

JIM/

Ålesund 5. februar 2013

Fiskeri- og kystdepartementet
Norges Fiskarlag

LEVERINGSPLIKT FOR FARTØY MED TORSKETRÅLTILLATELSE - HØRING

Fiskebåt viser til Fiskeri- og kystdepartementets høringsnotat om endringer i leveringsplikten for trålere med torsketråltillatelse. Vi vil nedenfor kommentere høringsforslaget.

Sammendrag

Fiskeri- og kystdepartementet legger i høringsnotatet til grunn at trålfiske i dag er en lukrativ økonomisk virksomhet, og mange av forslagene bærer preg av dette. Fiskebåt vil understreke at virkeligheten fortøner seg annerledes. Lønnsomheten i torsketrålflåten er i dag ikke tilfredsstillende, med stigende kostnader og lave råstoffpriser, og mange trålredier sliter med å få endene til å møtes. Fiskeflåten opplever samtidig en sterk konkurranse om mannskapet fra den subsidierte offshoreflåten.

Fiskebåt mener det er svært uheldig når departementet i denne situasjonen fremmer forslag som påfører trålerflåten reduserte fangstinntekter og økte kostnader. Fiskebåt kan heller ikke se at forslaget er svaret på de utfordringene som fiskeindustrien står overfor. Fiskebåt er samtidig sterkt forundret og kritisk til at departementet også foreslår endringer som vil ramme trålere som aldri har vært omfattet av leveringsplikten. Forslaget vil også ramme fiskerne som arbeider på trålerne, og Fiskebåt er forundret over at departementet i så liten grad synes å være opptatt av inntjeningen til fiskerne i fiskeflåten.

Fiskeri- og kystdepartementet mener at den store utfordringen i fiskeindustrien er at det ikke oppnås tilstrekkelig lønnsomhet i filetproduksjonen. Departementet mener at problemene i filetindustrien er mange og sammensatte, men ser ikke bort fra at enkelte skyldes at ordningen med leveringsplikt for torsketrålere ikke fungerer tilfredsstillende. På denne bakgrunn mener departementet at det er riktig å se nærmere på ordningen med leveringsplikt slik den fungerer i dag, og vurdere endringer.

Fiskeri- og kystdepartementet antyder 3 løsninger for endringer i leveringsplikten:

1. Oppheve dagens forskrift om leveringsplikt og gå tilbake til situasjonen slik den var da ordningen med leveringsplikt bare var regulering gjennom de individuelle vilkårene.
2. Holde fast på hovedtrekkene i dagens ordning, men vurdere justeringer i tilbudsplikten, bearbeidingsplikten og en del andre forhold som lengre forhåndsvarsel om levering og krav om lossested
3. Innføre ei ordning med kjøpsplikt, alternativt kombinert med justeringer i dagens ordning.

Fiskebåt legger til grunn at det første alternativet om å oppheve dagens forskrift om leveringsplikt og gå tilbake til situasjonen slik den var før forskriften kom, ikke er en løsning som verken myndighetene eller næringen ønsker. Den situasjonen var preget av strid og

usikkerhet om hvordan leveringsplikten skulle praktiseres. Forskriften har etter visse justeringer ryddet opp i disse uklarhetene, både når det gjelder hvor stor andel av fangsten leveringsplikten omfatter, hvilke fiskeslag den omfatter, prisfastsettelsen, dekning av transportkostnader m.m. Fiskebåt antar at dette ikke er et aktuelt alternativ, og vil ikke kommentere dette ytterligere i høringsuttalelsen.

Fiskebåt mener at alternativ 2 om å videreføre hovedtrekkene i dagens ordning reelt sett er det eneste alternativet. Dagens ordning med leveringsplikt fungerer langt på vei tilfredsstillende, og utfordringene i filetindustrien har andre årsaker enn leveringspliktens utforming. Fiskebåt har den siste tiden ikke registrert sterke krav om endringer i leveringsplikten for torsketrålere, verken fra fiskeflåten eller landindustriens side. Kun regionalpolitisk har dette vært et tema. Fiskebåt mener at de fleste justeringer som Fiskeri- og kystdepartementet foreslår om endringer i dagens ordning vil svekke lønnsomheten både i trålerflåten og fiskeindustrien. Fiskebåt legger også til grunn at dersom rederier blir pålagt strengere betingelser enn det som lå inne i de opprinnelige bestemmelsene om leveringsplikt, så vil det kunne få et rettslig etterspill. Fiskebåt er samtidig positiv til å diskutere mindre justeringer i dagens ordning, men innenfor opprinnelige konsesjonsvilkår.

Det tredje alternativet om innføring av kjøpsplikt er i realiteten det samme forslaget som ble fremmet i høringsnotatet om endring i forskrift om leveringsplikt i 2006 om salgspunkt. Dette forslaget fikk ikke tilslutning i 2006, og departementet konkluderte selv med at forslaget ikke ville styrke lønnsomheten i fiskeindustrien, og således kunne virke mot sin hensikt. Fiskebåt kan ikke se nye argumenter som gjør dette forslaget mer aktuelt i dag. Fiskebåt mener en ordning som pålegger tilgodesette bedrifter en kjøpsplikt av fangst som blir tilbudt under leveringsplikten er uheldig, både for flåtesiden og industrien. Fiskebåt mener at en slik ordning vil være en trussel mot eksistensen til mange av landindustribedriftene. Den vil også kunne hindre landindustribedriftene i å kjøpe råstoff fra andre deler av fiskeflåten, og dermed skape avsetningsvansker i hovedsesongen for kystflåten.

Når det gjelder kombinasjonen av kjøpsplikt og økt tilbuds- og bearbeidingsplikt, vil dette være det siste som næringen trenger i dagens situasjon. En slik kombinasjon vil innebære at råstoffet må prises svært lavt, og dette vil kunne få store negative økonomiske og strukturelle konsekvenser, ikke bare for de fartøyene som er underlagt leveringsplikten, men for hele fiskerinæringen. Hvordan skal fiskeflåten kunne operere i en kostnadsdrevet oljeøkonomi langs kysten, samtidig som de skal være pliktige til å levere fangsten til en industri som i liten grad vil være i stand til å betale en markedsriktig pris for råstoffet under de forutsetninger som er lagt? Forslaget vil svekke lønnsomheten både for fiskeflåten og fiskeindustrien, og redusere aktiviteten og sysselsettingen langs kysten.

Fiskeri- og kystdepartementets høringsnotat om leveringsplikten blir enda mer uforståelig når departementet til og med foreslår at fartøyer som aldri har vært underlagt leveringsplikt, skal få kvotetrekk ved leveranser av fryst fisk. Dette vil få fordelingsmessige konsekvenser i flåten, og vil være i strid med tidligere løfter om stabilitet i rammebetingelsene, og stride mot næringens rettferdighetsoppfatning.

Fiskebåt mener at Fiskeri- og kystdepartementet i høringsnotatet i for liten grad tar inn over seg at fiskerinæringen i dag står overfor andre utfordringer enn det som var tilfelle da industrien i sin tid fikk tildelt torsketrålkonsesjoner. Det er godt mulig at det ikke er filetindustrien som har de beste framtidsutsiktene i fiskeindustrien, og det blir feil å tvinge næringen i en bestemt retning. Alle parter bør ha lært at det er næringsaktørene og markedet som må vise vei, ikke politikerne. Det er ikke bærekraftig, og har liten hensikt, å forsøke å påtvinge næringen en struktur som ikke er lønnsom. Fiskebåt mener at departementet ikke har lagt fram gode argumenter i høringsnotatet for at de ulike endringsforslagene vil gi økt lønnsomhet, verdiskapning og sysselsetting i fiskerinæringen. Sannsynligheten for at det motsatte vil skje er derimot overhengende.

Fiskebåt mener at andelen av leveringspliktige kvoter i trålerflåten er økt de siste årene, ved at fartøyer som er kjøpt av fiskeindustrien er blitt pålagt leveringsplikt, samtidig som fartøyer som er solgt tilbake til fiskerne ikke er blitt fritatt for leveringsplikt. Fiskebåt mener at fiskereide fartøyer må fritas for leveringsplikten. Subsidiært mener Fiskebåt at leveringsplikten til fiskereide fartøyer må gjelde hele Nord-Norge.

Fiskebåt mener at dersom Fiskeri- og kystdepartementet ønsker å stimulere til økte landinger av fersk fisk i andre halvår, finnes det langt mer effektive og mindre kontroversielle måter å gjøre dette på. Dette kan være kvotefleksibilitet over årsskiftet, og/eller periodiserte omregningsfaktorer som det faktisk er saklig grunnlag for, men kanskje politisk problematisk. Et annet spørsmål er om det er biologisk bærekraftig å stimulere til økt torskefiske om høsten.

Fiskebåt vil også understreke at formålet med ordningen med leveringsplikt er at de aktuelle bedriftene skal ha førsteretten til å kjøpe råstoffet til mest mulig markedsriktig pris. Det er ikke intensjonen med ordningen at fiskeindustrien skal tilføres råstoff til redusert pris, på bekostning av fartøyleddet, slik også departementet oppsummerer høringsrunden i 2006.

Generelle kommentarer

Fiskebåt mener at planøkonomiske modeller for styring av fiskeråstoff til bedrifter, regioner eller bestemte anvendelser ikke hører hjemme i en moderne markedsøkonomi, og konstaterer at Regjeringen heller ikke praktiserer en slik politikk for andre næringer enn fiskerinæringen. Fiskebåt mener en slik politikk svekker lønnsomheten, aktiviteten og omstillingsevnen (viljen) i fiskerinæringen. I mange tilfeller vil det ikke være mulig å drive verken torsketrålere eller fiskeindustri lønnsomt dersom de mest radikale endringsforslagene blir gjennomført.

Fiskebåt mener at Støtteavtalen mellom fiskerinæringen og Staten på 1970- og 80-tallet førte til overkapasitet og manglende omstilling i både fiskeindustrien og fiskeflåten. Dette er noe norsk fiskerinæring har slitt med i mange år. Fiskebåt mener at ordningen med leveringsplikt kan gi mange av de samme uheldige konsekvenser for de som er berørt av ordningen. Fiskebåt mener at Fiskeri- og kystdepartementet i for liten grad synes å ha lært av historien.

Fiskebåt mener at det i første rekke må være aktørene som til enhver tid vurderer hva som tjener næringen best i et bedriftsøkonomisk perspektiv. Forutsetningen for en levedyktig kyst og videreutvikling av næringsstrukturen forutsetter lønnsomme bedrifter. Ordningen med leveringsplikt for torsketrålere innebærer som departementet skriver et effektivitetstap for fiskerinæringen, og det må derfor være tungtveiende årsaker for å opprettholde slike ordninger, og spesielt for å stramme inn på ordningen. Fiskebåt mener at departementet i høringsnotatet i liten grad har gitt sterke argumenter for å skjerpe inn på ordningen.

Fiskeri- og kystdepartementet mener at det er et stort fortrinn for norsk filetindustri at den har tilgang til ferskt råstoff av høy kvalitet, og mener at det er uheldig for filetindustrien at en stadig større del av fangstene blir fryst om bord i fartøyene. Fiskebåt mener at tilgangen på fersk fisk er tilfredsstillende, og at det ikke er noe sterkt argument for en innstramning i ordningen med leveringsplikt.

Fiskebåt vil også vise til erfaringene fra ferskfiskbonusordningen i 2012. Fiskebåt har ikke full oversikt over anvendelsen av trålkvantumet, men når det gjelder de 35 konvensjonelle havfiskefartøylene som kunne delta på ordningen var det kun 4 fartøyer som deltok. Disse fartøylene leverte fangsten fersk i Finnmark, mens den tradisjonelt blir levert fryst til den konvensjonelle klippfiskeindustrien i Norge. Den ferske fisken ble i stor grad eksportert ubearbeidet ut av landet, og kvantumet kom i liten grad filetindustrien til gode. Det er

vanskelig å karakterisere dette som et sterkt bidrag til sysselsettingen og aktiviteten i Kyst-Norge, slik intensjonen med ordningen var.

Andelen leveringspliktig fangst økt

Fiskeri- og kystdepartementet skriver at 23 fartøyer av i alt 40 torsketrålkonsesjoner pr 2. januar 2012 hadde leveringsplikt for hele eller deler av sin kvote. Leveringsplikten omfatter en kvote tilsvarende 46,5282 kvotefaktorer av totalt 87,9265 kvotefaktorer i fisket etter nordøstarktisk torsk.

Fiskebåt vil understreke at leveringsplikten i dag har et større omfang enn det ordningen tradisjonelt har hatt, og spesielt dersom vi korrigerer for de rederiene som har «betalt» for å slippe leveringsplikten. Det har sammenheng med at en rekke trålere som var eid av aktive fiskere ble pålagt leveringsplikt da de ble solgt til industribedrifter. Samtidig er fartøyer med leveringsplikt som er solgt tilbake fra industrien til aktive fiskere ikke fritatt for leveringsplikten.

Fiskebåt har tidligere anmodet departementet om å kartlegge utviklingen i den andelen av torsketrålernes kvotefaktorer som har vært underlagt leveringsplikt, og mener at dette er viktige opplysninger i en debatt om leveringsplikten. Dette har det imidlertid ikke vært interesse for å finne ut av i departementet. Fiskebåt har tidligere på generelt grunnlag bedt om at torsketrålere som er eid av aktive fiskere, blir fritatt for leveringsplikt, og vil gjenta dette kravet. Subsidiært mener Fiskebåt at leveringsplikten for fiskereide fartøyer må endres til å gjelde hele Nord-Norge.

Tilbudsplikt

Dagens forskrift om leveringsplikt stiller som krav at 80% av fartøyet sin fangst av nordøstarktisk torsk, og 60% av fartøyets fangst av nordøstarktisk hyse, skal tilbys tilgodesette bedrifter. Fiskeri- og kystdepartementet mener at det er et mål at foredlingsanleggene skal ha tilgang til så mye råstoff som mulig, og med bakgrunn i statistikk over dagens leveringsmønster mener departementet at det ikke vil være noe problem å utvide tilbudsplikten utover det som i dag følger av forskriften. Departementet ber om synspunkter på å endre dagens tilbudsplikt, og antyder at den kan økes til 100% både for nordøstarktisk torsk og hyse.

Fiskebåt mener at det har liten hensikt å øke tilbudsplikten, og mener at dette ikke vil føre til økt bearbeiding i landindustrien. Fiskebåt har i tidligere høringsrunder om leveringsplikten gått inn for at det kun stilles krav om å tilby fangstene av torsk, og mener at 80% tilbudsplikt for torsk er noe både flåten og industrien kan innrette seg godt etter.

Fiskebåt vil vise til at det vil være bifangst av torsk og hyse i trålernes fiske etter sei utenfor Nordland, på Haltenbanken og Møre, og at det vil være kostbart og lite hensiktsmessig dersom disse bifangstene av torsk og hyse skal måtte tilbys tilgodesette bedrifter under leveringsplikten. Fiskebåt er enig i at med dagens kvotesituasjon så trengs ikke en veldig stor andel av hyse- og torskekvote som bifangst i seifisket, men viser samtidig til at dette bildet kan endre seg raskt dersom forholdet mellom kvotene av de enkelte fiskeslagene endrer seg.

Fiskebåt mener at tilbudsplikten for torsk på 80% ikke bør utvides, og ser ingen gevinst ved å øke tilbudsplikten for torsk. Det vil i stedet kunne begrense muligheten til leveringspliktige trålere i å delta i andre fiskerier. Når det gjelder nordøstarktisk hyse, mener Fiskebåt fortsatt at den bør unntas fra tilbudsplikten. Filetindustrien finner ikke lønnsomhet i bearbeiding av trålhyse, og det har ingen hensikt å pålegge flåten tilbudsplikt for hyseråstoff. Fiskebåt er strekt kritisk til å utvide tilbudsplikten for hyse.

Bearbeidingsplikten

I henhold til dagens forskrift skal 70% av torskefangstene som blir kjøpt etter den primære eller sekundære leveringsplikten bearbeides. Fiskeri- og kystdepartementet ber om synspunkter på om bearbeidingsplikten bør økes til 90%, og om også hyse bør inkluderes i bearbeidingsplikten.

Fiskebåt har vært opptatt av at når en bedrift benytter seg av adgangen til å kjøpe råstoff som er tilbudt gjennom leveringsplikten, så må det følge en plikt til å bearbeide dette råstoffet. Fiskebåt ønsker seg ikke en situasjon der tilgodesette bedrifter opererer utelukkende som «tradere» av tilbudspliktig råstoff.

Fiskebåt er samtidig opptatt av at bearbeidingsplikten ikke må være så streng at bedriftene i praksis ikke har anledning til å kjøpe leveringspliktig råstoff. Markedet for fisk er ikke slik at det til enhver tid er mulig å bearbeide alt råstoffet lønnsomt, og det er hele tiden en vanskelig balansegang i industrien for å disponere råstoffet slik at det gir størst mulig lønnsomhet. Det er samtidig slik at alt råstoff ikke er egnet til videreforedling. Foredlingsbedriftene må derfor ha en viss fleksibilitet i produksjonen. Fiskebåt mener at en innskjerping av bearbeidingsplikten vil få den motsatte effekten av det som departementets intensjon, gjennom at bedriftene i mindre grad blir i stand til å by på fangstene som blir tilbudt gjennom tilbudsplikten.

Fiskebåt mener fortsatt at det ikke er hensiktsmessig å innføre en generell bearbeidingsplikt for hyse. Det er vanskelig å bearbeide frossen hyse lønnsomt ved norske landanlegg. Også når det gjelder fersk hyse er det begrenset mulighet til å utnytte denne i produksjonen. Det er samtidig slik at hysekvoten bare unntaksvis kan leveres fersk. Mange av trålfartøyene har ikke adgang til å fiske hyse nær kysten, og må ofte gå langt til havs eller inn i russisk sone for å fiske hyse. I slike tilfeller er det vanskelig, om ikke umulig å levere et tilstrekkelig ferskt hyseråstoff.

Dersom Fiskeri- og kystdepartementet opprettholder tilbudsplikten for hyse, mener Fiskebåt at det kan være argumenter for å innføre en bearbeidingsplikt for hyse i de tilfeller der det ikke er sammenfallende eierskap mellom selger og kjøper av råstoffet. Dette for å hindre en utvikling med ren trading av hyseråstoff som er underlagt leveringsplikten.

Fiskebåt vil anbefale en videreføring av dagens bestemmelse om at 70% av torskefangstene som kjøpes primært eller sekundært gjennom leveringsplikten skal bearbeides. I tillegg vil Fiskebåt foreslå at dersom tilbudsplikten for hyse videreføres, bør 50% av hysefangstene som kjøpes gjennom leveringsplikten i de tilfeller det ikke er sammenfallende eierskap mellom selger og kjøper, også underlegges bearbeidingsplikt.

Leveringssted for fangst omfattet av leveringsplikten

Leveringspliktig fangst kan etter reglene i dag losses ved eller på annen måte transporteres til den fiskeindustribedriften som har fått tilslag. Forskriften regulerer også hvem som skal betale transporten dersom lossing skjer på et annet sted enn ved kjøperen sitt anlegg.

Fiskebåt mener at dagens ordning fungerer godt, og må videreføres. Fiskebåt kan ikke støtte en endring av regelen slik at fangsten alltid skal leveres av fartøyet direkte til det anlegget som kjøper, uavhengig av om det er kjøpsplikt eller ikke.

Fiskebåt vil vise til at kravet til effektiv drift er økende for fiskeflåten, og det er også mange praktiske forhold som avgjør valg av lossested. Ulike forhold som er avgjørende for valg av lossested kan være:

- Effektiv drift av fartøyet
- Hvem som kjøper fangsten
- Service på utstyret om bord
- Levering av nytt utstyr, proviant m.m.
- Effektivt og rimelig mannskapsbytte
- Tilgang til lossearbeidere
- Tilgang på bunkers
- Havneforholdene

Valg av landingssted handler i første rekke om hvordan fartøyet raskest mulig kan komme i fiske igjen. Hver dag ekstra ved land, er et tapt fiskedøgn. Fiskebåt mener at et krav om pliktig landingssted vil være en alvorlig trussel mot lønnsomheten til fiskeflåten. Det vil også føre til økte utslipp av skadelige miljøgasser gjennom urasjonell drift.

Det er viktig for rederiet å kunne planlegge lossested for fartøyet i god tid i forveien. Dette handler ikke minst om tilgangen til lossearbeidere, som er spesielt utfordrende i dagens situasjon. Det handler også om muligheten til å bestille billige flybilletter til mannskapet. Tilgangen på bunkers er også en utfordring i mange havner, både når det gjelder mengde og kvalitet. Et eksempel på det siste er at enkelte miljømerker stiller krav om bunkerskvaliteten, for eksempel på rekefiske, og slik olje er bare tilgjengelig i noen få havner.

Fiskebåt vil samtidig vise til at det i mange tilfelle vil være utfordrende å losse kun den leveringspliktige fangsten. Fangsten er som regel stuet i forhold til fisketidspunkt, og i mange tilfeller må båten losses nesten tom for å finne den fangsten som bedriften som er tilgodesett med leveringsplikt ønsker å kjøpe. Det fører til at den resterende fangsten kanskje må losse tilbake i båten, og båten må gå til annen havn for å losse resten av fangsten.

Fiskebåt vil sterkt advare mot å pålegge den leveringspliktige trålerflåten lossested. I de tilfeller det er rasjonelt å losse fangsten ved det tilgodesette anlegget, vil selvsagt rederiene gjøre dette frivillig.

Innmelding av leveringspliktig fangst

Fiskebåt viser til at fartøyene i dag må melde inn fangst til salgslagene minst 24 timer før landing. Fiskebåt mener at det ikke vil ha store konsekvenser om kravet til innmelding utvides til 48 timer, men ser heller ingen sterke argumenter for å utvide fristen. En utvidelse av fristen vil i stor grad føre til at fartøyene må melde inn fangst før fisket er avsluttet, og dette vil skape merarbeid i forhold til rapportering og korrigering, i tillegg til at det blir et nytt kontrollpunkt for fiskeflåten å forholde seg til.

Fiskebåt mener at dagens rapporteringsordning fungerer tilfredsstillende. Fiskebåt mener at argumentet om pliktig lossested for å utvide meldeplikten ikke holder. I forhold til mannskapsbytte, tilgang til lossearbeidere m.m. vil ikke en utvidelse til 48 timer ha noen praktisk betydning.

Krav om kjøpsplikt ved sammenfallende eierskap

Fiskeri- og kystdepartementet ber om synspunkter på å innføre en kjøpsplikt ved sammenfallende eierskap til fartøy og anlegg. Ei slik ordning vil ha klare paralleller med forslaget om en salgspunkt i den forrige høringsrunden om leveringsplikt i 2006. Fiskebåt er forundret over at departementet nå mener at en kjøpsplikt vil være med på å sikre at grunnlaget for dispensasjon fra aktivitetskravet i deltakerloven fortsatt står ved lag, og at en kjøpsplikt vil bidra til å oppfylle hensikten med ordningen med leveringsbetingelser. Etter

høringsrunden i 2006 konkluderte departementet med at forslaget ikke ville styrke lønnsomheten i fiskeindustrien, og således kunne virke mot sin hensikt.

Fiskebåt mener at en ordning som pålegger tilgodesette bedrifter en kjøpsplikt av fangst som blir tilbudt under leveringsplikten er uheldig, både for flåtesiden og industrien. Fiskebåt mener at en slik ordning vil være en trussel mot eksistensen til mange av landindustribedriftene. Den vil også kunne hindre landindustribedriftene i å kjøpe råstoff fra andre deler av fiskeflåten, og dermed skape avsetningsvansker i hovedsesongen for kystflåten.

Fiskebåt mener spesielt at kombinasjonen av kjøpsplikt og bearbeidingsplikt vil være en alvorlig innskjerping av ordningen. En slik plikt vil også innebære at råstoffet må prises svært lavt, og dette vil kunne få store negative konsekvenser ikke bare for de fartøyene som er underlagt leveringsplikten, men for hele fiskerinæringen. Dette vil skje gjennom at førstehåndsmarkedet blir forstyrret som følge av at leveringspliktig råstoff må omsettes til lave priser.

Fiskebåt vil advare mot en ordning med kjøpsplikt, og viser samtidig til vår argumentasjon i 2006-høringen om en parallell ordning med salgspunkt.

Utvexling av råstoff

Fiskeri- og kystdepartementet foreslår at det åpnes for en adgang til en viss utveksling av råstoff mellom anlegg innenfor samme fylket som har samme eier. Departementet mener at en slik ordning vil gi rom for at en får utnyttet mer av råstoffet, og for spesialisering av ulike anlegg til ulike typer produksjon. Departementet presiserer at det er en forutsetning at det blir opprettholdt en aktivitet på det enkelte anlegg som minimum gir samme omfang som den fangsten anlegget er tilgodesett gjennom leveringsplikten ville gitt grunnlag for.

Fiskebåt støtter dette forslaget, og vil understreke at det er positive tiltak som mer fleksibilitet som vil bidra sterkest til økt lønnsomhet, aktivitet og bearbeiding i landindustrien, og ikke mer pålegg og plikter.

Prioritering av anvendelse

Fiskeri- og kystdepartementet ber om synspunkter på å innføre en ordning for fordeling av leveringspliktig fangst som innebærer at dersom det er flere interesserte kjøpere til en fangst, skal salgslaget kunne prioritere på grunnlag av hvilket produkt kjøperen vil nytte råvaren til, slik at den meste arbeidsintensive produksjonen først blir tilgodesett.

Fiskebåt er sterkt kritisk til en slik ordning, og er litt usikker på hvilke kriterier departementet tenker at ordningen skal basere seg på. Fiskebåt mener at det er prismekanismen som må bestemme hvem som får tilslag på de enkelte fangstene. Fiskebåt er også sterkt i tvil om salgslagene kan eller vil påta seg en slik rolle som departementet skisserer.

Fiskebåt vil vise til at Norge har et særskilt høyt kostnadsnivå sammenlignet med andre land. Konkurransetsatt industri, som fiskeindustrien i høyeste grad er, har normalt to alternativer for å møte den høye norske lønns- og kostnadsnivået. Enten å flytte arbeidskrevende produksjon til lavkostland, eller å automatisere produksjonen slik at man blir mer effektiv. Dette er en nødvendig tilpasning. Fiskebåt kan ikke se at en strategi som medfører at råstoffet skal kanaliseres til den mest arbeidsintensive industrien kan være en bærekraftig strategi til en nødvendig omstilling i fiskeindustrien.

Lavere avregningsfaktor ved landing av ferskt råstoff

Fiskeri- og kystdepartementet mener at det er et stort fortrinn for norsk filetindustri at den har tilgang til ferskt råstoff av høy kvalitet, og mener det er uheldig for filetindustrien dersom stadig større deler av fangstene blir fryst om bord i fiskefartøyene. Departementet skriver at en løsning kunne være å stille krav om at industrieide fartøy må levere fangsten i en tilstand som tilgodesett anlegg alltid kan nyttiggjøre seg, altså fersk eller fryst etter landanlegget sitt valg. En annen løsning kunne være å stimulere til landing av mer ferskt råstoff gjennom positive virkemiddel, slik bifangst- og kvotebonusordningene i reguleringsopplegget ellers har som mål.

Fiskeri- og kystdepartementet ber høringsinstansene kommentere en ordning som innebærer at trålere som lander leveringspliktig fangst fersk, skal få en lavere avregningsfaktor i forhold til kvote, slik det har vært gjort for å stimulere til fangst for levendelagring. Departementet ber særskilt om synspunkt på hvor stort bonuselementet bør være for at en skal få effekt av en slik ordning, og mener at lavere avregningsfaktor kan være aktuelt både for torsk og hyse. Dersom ei slik ordning vært innført, mener departementet at det vil være gjennom regler i den årlige reguleringsforskriften for fiske etter torsk, hyse og sei, innenfor gruppeknoten for torsketrålere.

Fiskebåt vil ikke akseptere en ordning som gir ulik avregningsfaktor for leveranse av henholdsvis fersk eller fryst råstoff. Fiskebåt mener at det er misvisende å kalle dette et positivt virkemiddel, all den tid det legges opp til at det er trålerne som leverer fangsten fryst som skal betale for dette. En slik ordning har heller ingen legitimitet i flåten, og vil ramme den fiskereide flåten hardest.

Fiskebåt stiller seg også undrende til at dette forslaget kommer i tilknytning til en høring om leveringsplikten for torsketrålere. Et slikt forslag vil også ramme torsketrålere som aldri har vært underlagt leveringsplikt for torsketrålere, og som alltid har levert fangsten fryst, og gjerne som filet.

Fiskebåt konstaterer for øvrig at når det gjelder bonusordningen for levendelagring av fisk, som Fiskebåt av andre årsaker er kritisk til, så er kvotebonusen inndeckt gjennom en avsetning av totalkvoten av nordøstarktisk torsk før fordeling mellom gruppene, mens departementet forlater dette prinsippet når det gjelder det aktuelle forslaget for torsketrålerne.

Fiskebåt mener at det er nødvendig å gå litt tilbake i tid for å underbygge den sterke motstanden mot en slik bonusordning i trålerflåten. På 80-tallet hadde en fabrikktråler en kvotefaktor (grunnkvote) på 1,62 i forhold til en ferskfisk- og rundfrysetrålertråler, mens den tidligere også hadde vært 1,94. Gjennom forvaltningsmessige vedtak ble forskjellene i kvotefaktor utlignet mellom de to gruppene på slutten av 1980-tallet, slik at kvotefaktorene ble fullt utjevnet mellom stortrålerne med virkning fra 1990. Departementets argument for denne dramatiske utjevningen i kvotefaktorer var i første rekke at det også måtte tas hensyn til sysselsettingseffekten leveranser av fersk fisk skapte i landindustrien, samt mulighetene til fabrikktrålerne å fiske sei i Nordsjøen. Rederiene som ble rammet av kvoteutjevningen i 1987 og 1988 anla sak mot Staten, som de til slutt tapte i Høyesterett gjennom domsavsigelsen av 23. mai 1993.

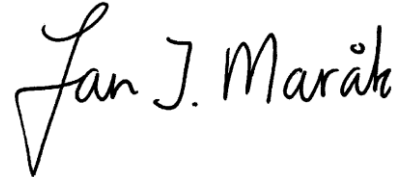
Det hører med til historien at saltvannsfiskelovens § 5 tredje ledd ble endret den 23. desember 1988, slik at det uttrykkelig ble presisert at det ved kvotefordelingen mellom fartøyene kunne tas hensyn til fartøyenes størrelse, lastekapasitet og sysselsetting ved tilvirkning av fangsten om bord og i land. Tidligere var det i ordlyden ingen henvisning til sysselsettingen i land.

Fiskebåt vil med dette understreke at det allerede har skjedd en kraftig forskyvning av kvotefordelingen internt i trålerflåten for å ta hensyn til sysselsettingseffekten av leveranser av ubearbeidet råstoff i land. Det vil være dramatisk dersom mange trålere skal oppleve en ny runde med intern kvoteomfordeling. Fiskebåt mener en slik løsning vil være totalt uakseptabel.

Vennlig hilsen
FISKEBÅT



Audun Maråk



Jan Ivar Maråk

Kopi: Norsk Sjømannsforbund
FHL
Norges Råfisklag
Sunnmøre og Romsdal fiskesalgslag