

Vår ref.:
2014/00049 AJOL

Nærings- og fiskeridepartementet

Postboks 8090 Dep.
0032 OSLO

Deres dato:
11.02.2014

Deres referanse:
14/77-10

Dato:
Oslo, 23.03.2014

HØRING – OM ENDRING I STRUKTURKVOTETAKET OG KONSESJONSKAPASITETEN FOR PELAGISKE TRÅLERE

Det vises til mottatte høring med forslag om at kvotetaket i strukturvoteordningen for pelagiske trålere økes fra 630 basistonn til 1000 basistonn, og at maksimal konsesjonskapasitet økes fra 1000m³ til 1500 m³.

I høringsnotatet underbygges departementets forslag til økning av kvotetaket og maksimal konsesjonskapasitet kort oppsummert med følgende begrunnelser:

- Driftsmargin på 15 % i 2012.
- Svingende lønnsomhet og betydelig lavere enn ringnot.
- Strukturpotensialet innenfor dagens ramme i stor grad er tatt ut.
- Lavere kvotegrunnlag enn for ringnotfartøy, av historiske årsaker.

Departementet skriver i tillegg at «ettersom de fleste fartøyene er fullstrukturerte, har rederiene små muligheter til å styrke driftsgrunnlaget og fangstinntektene»

Norsk Sjømannsforbund vil først og fremst gi uttrykk for at vi stiller oss uforstående til behovet for ytterligere strukturering innenfor denne gruppen. I tillegg reagerer vi på argumentasjonen departementet legger til grunn for endringene som foreslås.

Vi vil i det følgende forsøke å redegjøre for våre synspunkter.

I henhold til figur 1 som illustrerer svingningene i driftsmarginene for de ulike fartøygruppene, kan ikke vi se at pelagisk trål på noe vis skiller seg ut med dårlig driftsmargin, snarere tvert i viser tabellen at de har ligget nest høyest mot gruppene det sammenliknes mot.

Svingningene i driftsinntektene som illustreres er, etter vårt syn naturlige, de har vært der og de vil nok fortsatt være, i en næring som høster av det naturen gir og som er så markedsstyrt og markedsavhengig som fiskerinæringen er.

Etter vårt syn illustrerer denne tabellen nettopp det, og den viser tydelig at alle fartøygruppene, med unntak av den konvensjonelle havfiskeflåten i bunn og ringnot på topp, har hatt tilnærmet samme svingninger i årenes løp.

Norsk Sjømannsforbund er på dette grunnlaget svært undrende til at det er denne fartøygruppen isolert som trekkes frem innen havfiskeflåten med en volatil driftsmargin. I tillegg undres vi over at 2012 løftes frem med en gjennomsnittlig driftsmargin på 15%, som illustrasjonen på det vi oppfatter som en lønnsomhetsutfordring for denne fartøygruppen, når nedgangen i prosent er tilnærmet lik for de ulike fartøygruppene.

Det som ikke fremkommer, som sannsynligvis er årsakene til denne nedgangen, er de utfordringene spesielt de pelagiske fartøyene har hatt i forhold til manglende samarbeid og kvoteavtaler mellom kyststatene i Nord-Atlanteren de siste årene. Lavere kvoter som en konsekvens av mangelfull og utilfredsstillende forskning og bestands overvåkning, samt at prisene også av naturlige årsaker har vært svekket de siste årene. Totalt sett har dette gitt lavere inntjening og en naturlig nedadgående driftsmargin på både pelagiske trålere og ringnot.

Disse elementære forutsetningene for lønnsomheten er nå i en positiv utvikling, fremtidsutsiktene på flere arter er lovende og Norsk Sjømannsforbund mener derfor at det å fremstille behovet for å øke kvotetaket til lønnsomhetsaspektet innenfor denne gruppen ikke blir korrekt. En gjennomgang av fartøyregistret viser blant annet tydelig at også denne gruppen har vært i stand til fornyelse.

Departementet nevner så vidt de distriktspolitiske konsekvensene, men vurderer dem som små siden gruppen hovedsakelig er samlet i en avgrenset del av landet.

Norsk Sjømannsforbundet mener at for hvert fartøy som struktureres bort reduserer antall arbeidsplasser både på sjøsiden og på landsiden. Det er en kjensgjerning at struktureringen i fiskeflåten har hatt stor betydning for sysselsettingen i verftsindustrien, og annen leverandøring. En sentralisering av rettighetene ned på ett så lavt antall fartøyer som høringen legger opp til vil føre til en utarming av miljøet, svekkelse av kompetanse og evnen til innovasjon og nytenkning, jfr. det som har skjedd innen selfangstmiljøet.

En ytterligere strukturering vil, etter vårt syn, også vanskeliggjøre generasjonsskifter og muligheten for aktive fiskere å komme inn / bli i næringen. Dette begrunnet ved at finansieringsbehovet for enkeltfartøyer / rederier vil være så høyt at det vil være en umulighet å skaffe kapital.

Norsk Sjømannsforbund reagerer også på at det fra departementets side legges til grunn at denne flåtegruppen har utnyttet strukturpotensialet og på det grunnlaget har små muligheter til å styrke driftsgrunnlaget og fangstinntektene.

Så vidt vi er kjent med er strukturpotensiale innenfor de fleste gruppene tatt ut eller nær ved å bli det, og vi vil på det grunnlaget minne departementet om de politiske intensjonene som lå i enhetskvoteordningen og senere strukturkvoteordningen.

Hovedmålet var å redusere fangstkapasiteten og tilpasse denne til ett begrenset ressursgrunnlag. Dette målet er etter vårt syn nådd, og vi har benyttet enhver anledning til å advare mot endringer og tilpasninger som tilsynelatende har gode hensikter, men i praksis bidrar til en uthuling av dagens strukturtak og gir ett kunstig driftsgrunnlag, som igjen legger press på myndighetene for ytterligere strukturering. Dette skjer i aller høyeste grad i forbindelse med kontrahering av nybygg innenfor pelagisk, og konturene begynner å bli tydeligere også innen for andre grupper.

Det er ett faktum at fartøyene som kontraheres i dag innehar en enorm fangstkapasitet og derigjennom igjen etablerer en unødvendig overkapasitet i flåten, økt gjeldsgrad og ytterligere press på myndighetene for tilpassende ordninger og økt konsentrasjon av rettigheter.

Norsk Sjømannsforbund mener derfor, at med en visjon om at Norge skal være verdens fremste sjømatnasjon, og med de fremtids-utsiktene som er presentert i økt eksport av sjømat frem mot 2050, kan det ikke være i myndighetenes interesse at det skal være bare ett fåtall «kvotebaroner» som sitter på alle rettighetene.

Vi mener derfor at det ikke skal være myndighetenes ansvar å sørge for lønnsomhet for «over» investeringer eller en bevisst etablert overkapasitet i næringen. Det er av avgjørende betydning at myndighetene sørger for langsiktige og bærekraftige rammevilkår, og med dette skaper ro og forutsigbarhet. Så må det etter vårt syn være utøvernes ansvar å tilpasse investeringene driftsmessig forsvarlig innenfor de rammene som er gitt.

Ro og forutsigbarhet skapes etter vårt syn ikke igjennom ett stadig jag etter økt kapasitet, og myndighetenes ettergivelse på strukturordningen.

Norsk Sjømannsforbund understreker derfor nok en gang, at tiden er overmoden for å sette «strukturbremsene» på, og ikke forhaste seg med å åpne for ytterligere strukturering basert på stadig endrede behov fra kapitalsterke redere.

Vi mener at dagens ordning skal bestå og la tidsbegrensede strukturkvoter som allerede er gitt få utløpe og gi alle rederiene en strukturgevinst, slik intensjonen men enhetskvotene og senere strukturkvoten var da de ble opprettet.

Norsk Sjømannsforbund støtter med dette ikke Nærings- og fiskeridepartementets forslag til endringer verken i strukturkvotetaket eller konsesjonskapasitet for pelagiske trålere, og mener at dagens kvotetak på 630 basistonn og maksimal konsesjonskapasitet på 1000m³ for pelagiske trålere gir tilfredsstillende lønnsomhet for både aktivitet og fornyelse.

Med vennlig hilsen
Norsk Sjømannsforbund

Saksbehandler: Ann Jorunn Olsen

Kopi: