



Nærings- og fiskeridepartementet
Kongens gate 8, Grubbegata 1
Postboks 8090 Dep
0032 OSLO

Deres ref: 14/5969-2
Vår ref: TD-01434-
D6L5K4
Sted/dato: Oslo/17.09.14

HØRING: FORSLAG OM ØKNING I KVOTETAKET FOR TORSKETRÅL OG RINGNOT

Det vises til mottatte høring av 23.06. d.å. om endringer i kvotetak for torsketrål og ringnot.

Nærings- og fiskeridepartementet foreslår å øke kvotetaket fra 3 til 4 kvotefaktorer i torsketrål og fra 650 til 850 basistonn innenfor ringnot. I tillegg foreligger det forslag om å fjerne første ledd i §8 i forskrift om strukturvoteordning o.a. for havfiskeflåten.

I innledningen til høringsdokumentet viser departementet til at det er vedtak med anbefaling fra årsmøtet i Fiskebåt d.å. som ligger til grunn for at vurderingen er foretatt og forslaget til endring sendt på høring.

Nærings- og fiskeridepartementet var godt representert under behandlingen av dette omstridte vedtak, og Norsk Sjøoffisersforbund (NSOF) vil innledningsvis gi uttrykk for, at vi spesielt derfor hadde forventet at det ble lagt større tyngde bak å belyse de reelle behovene for så betydelige endringer. I tillegg ville forslaget etter vårt syn vært mer balansert hvis konsekvensene med de foreslåtte endringene hadde vært viet større oppmerksomhet enn det som fremgår av notatet.

NSOF mener at struktureringen av havfiskeflåten har vært ett viktig og nødvendig virkemiddel de senere år for å tilpasse flåten til ressursgrunnlaget. Tidligere strukturordninger har medvirket til en forbedret lønnsomhet, og har bidratt til at rederiene har kunnet foreta en sårt tiltrengt 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 avløser ordninger.

Nærings- og fiskeridepartementet viser selv i notatet til at bruken av strukturordninger er frivillig, og at det er rederiene selv som står nærmest til å vurdere lønnsomheten i rederiet. Norsk

Sjøoffisersforbund vil gi uttrykk for, at vi er enige i departementet på dette området, og det tilligger naturlig nok heller ikke oss å vurdere hverken lønnsomhet eller finansiering i de ulike rederier. Derimot er vi som høringsinstans 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 hverken er forsvarlige eller skaper større forutsigbarhet for næringen.

I henhold til formålet i §2 i forskrift om strukturkvoteordning m.v. for havfiskeflåten, er formålet å bidra til en tilpasning 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.

NSF har benyttet enhver anledning til å be myndighetene om å foreta en uavhengig evaluering av strukturkvoteordningen. En slik uavhengig evaluering vil kunne belyse både positive og negative effekter tidligere struktureringer har hatt for næringen og samfunnet for øvrig, **før** det åpnes for ytterligere økninger. I realiteten er ønsket om økning i kvotefaktor for torsk og basistonn i ringnot kommet som en konsekvens av kunstig skapt overkapasitet ved kontrahering og bygging av nybygg.

Vi har bl.a. gjennom våre hørings svar knyttet til *økt strukturering for konvensjonelle havfiskefartøy, om endring i strukturkvotetaket og konsesjonskapasiteten for pelagiske trålere*, lagt vekt på at endringer innenfor disse gruppene på ett særdeles tynt grunnlag ville legge ytterligere press på myndighetene om tilsvarende økninger for gjenværende grupper i havfiskeflåten.

Vi har videre gitt tydelig uttrykk for at *endringene i lasteromsvolum i konsesjonsforskriften* ville bidra til at dårlig kapasitetsutnyttelse i flåten kunne bli benyttet som ett argument for ytterligere strukturering i flåten. I notatet benytter departementet selv denne argumentasjonen for å legitimere behovene for ytterligere strukturering, noe vi reagerer sterkt på ettersom at endringen ble til som et kompromiss med fokus på bl.a. HMS

Det er ett faktum at fartøyene som kontraheres i dag, innenfor både torsketrål og ringnot, innehar en kapasitet som er enorm i forhold til de rammevilkårene fartøyene som erstattes innehar. Det etableres derigjennom 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 struktureringsgrad.

Lønnsomhet:

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

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. Dette reagerer vi sterkt på.

For torsketrålflåten 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. Dette nevnes ikke, 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 ti år.

Det er vårt syn, at de solide resultater som havfiskeflåten de senere årene har kunnet vise til, er en god indikasjon på at denne flåtegruppe på tross av de utfordringene næringen har stått ovenfor de siste årene likevel har en solid økonomi, og ikke det motsatte.

I forhold til målene på total kapitalrentabilitet innehar vi ikke tilstrekkelig økonomisk kompetanse til å vurdere om gjennomsnittstallene som trekkes frem for 2012 illustrerer ett tilfredsstillende nivå, men minner om at det er rettighetene til å utøve fiske som har verdi i dagens virksomheter, ikke fartøylene slik det en gang var. Da strukturkvotene avskrives lineært med varigheten vil disse påvirke gjeldsgraden og egenkapitalen i de ulike virksomhetene.

I forhold til det som fremkommer ovenfor legger vi til grunn at kvotetaket både innenfor ringnot og torsketrål synes å gi tilstrekkelig lønnsomhet for at begge gruppene er i stand til både å fornye seg, og konkurrere som arbeidskraften. På det grunnlaget isolert sett mener vi ett av insitamentene for å øke kvotetaket faller på seg selv i henhold til formålet i strukturkvoteforskriften.

Kapasitetsutnyttelse:

Ringnot:

Det er ett faktum at denne flåtegruppen er den som har best mulighet 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 ett faktum 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 utnyttet 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 ett argument for ytterligere strukturering.

Vi minner i denne forbindelse om at der er sterkt motstridene syn blant ringnotrederne når det gjelder økning av kvotetaket, jf. vår bemerkning innledningsvis om naturlig overkapasitet og en selvskapt overkapasitet gjennom store økninger i lasteromsvolum når det har blitt bygd nye fartøyer i denne flåtegruppe

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. Når man da er kjent med at bare ett fåtall av fartøyene benytter rekerettighetene og at gruppen ikke fullt ut utnytter seikvotene, eller uer- og blåkveitekvoteene i andre lands soner og i internasjonalt farvann må man undres over hvordan departementet kan forsvare ett behov for å ytterligere øke kvotetaket med 30%.

Vi savner i denne sammenhengen en «motsatt» illustrasjon av kapasitetsutnyttelsen som belyser de konsekvensene dagens kvotetak har for utnyttelsen av de overnevnte 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.

Norsk Sjøoffisersforbund 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. Videre erkjenner vi at ringnot utvilsomt har en betydelig uutnyttet kapasitet, men vil dette til tross ikke legge til grunn at det alene skal tale for de behovene som foreslås til endringer.

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 ett 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 basiskvote på mellom 650 og 550 basistonn, mens de resterende 42 ligger mellom 550 og 250 basistonn. Det illustrerer etter vårt syn at det fremdeles er ett 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.

Det vil underbygge vårt inntrykk av en mer enn splittet rederside i spørsmålet om strukturering innenfor denne gruppen. Noe som vil underbygge våre antakelser ved at det er de kapitalsterke flerbåtsrederne som presser på for å bygge ned virksomheten og tjene enda mer enn de gjør på

bekostning av lønnsomme arbeidsplasser, og de konsekvensene en reduksjon i flåten vil gi i samfunnet generelt fra leverandørindustri til hele lokalsamfunn.

Torsketrål:

Torsketrålflåten har gjennomgått en betydelig større reduksjon i antall fartøy 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 strukturingsgraden.

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 insentivet 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.

Avslutning:

Vi mener at det ikke er myndighetenes ansvar å endre rammevilkårene i takt med at enkelt rederier foretar investeringer langt utover rammevilkårene og etablerer en bevisst overkapasitet i flåten. Det må være utøvernes ansvar å tilpasse investeringene driftsmessig forsvarlig innenfor de rammene som er gitt.

Norsk Sjøoffisersforbund deler visjonen om at Norge kan og skal ta mål av seg til å være verdens fremste sjømatnasjon. Med de fremtids utsikter som ligger i denne næringen, kan det ikke være i myndighetenes interesse å legge til rette for å utradere stabile og sikre arbeidsplasser i havfiskeflåten. Er det virkelig myndighetenes intensjon at havfiskeflåten skal struktureres til å bestå av ett fåtall «kvotebaroner» som skal sitte på alle rettighetene, slik det legges opp til i forslaget.

Det næringen trenger er ro og forutsigbarhet, det skapes etter vårt syn ikke igjennom ett stadig jag etter økt kapasitet, og myndighetenes ettergivenhet ved å følge et fåtall rederees evige ønsker om å utvide strukturordningen.

Norsk Sjøoffisersforbund understreker derfor nok en gang at tiden er overmoden for å sette «strukturbremsene» på, og ikke forhaste seg med å åpne for ytterligere strukturering som fjerner hundrevis av lønnsomme og konkurransedyktige arbeidsplasser i fiskerinæringen på ett så tynt og unødvendig grunnlag som det som presenteres i høringsdokumentene.


Konklusjon:

På bakgrunn av våre innspill knyttet til behovene for ytterligere strukturering både sett i forhold til lønnsomhet, kapasitetsutnyttelse og strukturingsgrad, mener vi at disse samlet sett ikke gir ett tilstrekkelig grunnlag for å endre på rammevilkårene i strukturkvoteforskriften. Vi mener i tillegg at argumentasjonen fra departementet strider med formålet i forskrift og intensjonene i ordningen.

Norsk Sjøoffisersforbund er av den sterke mening at grunnlaget som skal forsvare endringen ei strukturkvoteordningen for havfiskeflåten ikke er forsvarlig. Norsk Sjøoffisersforbund vil be departementet om å sette ned en uavhengig arbeidsgruppe, som skal evaluere effekten av tidligere strukturordninger, samt behovet for ytterligere strukturordning sett i både et økonomisk og ressursmessig aspekt.

Norsk Sjøoffisersforbund kan derfor ikke 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 utløser 4 på land.

Med vennlig hilsen
Norsk Sjøoffisersforbund


Trond A Dyb
Rådgiver