisering av eierskap for året 1986 for fartøy over 13 meter

Fartøygrupper	Eneier		Aksjeselskap		Partsrederi		Andre selskap		Totalt
	Antall	%	Antall	%	Antall	%	Antall	%	Antall
Fartøy i kystflåten	299	48	9	1	307	50	2	0	617
Reketrålere under 50 f.	172	62	0	0	106	38	1	0	279
Havrekestrålere	36	29	18	14	64	51	7	6	125
Industritrål	14	22	0	0	49	77	1	2	64
Notfiske	31	38	0	0	51	62	0	0	82
Ringnot	13	12	15	14	70	66	8	8	106
Torskestrålere	6	8	50	65	17	22	4	5	77
Totalt	571		92		664		23		1 350

Kilde: Fiskeridirektoratet

Noter til tabell:

Noen av fartøygrupperingene i Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser har over tid har endret definisjon. En har derfor valgt å slå sammen ytterligere grupper i fremstillingen. Dette gjelder for fartøy i kystflåten (med unntak av notfiske-gruppen) og torskestrålerne.

Vedlegg 1.2

Organisering av eierskap for året 1990 for fartøy over 13 meter

Fartøygrupper	Eneeier		Aksjeselskap		Partsrederi		Andre selskap		Totalt
	Antall	%	Antall	%	Antall	%	Antall	%	Antall
Fartøy i kystflåten	281	50	26	5	250	45	1	0	558
Reketrål under 50 f.	239	70	4	1	97	28	2	1	342
Havrekeetrål	45	33	41	30	49	36	1	1	136
Industritrål	12	19	5	8	46	73	0	0	63
Notfiske	20	29	3	4	45	66	0	0	68
Ringnot	13	14	30	33	44	49	3	3	90
Torskeetrålere	6	12	30	59	13	25	2	4	51
Totalt	616	47	139	11	544	42	9	1	1 308

Kilde: Fiskeridirektoratet

Noter til tabell:

Noen av fartøygrupperingene i Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser har over tid har endret definisjon. En har derfor valgt å slå sammen ytterligere grupper i fremstillingen. Dette gjelder for fartøy i kystflåten (med unntak av notfiske-gruppen) og torskeetrålerne.

Vedlegg 1.3

Organisering av eierskap for året 1995 for fartøy over 13 meter

Fartøygrupper	Ene-		Aksjeselskap		Partsrederi		Andre selskap		Totalt	
	Antall	%	Antall	%	Antall	%	Antall	%	Antall	%
Fartøy i kystflåten	348	51	95	14	231	34	13	2	687	
Reketrålere under 50 f.	111	65	2	1	58	34	0	0	171	
Havreketrålere	11	18	30	50	15	25	4	7	60	
Industritrål	6	15	7	17	23	56	5	12	41	
Notfiske	19	25	15	20	38	51	3	4	75	
Ringnot	8	8	45	46	39	40	6	6	98	
Torsketrålere	9	10	63	72	10	11	5	6	87	
Totalt	512	42	257	21	414	34	36	3	1 219	

Kilde: Fiskeridirektoratet

Noter til tabell:

Noen av fartøygrupperingene i Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser har over tid har endret definisjon. En har derfor valgt å slå sammen ytterligere grupper i fremstillingen. Dette gjelder for fartøy i kystflåten (med unntak av notfiske-gruppen) og torsketrålerne.

Vedlegg 1.4

Organisering av eierskap for 2000 for fartøy over 13 meter

Fartøygruppe	Eneeier		Aksjeselskap		Partsrederi		Andre selskap		Totalt
	Antall	%	Antall	%	Antall	%	Antall	%	Antall
Fartøy i kystflåten	238	44	152	28	137	25	19	3	546
Torsketrålere	0	0	72	88	1	1	9	11	82
Reketrålere under 50 f.	73	59	10	8	36	29	5	4	124
Havreketrålere	8	12	38	55	19	28	4	6	69
Industritrål	3	6	26	50	14	27	9	17	52
Notfiske	16	16	53	51	28	27	6	6	103
Ringnot	2	2	72	76	15	16	6	6	95
Totalt	340	32	423	39	250	23	58	5	1 071

Kilde: Fiskeridirektoratet

Noter til tabell:

Noen av fartøygrupperingene i Budsjettmyndas lønnsomhetsundersøkelser har over tid har endret definisjon. En har derfor valgt å slå sammen ytterligere grupper i fremstillingen. Dette gjelder for fartøy i kystflåten (med unntak av notfiske-gruppen) og torsketrålerne.

Vedlegg 2.1

Fylkesvis utvikling for fartøy med torsketrålkonsesjon

1. Antall fartøy.

Fylke	1980	1985	1990	1995	2000
Skagerrak-fylka	-	-	1	-	-
Rogaland	-	-	-	-	-
Hordaland	1	-	-	-	-
Sogn og Fjordane	3	2	2	1	-
Møre og Romsdal	21	28	26	27	27
Trøndelag	-	-	-	-	-
Nordland	11	28	30	28	24
Troms	13	27	32	32	24
Finnmark	15	22	31	28	27
Totalt:	64	107	122	116	102

2. Prosent.

Fylke	1980	1985	1990	1995	2000
Skagerrak-fylka	-	-	1	-	-
Rogaland	-	-	-	-	-
Hordaland	2	-	-	-	-
Sogn og Fjordane	5	2	2	1	-
Møre og Romsdal	33	26	21	23	26
Trøndelag	-	-	-	-	-
Nordland	17	26	25	24	24
Troms	20	25	26	28	24
Finnmark	23	21	25	24	26
Totalt:	100	100	100	100	100

Vedlegg 2.2

Fylkesvis utvikling for fartøy med reketrålkonsesjon

1. Antall fartøy.

Fylke	ÅR					
	1978	1980	1985	1990	1995	2000
Skagerrak-fylka	6	6	2	2	-	-
Rogaland	25	13	3	2	1	1
Hordaland	2	2	1	-	1	1
Sogn og Fjordane	2	1	1	-	-	-
Møre og Romsdal	20	17	17	16	12	21
Sør-Trøndelag	4	5	7	2	1	1
Nord-Trøndelag	1	1	4	2	1	-
Nordland	19	24	36	32	29	27
Troms	47	60	60	60	50	39
Finnmark	25	28	35	31	22	18
Totalt:	151	157	166	147	117	108

2. Prosent.

Fylke	ÅR					
	1978	1980	1985	1990	1995	2000
Skagerrak-fylka	4	4	1	1	-	-
Rogaland	17	8	2	1	1	1
Hordaland	1	1	1	-	1	1
Sogn og Fjordane	1	1	1	-	-	-
Møre og Romsdal	13	11	10	11	10	19
Sør-Trøndelag	3	3	4	1	1	1
Nord-Trøndelag	1	1	2	1	1	-
Nordland	13	15	22	22	25	25
Troms	31	38	36	41	43	36
Finnmark	17	18	21	21	19	17
Totalt:	100	100	100	100	100	100

Vedlegg 2.3

Fylkesvis utvikling for fartøy med ringnotkonsesjon

Tabell 1. Antall fartøy og konsesjonskapasitet.

Fylke	ÅR											
	1978		1980		1985		1990		1995		2000	
	Ant.	K.kap.	Ant.	K.kap.	Ant.	K.kap.	Ant.	K.kap.	Ant.	K.kap.	Ant.	K.kap.
Skagerrak	1	7 050	1	7 050	-	-	-	-	-	-	-	-
Rogaland	12	62 550	9	53 800	7	45 200	5	32 850	3	20 900	2	11 000
Hordaland	60	397 150	48	353 250	36	302 100	27	251 250	36	348 200	40	397 150
Sogn og Fj.	14	62 000	12	60 600	8	47 300	6	35 050	6	34 500	6	31 300
Møre og R.	88	465 250	65	393 550	48	346 200	40	339 150	33	288 750	24	224 650
Sør-Trønd.	13	65 050	11	55 950	6	34 100	3	26 950	2	19 800	2	19 800
Nord-Trønd.	3	20 650	2	18 550	2	11 350	1	10 000	1	10 000	1	10 000
Nordland	30	122 850	24	103 400	14	81 200	7	47 000	9	63 450	9	58 050
Troms	35	165 500	33	166 711	23	134 800	9	54 150	6	40 950	6	46 050
Finmark	14	69 950	10	49 300	5	18 900	7	38 500	7	46 200	7	43 050
Totalt:	270	1 438 000	215	1 262 161	149	1 021 150	105	834 900	103	872 750	97	841 050

2. Prosent

Fylke	ÅR											
	1978		1980		1985		1990		1995		2000	
	Ant.	K.kap.	Ant.	K.kap.	Ant.	K.kap.	Ant.	K.kap.	Ant.	K.kap.	Ant.	K.kap.
Skagerrak	0	0	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Rogaland	4	4	4	4	5	4	5	4	3	2	2	1
Hordaland	22	28	22	28	24	30	26	30	35	40	41	47
Sogn og Fj.	5	4	6	5	5	5	6	4	6	4	6	4
Møre og R.	33	32	30	31	32	34	38	41	32	33	25	27
Sør-Trønd.	5	5	5	4	4	3	3	3	2	2	2	2
Nord-Trønd.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Nordland	11	9	11	8	9	8	7	6	9	7	9	7
Troms	13	12	15	13	15	13	9	6	6	5	6	5
Finmark	5	5	5	4	3	2	7	5	7	5	7	5
Totalt:	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	##	100

Vedlegg 3.1

Fylkesvis utvikling i kvotegrunnlag for fartøy med torsketrålkonsesjon

1. Fordeling av kvoter 1980 – 2000. Basert på trålgruppens kvoter og fartøyenes kvotefaktorer.

Fylke / år	1980	1985	1990	1995	2000
Finnmark	33	23,4	27	24,8	23,4
Troms	23,3	20,4	23,7	19	18
Nordland	34	26	24,1	22,9	25,1
Møre og Romsdal	30,4	28,8	21,8	22,9	25,1
Sogn og Fjordane	3,8	1,6	1	1	1
Sum	124,5	100,2	97,6	90,6	92,6

2. Prosentvis fordeling 1980 - 2000.

Fylke / år	1980	1985	1990	1995	2000
Finnmark	26,5	23,4	27,7	27,4	25,3
Troms	18,7	20,4	24,3	21,0	19,4
Nordland	27,3	25,9	24,7	25,3	27,1
Møre og Romsdal	24,4	28,7	22,3	25,3	27,1
Sogn og Fjordane	3,1	1,6	1,0	1,1	1,1
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Kilde: Fiskeridirektoratet 2002

I tabellene er det ikke beregnet tall for Hordaland og Skagerrak-fylkene. Hordaland hadde en konsesjon i 1980 og et av Skagerrak-fylkene hadde en konsesjon i 1990.

Vedlegg 3.2

Fylkesvis utvikling i basiskvoter for ringnotgruppen for årene 1990, 1995 og 2000

1990

FYLKE	ANT. FARTØY	SUM BASISKVOTE (tonn)	PROSENTVIS FORDELING (%)
Finnmark	5	1 631,0	4,0
Troms	9	3 228,5	7,9
Nordland	7	2 540,5	6,2
Nord-Trøndelag	1	450,0	1,1
Sør-Trøndelag	3	1 271,0	3,1
Møre og Romsdal	40	16 460,5	40,1
Sogn og Fjordane	6	2 114,0	5,1
Hordaland	27	11 536,5	28,1
Rogaland	5	1 816,5	4,4
Totalt	103	41 048,5	100

1995

FYLKE	ANT. FARTØY	SUM BASISKVOTE (tonn)	PROSENTVIS FORDELING
Finnmark	7	2 573,0	6,2
Troms	6	2 277,5	5,4
Nordland	9	3 363,5	8,1
Nord-Trøndelag	1	450,0	1,1
Sør-Trøndelag	2	878,0	2,1
Møre og Romsdal	33	13 587,0	32,5
Sogn og Fjordane	6	2 090,0	5,0
Hordaland	36	15 433,5	36,9
Rogaland	3	1 148,0	2,7
Totalt	103	41 800,5	100,0

2000

FYLKE	ANT. FARTØY	SUM BASIS- KVOTE (tonn)	HERAV ENHETS- KVOTE (tonn)	PROSENTVIS FORDELING (%)
Finnmark	7	2 885,0	338,0	6,8
Troms	6	2 388,5	-	5,6
Nordland	9	4 019,5	686,0	9,4
Nord-Trøndelag	1	650,0	200,0	1,5
Sør-Trøndelag	2	1 094,0	216,0	2,6
Møre og Romsdal	24	10 989,5	892,0	25,8
Sogn og Fjordane	6	2 026,0	-	4,7
Hordaland	40	17 892,0	499,0	42,0
Rogaland	2	700,0	-	1,6
Totalt	97	42 644,5	2 831,0	100,0

Vedlegg 4

Fylkesvis utvikling av fartøy med deltakeradgang i Gruppe 1

1. Utvikling i antall fartøy Gruppe 1 for årene 1990 til 2000.

År	1990	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Antall	3535	3642	3620	3469	3395	3262	3190	2987	2738	2598
F	17,9	17,6	17,8	18,5	19,0	18,8	19,4	19,9	20,3	20,6
T	22,7	22,4	21,8	21,8	21,3	20,7	20,3	19,8	19,3	19,6
N	41,7	40,7	41,1	40,4	40,4	41,0	40,3	40,4	40,5	40,4
NT	3,0	3,1	3,1	3,1	3,1	3,0	3,1	2,9	2,9	2,7
ST	3,9	4,1	4,1	3,8	3,8	3,8	3,8	3,6	3,5	3,2
MR	8,3	8,9	8,9	9,1	9,2	9,0	9,5	9,6	9,6	9,6
SF	1,8	1,0	2,0	2,1	2,2	2,3	2,4	2,6	2,6	2,7
H	0,4	0,5	0,6	0,5	0,5	0,6	0,5	0,6	0,5	0,5
R	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3
Andre	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4

Kilde: Fiskeridirektoratet

Note: 1991 er utelatt på grunn av at en dette året tok ut alle fartøy under 9 meter i reguleringen.

2. Utvikling i relativ fordeling av kvote i Gruppe 1 for årene 1990 - 2000

År	1990	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
F	15,1	15,3	15,6	14,4	15,8	16	16,4	16,9	16,9	16,9
T	19	18,9	18,9	17,9	18	18	18,4	18	17,3	17,3
N	39,1	38,7	39,1	35,6	38,2	39,5	39,9	39,3	39,1	39,4
NT	2,8	2,8	2,8	0	0,1	0	2,9	2,8	2,9	2,7
ST	3,4	3,5	3,4	3,4	3,5	3,4	3	2,9	2,8	2,7
MR	13,8	13,1	12,9	16,7	14,1	12,9	12,1	12,4	12,8	12,9
SF	5,1	5	4,9	6,9	5,5	5,3	5,2	5,6	6,1	6,2
H	0,9	1,2	1,2	1,1	1	1	1	1	1	1
R	0,2	0,4	0,4	0,3	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
VA	0,5	0,6	0,6	0,6	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Andre	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0	0	0	0,1	0,1

Kilde: Fiskeridirektoratet

Note: 1991 er utelatt på grunn av at en dette året tok ut alle fartøy under 9 meter i reguleringen.

Vedlegg 5.1

Utvikling i fangstmengde og verdi for fartøy hjemmehørende i henholdsvis Sør- og Nord-Norge.

Samlet alle fartøy.

Tabell 4. Utvikling i fangstmengde og fangstverdi samt relativ utvikling 1980 - 1999. Alle fiskeslag, Nord-Norge og Sør-Norge											
År	Fangstmengde			Fangstverdi							
	Tonn			Relativ fordeling		1000 kr.			Relativ fordeling		
	Nord-Norge	Sør-Norge	Totalt	Nord-Norge	Sør-Norge	Nord-Norge	Sør-Norge	Totalt	Ufordelt verdi	Nord-Norge	Sør-Norge
1980	724 369,6	1 574 364,7	2 298 734,3	31,5	68,5	1 456 730,3	1 755 350,2	3 212 080,5	289 181	45,4	54,6
1981	863 951,1	1 616 136,1	2 480 087,2	34,8	65,2	1 774 084,4	1 946 717,1	3 720 801,5	274 170	47,7	52,3
1982	844 212,0	1 575 811,8	2 420 023,8	34,9	65,1	1 792 187,8	1 945 497,8	3 737 685,5	226 514	47,9	52,1
1983	850 660,9	1 867 845,2	2 718 506,1	31,3	68,7	1 884 869,1	2 160 710,2	4 045 579,3	218 114	46,6	53,4
1984	728 286,9	1 609 436,4	2 337 723,3	31,2	68,8	1 925 309,1	2 193 670,3	4 118 979,4	220 276	46,7	53,3
1985	604 604,5	1 404 714,7	2 009 319,3	30,1	69,9	1 989 986,4	2 348 091,6	4 338 078,0	214 905	45,9	54,1
1986	480 054,2	1 314 592,2	1 794 646,4	26,7	73,3	2 215 148,2	2 706 935,2	4 922 083,4	228 493	45,0	55,0
1987	457 139,0	1 394 009,7	1 851 148,8	24,7	75,3	2 513 909,1	3 055 704,0	5 569 613,1	249 992	45,1	54,9
1988	430 987,0	1 292 276,7	1 723 263,7	25,0	75,0	2 057 387,4	2 829 659,8	4 887 047,2	145 403	42,1	57,9
1989	395 358,9	1 382 817,6	1 778 176,5	22,2	77,8	1 905 433,9	2 802 410,8	4 707 844,7	69 185	40,5	59,5
1990	327 885,9	1 257 846,7	1 585 732,6	20,7	79,3	1 994 950,6	2 934 930,2	4 929 880,9	46 630	40,5	59,5
1991	500 420,8	1 501 755,2	2 002 176,0	25,0	75,0	2 461 073,0	3 456 096,8	5 917 169,8	50 716	41,6	58,4
1992	643 123,3	1 776 239,0	2 419 362,3	26,6	73,4	2 526 485,1	3 420 996,0	5 947 481,1	164 198	42,5	57,5
1993	686 626,6	1 722 098,3	2 408 724,9	28,5	71,5	2 680 464,2	3 490 520,4	6 170 984,6	89 718	43,4	56,6
1994	703 159,6	1 647 773,2	2 350 932,8	29,9	70,1	3 172 216,1	4 177 410,3	7 349 626,4	120 495	43,2	56,8
1995	704 528,8	1 815 707,2	2 520 236,0	28,0	72,0	3 468 208,4	4 691 867,8	8 160 076,2	58 086	42,5	57,5
1996	793 559,3	1 852 492,5	2 646 051,8	30,0	70,0	3 501 326,5	5 167 147,3	8 668 473,8	54 209	40,4	59,6
1997	856 832,7	2 000 938,2	2 857 770,9	30,0	70,0	3 703 073,0	5 477 714,8	9 180 787,8	57 751	40,3	59,7
1998	807 036,1	2 047 569,0	2 854 605,1	28,3	71,7	4 382 581,4	6 081 509,1	10 464 090,5	108 886	41,9	58,1
1999	752 560,4	1 866 308,1	2 618 868,5	28,7	71,3	4 272 519,3	5 583 944,1	9 856 463,4	131 991	43,3	56,7
2000	747 027,4	1 949 387,8	2 696 415,2	27,7	72,3	4 001 232,1	5 667 003,5	9 668 235,6	61 091	41,4	58,6

Utvikling i fangstmengde og fangstverdi; Fartøy over og under 28 m st.l. Nord-Norge.

Kilde: Fiskeridirektoratet

Vedlegg 5.2

Utvikling i fangstmengde og verdi for fartøy hjemmehørende i henholdsvis Sør- og Nord-Norge.

Samlet for pelagiske fiskeslag.

Utvikling i fangstmengde og fangstverdi samt relativ utvikling 1980 - 1999. Pelagiske fiskeslag, Nord-Norge og Sør-Norge										
År	Fangstmengde			Fangstverdi						
	Tonn			Relativ fordeling		1000 kr.			Relativ fordeling	
	Nord-Norge	Sør-Norge	Totalt	Nord-Norge	Sør-Norge	Nord-Norge	Sør-Norge	Totalt	Nord-Norge	Sør-Norge
1980	334 272,4	1 334 182,1	1 668 454,5	20,0	80,0	186 330,1	801 108,6	987 438,7	18,9	81,1
1981	420 834,0	1 342 847,3	1 763 681,3	23,9	76,1	229 843,7	834 180,8	1 064 024,5	21,6	78,4
1982	384 456,4	1 291 860,6	1 676 317,0	22,9	77,1	237 945,5	807 352,1	1 045 297,6	22,8	77,2
1983	426 822,0	1 578 171,2	2 004 993,2	21,3	78,7	275 415,1	1 001 406,5	1 276 821,7	21,6	78,4
1984	311 218,9	1 308 412,2	1 619 631,2	19,2	80,8	236 763,8	969 264,7	1 206 028,5	19,6	80,4
1985	224 428,5	1 112 613,1	1 337 041,6	16,8	83,2	192 585,8	899 037,1	1 091 622,9	17,6	82,4
1986	131 572,5	1 033 187,5	1 164 760,0	11,3	88,7	126 703,4	875 151,7	1 001 855,0	12,6	87,4
1987	74 044,6	1 065 918,3	1 139 962,9	6,5	93,5	83 335,0	924 727,8	1 008 062,8	8,3	91,7
1988	80 474,2	1 003 524,9	1 083 999,1	7,4	92,6	99 272,8	1 022 548,4	1 121 821,2	8,8	91,2
1989	86 701,3	1 114 585,9	1 201 287,2	7,2	92,8	108 135,9	1 154 584,4	1 262 720,3	8,6	91,4
1990	78 046,7	1 019 794,6	1 097 841,3	7,1	92,9	125 915,1	1 113 816,2	1 239 731,3	10,2	89,8
1991	211 237,8	1 216 491,4	1 427 729,2	14,8	85,2	227 958,4	1 263 458,5	1 491 416,9	15,3	84,7
1992	318 691,1	1 476 876,9	1 795 568,0	17,7	82,3	253 248,0	1 263 480,7	1 516 728,7	16,7	83,3
1993	298 405,0	1 394 672,9	1 693 077,9	17,6	82,4	315 133,6	1 350 584,7	1 665 718,3	18,9	81,1
1994	259 311,9	1 285 330,6	1 544 642,5	16,8	83,2	347 393,5	1 515 499,3	1 862 892,8	18,6	81,4
1995	257 553,0	1 438 928,9	1 696 481,9	15,2	84,8	409 877,0	1 840 415,9	2 250 292,9	18,2	81,8
1996	316 720,1	1 484 793,8	1 801 513,9	17,6	82,4	641 604,0	2 481 748,2	3 123 352,2	20,5	79,5
1997	367 651,5	1 647 985,3	2 015 636,8	18,2	81,8	730 236,4	2 733 701,6	3 463 938,0	21,1	78,9
1998	370 512,5	1 699 290,9	2 069 803,4	17,9	82,1	670 856,2	2 617 163,3	3 288 019,5	20,4	79,6
1999	372 725,3	1 549 242,8	1 921 968,1	19,4	80,6	618 939,8	2 195 478,1	2 814 417,9	22,0	78,0
2000	416 193,9	1 665 884,9	2 082 078,8	20,0	80,0	763 521,9	2 478 516,1	3 242 038,0	23,6	76,4

Kilde: Fiskeridirektoratet

Vedlegg 5.3

Utvikling i fangstmengde og verdi for fartøy hjemmehørende i henholdsvis Sør- og Nord-Norge.

Samlet for torskeartet fisk inkludert reke.

Utvikling i fangstmengde og fangstverdi samt relativ utvikling 1980 - 1999. Torskefisk inkl. reke. Nord-Norge og Sør-Norge											
År	Fangstmengde						Fangstverdi				
	Tonn			Relativ fordeling			1000 kr.			Relativ fordeling	
	Nord-Norge	Sør-Norge	Totalt	Nord-Norge	Sør-Norge		Nord-Norge	Sør-Norge	Totalt	Nord-Norge	Sør-Norge
1980	390 097,2	240 182,6	630 279,8	61,9	38,1		1 270 400,2	954 241,7	2 224 641,9	57,1	42,9
1981	443 117,1	273 288,8	716 405,9	61,9	38,1		1 544 240,7	1 112 536,4	2 656 777,1	58,1	41,9
1982	459 755,6	283 951,2	743 706,7	61,8	38,2		1 554 242,2	1 138 145,7	2 692 387,9	57,7	42,3
1983	423 838,8	289 674,0	713 512,9	59,4	40,6		1 609 454,0	1 159 303,7	2 768 757,7	58,1	41,9
1984	417 067,9	301 024,2	718 092,1	58,1	41,9		1 688 545,3	1 224 405,6	2 912 950,9	58,0	42,0
1985	380 176,1	292 101,6	672 277,7	56,6	43,4		1 797 400,7	1 449 054,4	3 246 455,1	55,4	44,6
1986	348 481,7	281 404,7	629 886,4	55,3	44,7		2 088 444,9	1 831 783,5	3 920 228,4	53,3	46,7
1987	383 094,4	328 091,5	711 185,9	53,9	46,1		2 430 574,1	2 130 976,2	4 561 550,3	53,3	46,7
1988	350 512,8	288 751,7	639 264,6	54,8	45,2		1 958 114,6	1 807 111,4	3 765 226,0	52,0	48,0
1989	308 657,6	268 231,7	576 889,3	53,5	46,5		1 797 298,0	1 647 826,5	3 445 124,5	52,2	47,8
1990	249 839,2	238 052,1	487 891,3	51,2	48,8		1 869 035,6	1 821 114,1	3 690 149,6	50,6	49,4
1991	289 183,1	285 263,8	574 446,9	50,3	49,7		2 233 114,6	2 192 638,3	4 425 752,9	50,5	49,5
1992	324 432,2	299 362,1	623 794,3	52,0	48,0		2 273 237,1	2 157 515,3	4 430 752,4	51,3	48,7
1993	388 221,6	327 425,4	715 647,0	54,2	45,8		2 365 330,6	2 139 935,7	4 505 266,3	52,5	47,5
1994	443 847,7	362 442,6	806 290,3	55,0	45,0		2 824 822,6	2 661 911,0	5 486 733,6	51,5	48,5
1995	446 975,8	376 778,3	823 754,1	54,3	45,7		3 058 331,4	2 851 451,9	5 909 783,3	51,8	48,2
1996	476 839,3	367 698,7	844 537,9	56,5	43,5		2 859 722,5	2 685 399,0	5 545 121,5	51,6	48,4
1997	489 181,3	352 952,8	842 134,1	58,1	41,9		2 972 836,7	2 744 013,2	5 716 849,9	52,0	48,0
1998	436 523,6	348 278,0	784 801,7	55,6	44,4		3 711 725,1	3 464 345,8	7 176 070,9	51,7	48,3
1999	379 835,1	317 065,3	696 900,3	54,5	45,5		3 653 579,5	3 388 466,0	7 042 045,5	51,9	48,1
2000	330 833,5	283 502,9	614 336,4	53,9	46,1		3 237 710,2	3 188 487,5	6 426 197,7	50,4	49,6

Kilde: Fiskeridirektoratet

Vedlegg 5.4

Utvikling i fangstmengde og verdi for fartøy hjemmehørende i henholdsvis Sør- og Nord-Norge.

Pelagiske fiskeslag og fartøy mindre enn 28 meter.

Utvikling i fangstmengde og fangstverdi samt relativ utvikling 1980 - 1999. Pelagiske fiskeslag.											
Fartøy mindre enn 28 m. Nord-Norge og Sør-Norge.											
År	Fangstmengde						Fangstverdi				
	Tonn			Relativ fordeling			1000 kr.			Relativ fordeling	
	Nord-Norge	Sør-Norge	Totalt	Nord-Norge	Sør-Norge		Nord-Norge	Sør-Norge	Totalt	Nord-Norge	Sør-Norge
1980	31 833,6	124 714,1	156 547,7	20,3	79,7	26 673,6	129 962,6	156 636,2	17,0	83,0	
1981	61 942,1	97 640,7	159 582,8	38,8	61,2	37 626,1	132 947,1	170 573,1	22,1	77,9	
1982	51 452,6	120 686,6	172 139,2	29,9	70,1	39 064,2	142 732,5	181 796,7	21,5	78,5	
1983	56 286,7	121 054,8	177 341,5	31,7	68,3	41 078,5	152 521,3	193 599,8	21,2	78,8	
1984	50 996,2	122 048,1	173 044,4	29,5	70,5	54 717,8	159 845,3	214 563,1	25,5	74,5	
1985	50 136,6	114 821,7	164 958,3	30,4	69,6	64 044,2	184 219,8	248 264,0	25,8	74,2	
1986	30 416,0	86 789,7	117 205,8	26,0	74,0	46 703,3	157 366,8	204 070,1	22,9	77,1	
1987	30 850,1	83 566,5	114 416,6	27,0	73,0	45 513,2	160 199,3	205 712,5	22,1	77,9	
1988	29 158,6	79 572,7	108 731,3	26,8	73,2	43 185,3	142 720,6	185 905,9	23,2	76,8	
1989	21 602,2	96 662,6	118 264,7	18,3	81,7	35 176,3	151 650,0	186 826,3	18,8	81,2	
1990	21 361,5	80 949,9	102 311,4	20,9	79,1	42 763,8	151 992,6	194 756,4	22,0	78,0	
1991	51 664,5	107 430,6	159 095,1	32,5	67,5	61 901,0	170 587,9	232 488,9	26,6	73,4	
1992	74 757,9	110 535,3	185 293,2	40,3	59,7	54 710,0	145 505,6	200 215,6	27,3	72,7	
1993	79 257,0	106 327,1	185 584,1	42,7	57,3	79 942,9	137 961,3	217 904,2	36,7	63,3	
1994	104 699,0	140 385,5	245 084,5	42,7	57,3	121 061,2	210 334,4	331 395,6	36,5	63,5	
1995	111 603,2	137 239,8	248 843,0	44,8	55,2	146 826,4	221 041,6	367 868,0	39,9	60,1	
1996	133 003,0	157 162,2	290 165,3	45,8	54,2	218 997,6	370 970,9	589 968,5	37,1	62,9	
1997	153 166,9	174 996,0	328 162,9	46,7	53,3	254 607,7	361 778,2	616 385,9	41,3	58,7	
1998	162 886,8	166 374,5	329 261,3	49,5	50,5	258 715,5	359 036,1	617 751,6	41,9	58,1	
1999	166 371,4	151 153,0	317 524,4	52,4	47,6	223 452,2	324 978,8	548 431,0	40,7	59,3	
2000	171 292,8	154 749,2	326 042,0	52,5	47,5	290 923,1	360 611,4	651 534,5	44,7	55,3	

Kilde: Fiskeridirektoratet

Vedlegg 5.5

Utvikling i fangstmengde og verdi for fartøy hjemmehørende i henholdsvis Sør- og Nord-Norge.

Pelagiske fiskeslag og fartøy større enn 28 meter.

Utvikling i fangstmengde og fangstverdi samt relativ utvikling 1980 - 1999. Pelagiske fiskeslag.											
Fartøy 28 m og over. Nord-Norge og Sør-Norge.											
År	Fangstmengde						Fangstverdi				
	Tonn			Relativ fordeling			1000 kr.			Relativ fordeling	
	Nord-Norge	Sør-Norge	Totalt	Nord-Norge	Sør-Norge		Nord-Norge	Sør-Norge	Totalt	Nord-Norge	Sør-Norge
1980	302 438,8	1 209 468,0	1 511 906,8	20,0	80,0	159 656,5	671 146,0	830 802,5	19,2	80,8	
1981	358 891,9	1 245 206,6	1 604 098,5	22,4	77,6	192 217,7	701 233,7	893 451,4	21,5	78,5	
1982	333 003,8	1 171 174,0	1 504 177,8	22,1	77,9	198 881,3	664 619,6	863 500,9	23,0	77,0	
1983	370 535,3	1 457 116,4	1 827 651,7	20,3	79,7	234 336,6	848 885,3	1 083 221,8	21,6	78,4	
1984	260 222,7	1 186 364,1	1 446 586,8	18,0	82,0	182 046,0	809 419,4	991 465,4	18,4	81,6	
1985	174 291,9	997 791,4	1 172 083,3	14,9	85,1	128 541,6	714 817,3	843 358,9	15,2	84,8	
1986	101 156,4	946 397,8	1 047 554,2	9,7	90,3	80 000,1	717 784,9	797 784,9	10,0	90,0	
1987	43 194,5	982 351,8	1 025 546,3	4,2	95,8	37 821,9	764 528,5	802 350,3	4,7	95,3	
1988	51 315,6	923 952,2	975 267,8	5,3	94,7	56 087,5	879 827,8	935 915,3	6,0	94,0	
1989	65 099,2	1 017 923,3	1 083 022,5	6,0	94,0	72 959,6	1 002 934,4	1 075 894,0	6,8	93,2	
1990	56 685,2	938 844,7	995 529,9	5,7	94,3	83 151,3	961 823,6	1 044 974,8	8,0	92,0	
1991	159 573,3	1 109 060,8	1 268 634,1	12,6	87,4	166 057,4	1 092 870,6	1 258 928,0	13,2	86,8	
1992	243 933,2	1 366 341,6	1 610 274,8	15,1	84,9	198 538,0	1 117 975,1	1 316 513,1	15,1	84,9	
1993	219 148,0	1 288 345,8	1 507 493,8	14,5	85,5	235 190,7	1 212 623,4	1 447 814,1	16,2	83,8	
1994	154 612,9	1 144 945,1	1 299 558,0	11,9	88,1	226 332,3	1 305 164,9	1 531 497,2	14,8	85,2	
1995	145 949,8	1 301 689,1	1 447 638,9	10,1	89,9	263 050,6	1 619 374,3	1 882 424,9	14,0	86,0	
1996	183 717,0	1 327 631,6	1 511 348,6	12,2	87,8	422 606,4	2 110 777,4	2 533 383,8	16,7	83,3	
1997	214 484,5	1 472 989,4	1 687 473,9	12,7	87,3	475 628,6	2 371 923,4	2 847 552,0	16,7	83,3	
1998	207 625,8	1 532 916,4	1 740 542,2	11,9	88,1	412 140,7	2 258 127,2	2 670 267,9	15,4	84,6	
1999	206 353,9	1 398 089,8	1 604 443,7	12,9	87,1	395 487,6	1 870 499,3	2 265 986,9	17,5	82,5	
2000	244 901,1	1 511 135,7	1 756 036,8	13,9	86,1	472 598,7	2 117 904,7	2 590 503,4	18,2	81,8	

Kilde: Fiskeridirektoratet

Vedlegg 5.6

Utvikling i fangstmengde og verdi for fartøy hjemmehørende i henholdsvis Sør- og Nord-Norge.

Torskeartet fisk og fartøy mindre enn 28 meter.

Utvikling i fangstmengde og fangstverdi samt relativ utvikling 1980 - 1999. Torskeartet fisk inkl. reke.											
Fartøy mindre enn 28 m. Nord-Norge og Sør-Norge.											
År	Fangstmengde						Fangstverdi				
	Tonn			Relativ fordeling			1000 kr.			Relativ fordeling	
	Nord-Norge	Sør-Norge	Totalt	Nord-Norge	Sør-Norge		Nord-Norge	Sør-Norge	Totalt	Nord-Norge	Sør-Norge
1980	272 506,9	106 253,4	378 760,3	71,9	28,1	862 939,1	376 625,7	1 239 564,9	69,6	30,4	
1981	313 573,3	117 447,4	431 020,7	72,8	27,2	1 093 613,0	426 805,6	1 520 418,6	71,9	28,1	
1982	320 989,3	111 927,1	432 916,4	74,1	25,9	1 083 550,3	398 098,0	1 481 648,3	73,1	26,9	
1983	287 929,6	103 980,8	391 910,3	73,5	26,5	1 058 920,1	390 128,2	1 449 048,3	73,1	26,9	
1984	272 251,6	110 520,4	382 772,0	71,1	28,9	1 090 087,8	414 255,5	1 504 343,3	72,5	27,5	
1985	246 505,3	92 636,4	339 141,7	72,7	27,3	1 115 151,6	425 838,5	1 540 990,1	72,4	27,6	
1986	202 135,8	73 640,9	275 776,6	73,3	26,7	1 110 125,8	459 312,4	1 569 438,2	70,7	29,3	
1987	209 306,3	90 132,2	299 438,4	69,9	30,1	1 288 787,3	545 678,5	1 834 465,8	70,3	29,7	
1988	193 001,9	77 806,9	270 808,8	71,3	28,7	1 037 647,2	462 097,3	1 499 744,5	69,2	30,8	
1989	199 336,9	84 872,6	284 209,5	70,1	29,9	1 081 325,2	506 156,4	1 587 481,6	68,1	31,9	
1990	147 372,1	73 431,5	220 803,6	66,7	33,3	1 070 559,0	525 627,9	1 596 186,9	67,1	32,9	
1991	180 054,6	87 776,7	267 831,3	67,2	32,8	1 358 634,4	663 045,4	2 021 679,8	67,2	32,8	
1992	201 817,1	97 387,8	299 204,9	67,5	32,5	1 404 412,4	705 975,5	2 110 387,9	66,5	33,5	
1993	230 510,3	101 930,2	332 440,5	69,3	30,7	1 356 775,2	695 131,3	2 051 906,5	66,1	33,9	
1994	257 718,8	99 646,6	357 365,4	72,1	27,9	1 549 317,8	730 171,8	2 279 489,6	68,0	32,0	
1995	241 737,2	102 056,6	343 793,8	70,3	29,7	1 621 736,2	778 891,1	2 400 627,3	67,6	32,4	
1996	281 166,2	97 005,7	378 171,9	74,3	25,7	1 660 195,3	717 347,7	2 377 543,0	69,8	30,2	
1997	299 838,1	93 857,9	393 696,1	76,2	23,8	1 700 468,8	693 255,7	2 393 724,5	71,0	29,0	
1998	273 393,6	100 746,3	374 139,9	73,1	26,9	2 200 072,5	906 989,1	3 107 061,6	70,8	29,2	
1999	227 889,6	88 857,8	316 747,4	71,9	28,1	2 143 157,6	962 805,2	3 105 962,8	69,0	31,0	
2000	206 087,4	82 284,0	288 371,4	71,5	28,5	1 987 775,7	932 499,4	2 920 275,1	68,1	31,9	

Kilde: Fiskeridirektoratet

Vedlegg 5.7

Utvikling i fangstmengde og verdi for fartøy hjemmehørende i henholdsvis Sør- og Nord-Norge.

Torskeartet fisk inkludert reke og fartøy over 28 meter.

Utvikling i fangstmengde og fangstverdi samt relativ fordeling 1980 - 1999. Torskeartet fisk inkl. reke.										
Fartøy 28 m og over. Nord-Norge og Sør-Norge.										
År	Fangstmengde					Fangstverdi				
	Tonn			Relativ fordeling		1000 kr.			Relativ fordeling	
	Nord-Norge	Sør-Norge	Totalt	Nord-Norge	Sør-Norge	Nord-Norge	Sør-Norge	Totalt	Nord-Norge	Sør-Norge
1980	117 590,3	133 929,2	251 519,5	46,8	53,2	407 461,1	577 615,9	985 077,0	41,4	58,6
1981	129 543,8	155 841,4	285 385,2	45,4	54,6	450 627,7	685 730,8	1 136 358,5	39,7	60,3
1982	138 766,2	172 024,1	310 790,4	44,6	55,4	470 691,9	740 047,7	1 210 739,6	38,9	61,1
1983	135 909,3	185 693,3	321 602,5	42,3	57,7	550 533,9	769 175,5	1 319 709,4	41,7	58,3
1984	144 816,4	190 503,8	335 320,2	43,2	56,8	598 457,5	810 150,1	1 408 607,6	42,5	57,5
1985	133 670,7	199 465,2	333 136,0	40,1	59,9	682 249,1	1 023 215,9	1 705 465,0	40,0	60,0
1986	146 346,0	207 763,8	354 109,8	41,3	58,7	978 319,1	1 372 471,1	2 350 790,2	41,6	58,4
1987	173 788,2	237 959,3	411 747,5	42,2	57,8	1 141 786,8	1 585 297,7	2 727 084,5	41,9	58,1
1988	157 511,0	210 944,8	368 455,8	42,7	57,3	920 467,4	1 345 014,1	2 265 481,5	40,6	59,4
1989	109 320,7	183 359,1	292 679,8	37,4	62,6	715 972,8	1 141 670,1	1 857 642,9	38,5	61,5
1990	102 467,1	164 620,6	267 087,7	38,4	61,6	798 476,6	1 295 486,2	2 093 962,8	38,1	61,9
1991	109 128,5	197 487,1	306 615,6	35,6	64,4	874 480,2	1 529 592,9	2 404 073,1	36,4	63,6
1992	122 615,1	201 974,3	324 589,4	37,8	62,2	868 824,7	1 451 539,8	2 320 364,5	37,4	62,6
1993	157 711,3	225 495,2	383 206,5	41,2	58,8	1 008 555,4	1 444 804,4	2 453 359,8	41,1	58,9
1994	186 128,9	262 796,0	448 924,9	41,5	58,5	1 275 504,8	1 931 739,2	3 207 244,0	39,8	60,2
1995	205 238,6	274 721,7	479 960,3	42,8	57,2	1 436 595,2	2 072 560,8	3 509 156,0	40,9	59,1
1996	195 673,1	270 692,9	466 366,0	42,0	58,0	1 199 527,1	1 968 051,3	3 167 578,4	37,9	62,1
1997	189 343,1	259 094,9	448 438,0	42,2	57,8	1 272 367,9	2 050 757,5	3 323 125,4	38,3	61,7
1998	163 130,1	247 531,7	410 661,8	39,7	60,3	1 511 652,6	2 557 356,6	4 069 009,2	37,2	62,8
1999	151 945,4	228 207,5	380 152,9	40,0	60,0	1 510 421,9	2 425 660,8	3 936 082,7	38,4	61,6
2000	124 746,2	201 219,0	325 965,2	38,3	61,7	1 249 934,5	2 255 988,0	3 505 922,5	35,7	64,3

Kilde: Fiskeridirektoratet

Vedlegg 5.8

Utvikling i fangstmengde og verdi for fartøy hjemmehørende i henholdsvis Sør- og Nord-Norge.

Samlet for fartøy fra Nord-Norge etter fartøystørrelse og artsgruppe.

Fangstmengde og fangstverdi 1980 - 1999. Fartøy fra Nord-Norge fordelt på fartøystørrelse og artsgruppe.												
ÅR	Fartøy < 28 m st.l.						Fartøy >= 28 m st.l.					
	PELAGISK		TORSK, REKE, ANNET		TOTALT		PELAGISK		TORSK, REKE, ANNET		TOTALT	
	Mengde (tonn)	Verdi (1000 kr)	Mengde (tonn)	Verdi (1000 kr)	Mengde (tonn)	Verdi (1000 kr)	Mengde (tonn)	Verdi (1000 kr)	Mengde (tonn)	Verdi (1000 kr)	Mengde (tonn)	Verdi (1000 kr)
1980	31 833,6	26 673,6	272 506,9	862 939,1	304 340,5	889 612,7	302 438,8	159 656,5	117 590,3	407 461,1	420 029,1	567 117,6
1981	61 942,1	37 626,1	313 573,3	1 093 613,0	375 515,4	1 131 239,1	358 891,9	192 217,7	129 543,8	450 627,7	488 435,7	642 845,4
1982	51 452,6	39 064,2	320 989,3	1 083 550,3	372 441,9	1 122 614,5	333 003,8	198 881,3	138 766,2	470 691,9	471 770,0	669 573,2
1983	56 286,7	41 078,5	287 929,6	1 058 920,1	344 216,3	1 099 998,6	370 535,3	234 336,6	135 909,3	550 533,9	506 444,6	784 870,5
1984	50 996,2	54 717,8	272 251,6	1 090 087,8	323 247,8	1 144 805,6	260 222,7	182 046,0	144 816,4	598 457,5	405 039,1	780 503,5
1985	50 136,6	64 044,2	246 505,3	1 115 151,6	296 642,0	1 179 195,8	174 291,9	128 541,6	133 670,7	682 249,1	307 962,6	810 790,7
1986	30 416,0	46 703,3	202 135,8	1 110 125,8	232 551,8	1 156 829,1	101 156,4	80 000,1	146 346,0	978 319,1	247 502,4	1 058 319,1
1987	30 850,1	45 513,2	209 306,3	1 288 787,3	240 156,3	1 334 300,5	43 194,5	37 821,9	173 788,2	1 141 786,8	216 982,7	1 179 608,7
1988	29 158,6	43 185,3	193 001,9	1 037 647,2	222 160,5	1 080 832,5	51 315,6	56 087,5	157 511,0	920 467,4	208 826,5	976 554,9
1989	21 602,2	35 176,3	199 336,9	1 081 325,2	220 939,0	1 116 501,5	65 099,2	72 959,6	109 320,7	715 972,8	174 419,8	788 932,4
1990	21 361,5	42 763,8	147 372,1	1 070 559,0	168 733,6	1 113 322,8	56 685,2	83 151,3	102 467,1	798 476,6	159 152,3	881 627,8
1991	51 664,5	61 901,0	180 054,6	1 358 634,4	231 719,1	1 420 535,4	159 573,3	166 057,4	109 128,5	874 480,2	268 701,7	1 040 537,6
1992	74 757,9	54 710,0	201 817,1	1 404 412,4	276 575,0	1 459 122,4	243 933,2	198 538,0	122 615,1	868 824,7	366 548,3	1 067 362,7
1993	79 257,0	79 942,9	230 510,3	1 356 775,2	309 767,3	1 436 718,1	219 148,0	235 190,7	157 711,3	1 008 555,4	376 859,3	1 243 746,1
1994	104 699,0	121 061,2	257 718,8	1 549 317,8	362 417,8	1 670 379,0	154 612,9	226 332,3	186 128,9	1 275 504,8	340 741,8	1 501 837,1
1995	111 603,2	146 826,4	241 737,2	1 621 736,2	353 340,4	1 768 562,6	145 949,8	263 050,6	205 238,6	1 436 595,2	351 188,4	1 699 645,8
1996	133 003,0	218 997,6	281 166,2	1 660 195,3	414 169,2	1 879 192,9	183 717,0	422 606,4	195 673,1	1 199 527,1	379 390,1	1 622 133,5
1997	153 166,9	254 607,7	299 838,1	1 700 468,8	453 005,1	1 955 076,5	214 484,5	475 628,6	189 343,1	1 272 367,9	403 827,7	1 747 996,5
1998	162 886,8	258 715,5	273 393,6	2 200 072,5	436 280,3	2 458 788,0	207 625,8	412 140,7	163 130,1	1 511 652,6	370 755,8	1 923 793,3
1999	166 371,4	223 452,2	227 889,6	2 143 157,6	394 261,1	2 366 609,8	206 353,9	395 487,6	151 945,4	1 510 421,9	358 299,3	1 905 909,5
2000	171 292,8	290 923,1	206 087,4	1 987 775,7	377 380,2	2 278 698,8	244 901,1	472 598,7	124 746,2	1 249 934,5	369 647,2	1 722 533,3

Kilde: Fiskeridirektoratet

Vedlegg 5.9

Utvikling i fangstmengde og verdi for fartøy hjemmehørende i henholdsvis Sør- og Nord-Norge.

Samlet for fartøy fra Sør-Norge etter fartøystørrelse og artsgruppe.

Fangstmengde og fangstverdi 1980 - 1999. Fartøy fra Sør-Norge fordelt på fartøystørrelse og artsgruppe.												
ÅR	Fartøy < 28 m st.l.						Fartøy >= 28 m st.l.					
	PELAGISK		TORSK, REKE, ANNET		TOTALT		PELAGISK		TORSK, REKE, ANNET		TOTALT	
	Mengde (tonn)	Verdi (1000 kr)	Mengde (tonn)	Verdi (1000 kr)	Mengde (tonn)	Verdi (1000 kr)	Mengde (tonn)	Verdi (1000 kr)	Mengde (tonn)	Verdi (1000 kr)	Mengde (tonn)	Verdi (1000 kr)
1980	124 714,1	129 962,6	106 253,4	376 625,7	230 967,5	506 588,3	1 209 468,0	671 146,0	133 929,2	577 615,9	1 343 397,2	1 248 761,9
1981	97 640,7	132 947,1	117 447,4	426 805,6	215 088,1	559 752,6	1 245 206,6	701 233,7	155 841,4	685 730,8	1 401 048,0	1 386 964,5
1982	120 686,6	142 732,5	111 927,1	398 098,0	232 613,7	540 830,4	1 171 174,0	664 619,6	172 024,1	740 047,7	1 343 198,1	1 404 667,4
1983	121 054,8	152 521,3	103 980,8	390 128,2	225 035,6	542 649,5	1 457 116,4	848 885,3	185 693,3	769 175,5	1 642 809,7	1 618 060,8
1984	122 048,1	159 845,3	110 520,4	414 255,5	232 568,5	574 100,8	1 186 364,1	809 419,4	190 503,8	810 150,1	1 376 867,9	1 619 569,5
1985	114 821,7	184 219,8	92 636,4	425 838,5	207 458,1	610 058,3	997 791,4	714 817,3	199 465,2	1 023 215,9	1 197 256,7	1 738 033,2
1986	86 789,7	157 366,8	73 640,9	459 312,4	160 430,6	616 679,2	946 397,8	717 784,9	207 763,8	1 372 471,1	1 154 161,6	2 090 256,0
1987	83 566,5	160 199,3	90 132,2	545 678,5	173 698,7	705 877,8	982 351,8	764 528,5	237 959,3	1 585 297,7	1 220 311,1	2 349 826,2
1988	79 572,7	142 720,6	77 806,9	462 097,3	157 379,7	604 817,9	923 952,2	879 827,8	210 944,8	1 345 014,1	1 134 897,0	2 224 841,9
1989	96 662,6	151 650,0	84 872,6	506 156,4	181 535,2	657 806,3	1 017 923,3	1 002 934,4	183 359,1	1 141 670,1	1 201 282,4	2 144 604,5
1990	80 949,9	151 992,6	73 431,5	525 627,9	154 381,4	677 620,5	938 844,7	961 823,6	164 620,6	1 295 486,2	1 103 465,3	2 257 309,8
1991	107 430,6	170 587,9	87 776,7	663 045,4	195 207,3	833 633,3	1 109 060,8	1 092 870,6	197 487,1	1 529 592,9	1 306 547,9	2 622 463,5
1992	110 535,3	145 505,6	97 387,8	705 975,5	207 923,1	851 481,1	1 366 341,6	1 117 975,1	201 974,3	1 451 539,8	1 568 315,9	2 569 514,9
1993	106 327,1	137 961,3	101 930,2	695 131,3	208 257,3	833 092,6	1 288 345,8	1 212 623,4	225 495,2	1 444 804,4	1 513 841,0	2 657 427,8
1994	140 385,5	210 334,4	99 646,6	730 171,8	240 032,1	940 506,2	1 144 945,1	1 305 164,9	262 796,0	1 931 739,2	1 407 741,1	3 236 904,1
1995	137 239,8	221 041,6	102 056,6	778 891,1	239 296,4	999 932,7	1 301 689,1	1 619 374,3	274 721,7	2 072 560,8	1 576 410,8	3 691 935,1
1996	157 162,2	370 970,9	97 005,7	717 347,7	254 168,0	1 088 318,6	1 327 631,6	2 110 777,3	270 692,9	1 968 051,3	1 598 324,5	4 078 828,6
1997	174 996,0	361 778,2	93 857,9	693 255,7	268 853,9	1 055 033,8	1 472 989,4	2 371 923,4	259 094,9	2 050 757,5	1 732 084,3	4 422 681,0
1998	166 374,5	359 036,1	100 746,3	906 989,1	267 120,8	1 266 025,2	1 532 916,4	2 258 127,2	247 531,7	2 557 356,6	1 780 448,2	4 815 483,9
1999	151 153,0	324 978,8	88 857,8	962 805,2	240 010,8	1 287 783,9	1 398 089,8	1 870 499,3	228 207,5	2 425 660,8	1 626 297,3	4 296 160,2
2000	154 749,3	360611,4	82284,0	932499,4	237033,2	1293110,7	1511135,7	2117904,7	201219,0	2255988,0	1712354,7	4373892,8

Kilde: Fiskeridirektoratet

Vedlegg 6

Deltakerloven

”Lov om retten til å delta i fiske og fangst (deltakerloven).

Kapittel I. Lovens formål og virkeområde

§ 1. Lovens formål

Formålet med denne lov er:

- a. å tilpasse fiskeflåtens fangstkapasitet til ressursgrunnlaget for å sikre en rasjonell og bærekraftig utnyttelse av de marine ressurser,
- b. å øke lønnsomheten og verdiskapingen i næringen og gjennom dette trygge bosetting og arbeidsplasser i kystdistriktene, og
- c. å legge til rette for at høstingen av de marine ressurser fortsatt skal komme kystbefolkningen til gode.

§ 2. Virkeområde

Loven regulerer adgangen til å drive ervervsmessig fiske og fangst med fartøy som er norsk etter reglene i lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten §§ 1 til 4 og fartøy som eies av utlending bosatt i Norge når fartøyets største lengde er mindre enn 15 meter.

§ 3. Ervervsmessig fiske og fangst - definisjon

Fiske og fangst er ervervsmessig når vedkommende yrkesutøver har fiske eller fangst til levevei alene eller sammen med annen næring.

Vitenskapelige undersøkelser eller praktiske fiskeforsøk som gjennomføres etter tillatelse av Fiskeridirektoratet, jf. lov av 3. juni 1983 nr. 40 om saltvannsfiske m.v. § 2 siste ledd, er ikke å anse som ervervsmessig fiske og fangst etter loven her.

Kongen kan ved forskrift gi nærmere bestemmelser om når fiske og fangst skal anses for å være ervervsmessig, herunder regler om krav til inntekt opptjent ved fiske og fangst.

Kapittel II. Ervervstillatelse

§ 4. Krav om ervervstillatelse

Et fartøy kan ikke nyttes til ervervsmessig fiske eller fangst uten at det er gitt ervervstillatelse av departementet. Det kan fastsettes vilkår for slik tillatelse.

Ervervstillatelse gis til fartøyets eier for ett bestemt fartøy. Tillatelsen gir ikke rett til å benytte annet fartøy. Andre enn den fysiske eller juridiske person som innehar tillatelsen, kan ikke uten egen tillatelse drive fiske eller fangst med fartøyet.

En ervervstillatelse gir bare rett til å utøve fiske eller fangst i samsvar med de bestemmelser som til enhver tid er fastsatt i eller i medhold av lov av 3. juni 1983 nr. 40 om saltvannsfiske m.v. eller loven her.

§ 5. Nasjonalitetskrav

Ervervstillatelse kan bare gis til den som er norsk statsborger eller likestilt med norsk statsborger etter lov av 17. juni 1966 nr. 19 om Norges fiskerigrense og om forbud mot at utlendinger driver fiske m.v. innenfor fiskerigrensen § 2 første og annet ledd.

§ 6. Krav om tidligere aktivitet i fiske eller fangst

Ervervstillatelse kan bare gis til den som har drevet ervervsmessig fiske eller fangst på eller med norsk fartøy i minst tre av de siste fem årene og fortsatt er knyttet til fiske- og fangstyrket.

For selskap eller sammenslutning kan ervervstillatelse bare gis dersom personer som oppfyller kravet i første ledd innehar mer enn 50 pst. av eierinteressene og faktisk har tilsvarende kontroll over virksomheten.

Departementet kan i særlig tilfelle, når næringsmessige og regionale hensyn tilsier det, ved enkeltvedtak gjøre unntak fra kravet i første og annet ledd om tidligere aktivitet i fiske eller fangst. Kongen kan ved forskrift gjøre unntak fra kravet om tidligere aktivitet, herunder for fartøy under en viss størrelse.

Når det er nødvendig til gjennomføring av overenskomst med fremmed stat, kan Kongen ved forskrift fastsette ytterligere regler, herunder andre regler enn de som er fastsatt i første ledd, for tillatelse etter § 4.

§ 7. Særlige bestemmelser om ervervstillatelse

Søknad om ervervstillatelse kan avslås dersom:

- a. innvilgelse ikke er ønskelig ut fra hensynet til fiskeflåten distriktsmessige fordeling, hensynet til ressursgrunnlaget eller lovens formål for øvrig,
- b. fartøyets tidligere eier er tildelt statlig støtte for fartøyet for å redusere fangstkapasiteten i flåten,
- c. fartøyeieren eller andre som har drevet et fartøy på fartøyeierens vegne, grovt eller gjentatte ganger har overtrådt bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov eller annen fiskerilovgivning.

Når et fartøy overtas ved arv, skal den nye eieren gis tidsbegrenset ervervstillatelse inntil aktivitetskravet i § 6 første ledd er oppfylt.

Kongen kan ved forskrift gi nærmere bestemmelser om tildeling av ervervstillatelse ved erverv av fartøy ved arv, tvangssalg og konkurs, og om fremgangsmåten ved tvangssalg av fiskefartøy der det er en ervervstillatelse knyttet til fartøyet.

§ 8. Krav til fartøy

Ervervstillatelse skal ikke gis dersom fartøyet ikke er utrustet for eller egnet til å drive fiske eller fangst.

§ 9. Overdragelse av aksjer, eierandeler m.v.

Aksje eller part i selskap eller sammenslutning som eier merkeregistrert fartøy, må ikke overdras til annen eier uten at departementet på forhånd har gitt tillatelse til endring i eiersammensetningen.

§ 10. Bortfall av ervervstillatelse

En ervervstillatelse faller bort når eieren taper eiendomsretten til fartøyet, herunder ved tvangssalg, kondemnering og forlis.

§ 11. Tilbakekall av ervervstillatelse

En ervervstillatelse skal tilbakekalles når fartøyeieren:

- a. ikke lenger oppfyller kravene i § 5,
- b. ikke har drevet ervervsmessig fiske eller fangst i minst tre av de siste fem år på eller med norsk fartøy og heller ikke er knyttet til fiske- og fangststyrket.

En ervervstillatelse kan tilbakekalles når:

- a. fartøyet ikke har vært benyttet i ervervsmessig fiske eller fangst en nærmere bestemt tid fastsatt av departementet i forskrift eller i ervervstillatelsen,
- b. fartøyet eller fartøyeieren ikke lenger fyller vilkår som er fastsatt i eller i medhold av loven her,
- c. forutsetningene som tillatelsen bygger på er vesentlig endret,
- d. fartøyeieren mot bedre vitende har gitt uriktige opplysninger eller fortiet forhold av vesentlig betydning for vedtaket om å gi slik tillatelse,
- e. fartøyeieren eller andre som har drevet fartøyet, grovt eller gjentatte ganger har overtrådt bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov eller annen fiskerilovgivning, eller
- f. adgang til tilbakekall følger av alminnelige forvaltningsrettslige regler.

I mindre alvorlige tilfeller kan departementet bestemme at en ervervstillatelse skal tilbakekalles for et bestemt tidsrom.

Kongen kan gi utfyllende regler for tilbakekall av tillatelser.

Kapittel III. Spesiell tillatelse

§ 12. Krav om spesiell tillatelse til enkelte former for fiske og fangst

Ingen må uten spesiell tillatelse fra departementet drive

- a. fiske med trål,
- b. fiske med reke trål,
- c. fiske med ringnot,
- d. fangst av hval, eller
- e. fangst av sel.

Det kan fastsettes vilkår for slik tillatelse. Bestemmelsene i §§ 7 og 8 gjelder tilsvarende for tildeling av spesiell tillatelse.

Kongen kan ved forskrift fastsette krav om spesiell tillatelse for å drive andre former for fiske eller fangst enn de som er nevnt i første ledd, når hensynet til lovens formål gjør det nødvendig.

Kongen kan ved forskrift fastsette nærmere regler for tildeling av spesielle tillatelser. Det skal legges vekt på fiskets betydning for råstofftilførselen til et bestemt distrikt.

§ 13. Forholdet til ervervstillatelse

Ervervstillatelse må foreligge for at spesiell tillatelse kan gis.

§ 14. Unntak fra kravet om spesiell tillatelse

Kongen kan ved forskrift gjøre unntak fra kravet om spesiell tillatelse for fartøy under en viss størrelse, og for fiske og fangst etter bestemte arter, med bestemte redskaper eller i bestemte områder.

§ 15. Rekkevidden av en spesiell tillatelse

En spesiell tillatelse i medhold av § 12 gis til fartøyets eier for ett bestemt fartøy. Tillatelsen gir ikke rett til å benytte annet fartøy. Andre enn den fysiske eller juridiske person som innehar tillatelsen, kan ikke uten egen tillatelse drive fiske eller fangst med fartøyet.

§ 4 tredje ledd og § 7 tredje ledd gjelder tilsvarende for spesielle tillatelser.

§ 16. Tildeling av nye spesielle tillatelser til enkelte former for fiske og fangst

Når departementet ved en vurdering ut fra lovens formål finner at det totale antallet spesielle tillatelser til en form for fiske eller fangst skal økes, og at departementet derfor skal foreta tildeling av nye tillatelser, skal departementet fatte særskilt beslutning om at slik tildeling skal skje. Nye tillatelser skal lyses ut offentlig.

Når særlige grunner tilsier det, kan tildeling av ny tillatelse skje uten offentlig utlysning.

Tildeling etter første ledd skal foretas etter en samlet vurdering av søkerne ut fra lovens formål, herunder regler gitt i medhold av § 12 tredje ledd.

§ 17. Ombygging av fartøy

Fartøy med spesiell tillatelse kan ikke bygges om på en slik måte at fangstkapasiteten økes, uten at det er gitt ny spesiell tillatelse.

§ 18. Bortfall og tilbakekall av en spesiell tillatelse

En spesiell tillatelse faller bort dersom ervervstillatelsen for fartøyet bortfaller eller tilbakekalles.

Bestemmelsene i § 10 om bortfall av ervervstillatelse og § 11 om tilbakekall av ervervstillatelse gjelder tilsvarende for spesiell tillatelse.

§ 19. Tilbakekall og avgrensning av en hel gruppe spesielle tillatelser

Kongen kan tilbakekalle alle spesielle tillatelser som er gitt for en bestemt type fiske eller fangst. Kongen kan også avgrense alle spesielle tillatelser for en bestemt type fiske eller fangst til et snevrere geografisk område eller til et mindre omfang av typer fiske eller fangst enn tillatelsene omfatter.

Kapittel IV. Særlige begrensninger i fiske og fangst m.v.

§ 20. Tillatelse til å fiske i farvann utenfor Norges økonomiske sone

Departementet kan fastsette begrensninger i deltakelsen eller andre reguleringstiltak for norske fartøyer som driver fiske i farvann under andre staters fiskerijurisdiksjon eller i farvann utenfor noen stats fiskerijurisdiksjon.

§ 21. Årlige begrensninger i adgangen til å delta i enkelte fiskerier

Når hensynet til ressursforvaltningen, avviklingen av fisket eller lønnsomheten i fisket gjør det nødvendig, kan Kongen ved forskrift med virkning for inntil ett år av gangen, fastsette bestemmelser om vilkår for adgangen til å delta i et bestemt fiske. Det kan herunder stilles krav om at fartøyeieren, fartøyets fører eller høvedsmannen er registrert i fiskermanntallet eller krav om tidligere deltakelse i det aktuelle fisket. Videre kan det stilles krav til faglige og tekniske forutsetninger, herunder fartøy og utstyr, og til eiers og mannskaps behov for å kunne drive fiske. Det kan også fastsettes et største antall fartøy som skal gis adgang til fisket.

Bestemmelser fastsatt etter første ledd kan begrenses til bestemte fartøystørrelser, bestemte fiskemetoder, bestemte geografiske områder eller i bestemte tidsrom.

Kapittel V. Registrering og merking av fartøy

§ 22. Registrering i merkeregisteret

Fartøy som det er gitt ervervstillatelse for etter § 4, skal føres inn i et register over fiskefartøy (merkeregisteret). Registrering i merkeregisteret kan ikke foretas før det foreligger ervervstillatelse.

Merkeregisteret skal inneholde opplysninger om fartøyets navn, merke, radiokallsignal, tonnasje, lastekapasitet, lengde, bredde, byggeår og eierforhold.

Departementet kan ved forskrift bestemme hvilke andre opplysninger som skal gis i forbindelse med søknad om ervervstillatelse og spesiell tillatelse og hvilke andre opplysninger som skal registreres i merkeregisteret. Departementet kan også fastsette bestemmelser om administrasjonen av merkeregisteret.

§ 23. Registrering i skipsregisteret

Fartøy som skal nyttes til ervervsmessig fiske eller fangst, kan ikke registreres i skipsregisteret, jf. lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten §§ 11 flg., før det foreligger ervervstillatelse etter loven her.

§ 24. Merking av fartøy

Fartøy som skal nyttes til ervervsmessig fiske eller fangst, skal merkes slik departementet bestemmer.

§ 25. Gebyr

Departementet kan bestemme at det skal betales et gebyr ved innføring i merkeregisteret og et årlig gebyr så lenge fartøyet står i merkeregisteret. Gebyret er tvangsgrunnlag for utlegg.

§ 26. Sletting i merkeregisteret

Fartøy skal slettes i merkeregisteret ved permanent eller midlertidig tilbakekall eller bortfall av ervervstillatelsen.

Kapittel VI. Sanksjoner m.v.

§ 27. Inndragning av fangst

Dersom et fartøy overskrider den fangstmengde per. tur som er fastsatt i den enkelte tillatelse, tilfaller merfangsten eller dens verdi den salgsorganisasjon som førstehåndsomsetningen er lagt til. Dette gjelder uten hensyn til om forholdet medfører straffansvar.

Departementet kan ved særskilt forskrift tillate at det ilandføres større fangstmengder per. tur enn det tillatelsen gir adgang til.

Salgsorganisasjonen skal inngi oppgaver over levert merfangst til Fiskeridirektoratet. Inndragning etter første ledd besluttes av Fiskeridirektoratet som foretar beregning av merfangsten og dens verdi.

§ 28. Gjennomføring

Kongen kan gi nærmere forskrifter til gjennomføring av denne lov.

§ 29. Straff

Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov, straffes med bøter. Er den skyldige tidligere dømt til straff etter denne lov, eller foreligger andre skjerpene omstendigheter, kan fengselsstraff inntil 6 måneder idømmes enten alene eller sammen med bøtestraff.

På samme måte straffes medvirkning og forsøk.

Kapittel VII. Ikrafttredelse og endring i andre lover

§ 30. Ikrafttredelse m.v.

1. Denne lov trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.
2. Fra samme tid oppheves følgende lover:
Lov av 16. juni 1939 nr. 7 om fangst av hval.

Lov av 20. april 1951 om fiske med trål.

Lov av 14. desember 1951 nr. 1 om fangst av sel.

Lov av 16. juni 1972 nr. 57 om regulering av deltagelsen i fisket.

3. Forskrifter og vedtak fastsatt i medhold av lover nevnt i nr. 2, gjelder inntil noe annet blir bestemt i medhold av loven her.

4. Bestemmelser gitt i medhold av mellombels lov av 29. juni 1956 nr. 8 om eighedsretten til fiske- og fangstfarkoster, skal fortsatt gjelde inntil de oppheves eller avløses av bestemmelser gitt i medhold av denne lov.

5. Lov av 5. desember 1917 nr. 1 om registrering og merking av fiskefartøyer §§ 1 og 2 oppheves. Lovens §§ 3 flg. gjelder inntil de oppheves av Kongen.

6. Fra den tid loven her trer i kraft, gjøres følgende endringer i andre lover:

I lov av 17. juni 1966 nr. 19 om Norges fiskerigrense og om forbud mot at utlendinger driver fiske m.v. innenfor fiskerigrensen skal § 2 første ledd nr. 2 lyde:

2. aksjeselskaper og andre selskaper med begrenset ansvar når selskapets hovedkontor og styrets sete er i Norge og styrets flertall, herunder styrelederen, består av norske statsborgere som er bosatt i Norge og har bodd her i de to siste år, og norske statsborgere eier aksjer eller andeler svarende til minst 6/10 av selskapets kapital og kan utøve stemmerett i selskapet med minst 6/10 av stemmene.

I lov av 13. juni 1997 nr. 42 om Kystvakten (kystvaktloven) skal § 9 første ledd lyde:

Kystvakten kan føre kontroll med at bestemmelser gitt i eller i medhold av følgende lover blir overholdt:

a. lov av 22. mars 1957 nr. 4 om fangst av isbjørn.

b. lov av 17. juni 1966 nr. 19 om Norges fiskerigrense og om forbud mot at utlendinger driver fiske m.v. innenfor fiskerigrensen.

c. lov av 17. desember 1976 nr. 91 om Norges økonomiske sone.

d. lov av 3. juni 1983 nr. 40 om saltvannsfiske m.v.

e. lov av 26. mars 1999 nr. 15 om retten til å delta i fiske og fangst (deltakerloven).

I lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) skal § 11 tredje ledd første punktum lyde:

Norsk skip med største lengde under 15 meter kan på begjæring av eieren innføres i skipsregisteret, dersom største lengde er minst 10 meter eller skipet er merkepliktig etter lov 26. mars 1999 nr. 15 om retten til å delta i fiske og fangst (deltakerloven) eller skal brukes utelukkende eller hovedsakelig i næringsvirksomhet.