



Nærings- og fiskeridepartementet
Postboks 8090 Dep.
0032 OSLO

Att:

Deres ref.
14/5969-2

Vår ref.
14/2861-9 633/GRFO

Dato:
Oslo, 22.09.2014

Høring - Endringer i strukturkvotetaket for torskestrål og ringnot

Landsorganisasjonen i Norge (LO) viser til mottatt høring av 23.06. d.å. om endringer i kvotetak for torskestrål og ringnot.

LO mener at struktureringen av havfiskeflåten har vært et viktig og nødvendig virkemiddel de senere år for å tilpasse flåten til ressursgrunnlaget og for å forbedre lønnsomheten og evnen til en fornyelse av flåten. Struktureringen har i tillegg bidratt til at arbeidsbetingelsene i store deler av flåten er blitt svært konkurransedyktige og i mange tilfeller bedre enn i andre maritime næringer, både når det gjelder inntekt og forutsigbarhet i form av etablerte avløserordninger.

Nærings- og fiskeridepartementet viser selv i notatet til at bruken av strukturordninger er frivillig, samt at det er rederiene selv som står nærmest å vurdere lønnsomhet og finansiering i virksomheten. LO vil innledningsvis gi uttrykk for at vi støtter departementets syn på dette området.

Som høringsinstans er LO opptatt av å komme med innspill og bidra til at det føres en forsvarlig og forutsigbar fiskeripolitikk, og vi vil i det følgende forsøke å belyse hvorfor vi mener at de foreslåtte endringene ikke er forsvarlig eller forutsigbart for næringen.

I henhold til formålet i § 2 i forskrift om strukturkvoteordning m.v. for havfiskeflåten, er formålet *å bidra til en tilpassning av den enkelte fartøygruppe til ressursgrunnlaget og et bedret driftsgrunnlag for det enkelte fartøy ved å legge til rette for å redusere antall fartøy i gruppen.*

LO mener det nå er på tide å foreta en tilstrekkelig evaluering av strukturkvoteordningen, og derigjennom få belyst hvilke positive og negative effekter dagens strukturering har hatt for næringen, og samfunnet for øvrig, før det åpnes for ytterligere økninger.

Norsk Sjømannsforbund som er et av LOs forbund, har bl.a. igjennom sine høringssvar knyttet til økt strukturering for konvensjonelle havfiskefartøy, om endring i strukturkvotetaket og konsesjonskapasiteten for pelagiske trålere, lagt vekt på at endringer innenfor disse

gruppene ville legge ytterligere press på myndighetene om tilsvarende økninger for gjenværende grupper i havfiskeflåten.

De har videre gitt tydelig uttrykk for at *endringene* i lasteromvolum i konsesjonsforskriften, ville bidra til at dårlig kapasitetsutnyttelse i flåten kunne bli benyttet som et argument for ytterligere strukturering i flåten. I notatet benytter departementet selv denne argumentasjonen for å legitimere behovene for ytterligere strukturering, vi vil minne om at endringen ble til som et kompromiss med fokus på bl.a. HMS.

Fartøyene som kontraheres i dag, innenfor både torsketral og ringnot, innehar en kapasitet som er stor i forhold til de rammevilkårene fartøyene som erstattes innehar. Etter LOs syn vil det etableres en unødvendig overkapasitet i flåten, økt gjeldsgrad og ytterligere press for tilpassede ordninger.

Departementet begrunner i all hovedsak sitt forslag til økning av kvotetaket på tre områder, det er lønnsomhet, kapasitetsutnyttelse og strukturingsgrad.

Lønnsomhet:

Når det gjelder lønnsomhet er det 2 faktorer som trekkes frem som måleenheter, det er driftsmargin og total kapitalrentabilitet.

I h.t figur 1. Driftsmargin, er svingningene som illustreres etter vårt syn naturlige, de har vært der og vil være der i en næring som høster av det naturen gir og som er så markedsstyrt og markedsavhengige som fiskerinæringen er. I notatet trekker departementet særskilt frem 2012, hvor havfiskeflåten hadde en gjennomsnittlig driftsmargin på 16,8 % som en illustrasjon på det vi oppfatter som en lønnsomhetsutfordring som skal underbygge behovet for ytterligere strukturering.

For torsketralflåten var det en gjennomsnittlig driftsmargin på 11,7 % til tross for de enorme utfordringene nettopp denne gruppen har hatt markedsmessig m.h.t finanskrisen parallelt med historisk høye kvoter på torsk. Det nevnes heller ikke at utviklingen innenfor denne gruppen er positiv.

I ringnot var det en gjennomsnittlig driftsmargin på 24,3 %, det nevnes ikke at eksempelvis 2011 var det som i næringen betegnes som «all time high» med en gjennomsnittlig driftsmargin på 35 %, som utløste en «bygge-boom» med kontrahering av ett betydelig antall nybygg. Det kommenteres heller ikke at denne flåtegruppen ikke har vært under en gjennomsnittlig driftsmargin på 20 % siden 2003 eller at denne flåtegruppen ikke har opplevd konkurser på flere tiår.

Etter LOs syn er det å kunne vise til så solide resultater sett i forhold til de utfordringene næringen har stått overfor de siste årene, en indikasjon på at vi har en solid økonomi i den norske havfiskeflåten.

I forhold til det som fremkommer ovenfor legger vi til grunn at kvotetaket både innenfor ringnot og torsketral synes å gi tilstrekkelig lønnsomhet for at begge gruppene er i stand til både å fornye seg, og konkurrere om arbeidskraften.

Kapasitetsutnyttelse:

Ringnot:

Denne flåtegruppen har de beste muligheter til å utnytte et høyere kvotetak, i og med at det kan skje uten at det går på bekostning av andre fiskerier. Men det er også slik at de ulike

fiskeriene innenfor ringnot er sesongbetont, slik at uavhengig av nivå på basiskvotene vil denne gruppen med den effektiviteten og lastekapasitet den innehar, alltid ha en uutnyttet kapasitet målt i driftsdøgn per år. Reduksjonen på antall driftsdøgn de siste 16 år på 40 %, er etter vårt syn, irrelevant for å måle kapasitetsutnyttelse innenfor denne gruppen opp mot andre grupper som et argument for ytterligere strukturering.

Torsketrål:

Som det fremgår av figur 4 har torsketrålflåten i gjennomsnitt over 300 driftsdøgn i året, samt at dette har vært stabilt i de siste 15 årene. Det illustrerer en tilnærmet full kapasitetsutnyttelse av flåten. Vårt forbund, Norsk Sjømannsforbund, har gjort oss oppmerksom på at bare et fåtall av fartøyene benytter rekerettighetene og at gruppen ikke fullt ut utnytter seikvotene, eller uer- og blåkveitekvotene i andre lands soner og i internasjonalt farvann.

LO savner derfor en «motsatt» illustrasjon av kapasitetsutnyttelsen som belyser de konsekvensene dagens kvotetak har for utnyttelsen av de ovennevnte kvoterettighetene og de mer marginale fiskeriene, og understreker igjen behovet for at myndighetene må gjennomføre en tilstrekkelig evaluering av dagens strukturkvoteordning før det åpnes for ytterligere strukturering.

LO mener på bakgrunn av overnevnte at kapasitetsutnyttelsen målt i antall driftsdøgn for torsketrålflåten i seg selv belyser at behovet for ytterligere strukturering ikke er nødvendig slik situasjonen er i dag

Struktureringsgrad:

Ringnot:

Ringnotflåten har hatt en betydelig mindre strukturering enn de andre gruppene i havfiskeflåten i årenes løp. Fra 1990 til 2014 er flåten redusert fra 103 til 79 fartøyer og i endringene som foreslås i høringen vil man kunne ende opp med en ytterligere reduksjon på 29 fartøyer til et minimum på 50.

Departementet viser i notatet til at det bare er 26 av totalt 79 fartøyer som er fullstrukturert, samt at det kan se ut til at potensialet innenfor dagens rammer i stor grad er tatt ut og derav behov for å endre på rammene.

Vi er ikke enige i departementets konklusjoner.

I henhold til figur 6 fremkommer det at det er 26 fullstrukturerte fartøyer, 11 med en basiskvotepå mellom 650 og 550 basistonn, mens de resterende 42 ligger mellom 550 og 250 basistonn. Det illustrerer etter vårt syn at det fremdeles er et potensiale innenfor dagens rammer. Man kan heller stille spørsmål om lønnsomheten innenfor næringen i realiteten er så god at det ikke er nødvendig å øke driftsgrunnlaget for å drive virksomheten selv for de med lave kvoter, og at kostnadene for å strukturere ytterligere ikke lar seg forsvare for de som sitter på de laveste kvotene.

Torsketrål:

Torsketrålflåten har gjennomgått en betydelig større reduksjon i antall fartøyer enn ringnot i samme periode. Fra 1990 til 2014 er flåten redusert fra 122 til 37 fartøyer. Det er innenfor dagens ordning mulig å ta ut 7 fartøyer, men med endringene som foreslås vil man kunne ende opp med en torsketrålflåte i Norge på minimum 22 fartøyer.

I forhold til det som fremkom i forbindelse med illustrasjonen av kapasitetsutnyttelsen innenfor denne flåtegruppen mener vi at det ikke skulle være grunnlag for å kommentere behovet for å øke kvotetaket vurdert opp i mot struktureringsgraden.

Vi vil samtidig nevne at det finnes en grense for hvor få fartøyer det kan være igjen i en fartøygruppe før miljøet blir alvorlig svekket, og incentivet til kompetanseutvikling blir borte. Dersom en fartøygruppe blir så liten at den heller ikke er i stand til å utnytte tildelte kvoter, vil spørsmålet om omfordeling av kvoterettigheter raskt reises både mellom gruppene nasjonalt og fordelingen internasjonalt.

Konklusjon:

På bakgrunn av våre innspill knyttet til behovene for ytterligere strukturering både sett i forhold til lønnsomhet, kapasitetsutnyttelse og struktureringsgrad, mener vi at disse samlet sett ikke gir et tilstrekkelig grunnlag for å endre på rammevilkårene i strukturkvoteforskriften.

LO kan ikke på grunnlag av de opplysninger som legges til grunn for endring i kvotetak for henholdsvis torsketrål og ringnot tilslutte seg forslaget med de konsekvensene det innebærer for næringen. Vi snakker i realiteten om å fjerne 450 lønnsomme, stabile og konkurransedyktige arbeidsplasser i torsketrål og minst 300 innenfor ringnot. Det reelle tallet vil bli betydelig høyere enn dette tatt i betraktning av at 1 arbeidsplass på fartøy utøser 4 på land.

LO mener at konsekvensene de foreslåtte endringene medfører for næringen, lokalsamfunn, leverandørindustri, sysselsetning og rekruttering gjør at vi ikke kan støtte forslaget.

Med vennlig hilsen
LANDSORGANISASJONEN I NORGE

Terje O. Olsson
(sign.)

Grethe Fossli
(sign.)

Dette brevet er godkjent elektronisk i Landsorganisasjonen i Norge og har derfor ingen signatur.