

PGR/

Ålesund, 6. februar 2007

Fiskeri- og kystdepartementet
Norges Fiskarlag

HØRING :

“FRA UNGDOM TIL FISKE FRA FISKE TIL FARTØYEIER”

Rekrutterings- og etableringsordninger for ungdom til fiskeflåten

Styret i Fiskebåtrederne Forbund behandlet saken i møte den 27. februar. d.å. Styret gav følgende kommentarer til høringsnotatet :

Innledende bemerkninger

Fiskebåtrederne Forbund vil innledningsvis bemerke at det er positivt at Fiskeri- og kystdepartementet har fått utredet rekrutteringsproblematikken for fiskerinæringen. Arbeidsgruppen har lagt vekt på å sette rekrutteringsproblematikken til fiskerinæringen inn i en større sammenheng, og langt på vei lyktes med dette.

Fiskebåtrederne Forbund vil også innledningsvis vise til at arbeidsmarkedet i Norge er stramt. Små ungdomskull, sterk vekst i servicenæringene både i offentlig og privat sektor bidrar til økt konkurranse om arbeidskraften. Både fiskerinæringen og andre maritimt tilknyttede næringer må derfor fremstå som attraktive for ungdom.

God flåtetilpasning en hovedforutsetning for attraktivitet til næringen

Fiskebåtrederne Forbund har merket seg at arbeidsgruppen flere steder i rapporten understreker betydningen av at det føres en politikk som gir fiskeflåten rammebetingelser for god lønnsomhet og konkurransekraft i kampen om ungdommens valg av yrkesutdanning og arbeidsplass. Det er i den sammenheng også interessant at arbeidsgruppen mener at uten strukturtiltakene i fiskeflåten i de senere årene, hadde en hatt langt større problemer med å skaffe nok arbeidskraft i flåten enn det en tross alt har hatt hittil.

Økt engasjement fra næringen selv viktig for bedring i rekrutteringen

Arbeidsgruppen peker på, med rette, at en nøkkel til forbedret rekruttering til næringen også er større engasjement fra næringen selv. Fiskebåtrederne Forbund registrer økt engasjement i rederiene i havfiskeflåten om dette spørsmålet. Dette har blant annet resultert i at langt flere rederi enn tidligere legger til rette for å ta om bord lærlinger. Forbundet mener det er viktig at en følger opp denne utviklingen og fremmer forslag som videreutvikler engasjementet blant aktørene. Arbeidsgruppen nevner konkurransedyktige lønnsforhold/avløsningsordninger, gode fysiske bo og arbeidsforhold, god personalbehandling, stille lærlingplasser til disposisjon, samarbeide med skoleverket om undervisningsmåter og materiell mv. Dette er forhold forbundet kan slutte seg til å gå videre med.

Myndighetenes bidrag

Ved siden av en god en god strukturpolitikk, peker arbeidsgruppen på myndighetenes ansvar for at økonomiske rammebetingelser i form av skatter og avgifter ikke kommer opp på nivå som truer konkurransekraften. Det er også myndighetenes ansvar å sørge for at ikke en har så store forskjeller i skatt og avgiftspolitikken i mellom konkurrerende næringer at dette er med på å vri konkurransen om arbeidskraften. Det vises i den forbindelse til konsekvensene av ulike skatt- og avgiftsordninger mellom fiskeflåten og skipsfarten.

Fiskebåtrederne Forbund vil i tillegg minne om at myndighetene også er viktige premissleverandører for næringens vilkår gjennom det ansvar de har for gode kvoteavtaler med andre land, og de øvrige forvaltningsvilkår norske fiskere stilles overfor i den daglige drift. Også her ligger et myndighetsansvar i å avveie hensynet til konkurransen med andre lands fiskerinæringer mot de ideelle forvaltningsmål en setter seg på nasjonalt plan.

Omdømmet til næringen som rekrutteringspremiss

Fiskebåtrederne Forbund mener også det er viktig for rekrutteringen til næringen at den har et godt omdømme. Et negativt omdømme virker ikke tiltrekkende, særlig i et arbeidsmarked med et vell av alternativer. Her har næringen selv en oppgave. Det er viktig å være selvkritisk i avveiningen mellom positiv informasjon og om forhold en mener er negative for næringen.

Omdømmet til næringen er imidlertid også et myndighetsansvar. Fiskebåtrederne Forbund mener det også fra en rekrutteringssynsvinkel er et myndighetsansvar å utforme og håndheve et forvaltningsregelverk som oppfattes som praktiserbart, og som gir utøverne det som oppfattes som normal rettsbeskyttelse i det norske samfunn.

Etablering som fartøyeier.

En viktig bakgrunn for etableringen av arbeidsgruppen var at Stortinget i sin tid bad departementet om å utrede bruk av såkalte "rekrutteringskvoter" som en del av rekrutteringen til næringen. Arbeidsgruppen konstaterer at de gangene slike tiltak har blitt brukt har resultatet vært dårlig. Store deler av de gratis tildelte kvotene har etter relativt kort tid blitt solgt eller avhendet på annen måte. Arbeidsgruppen konstaterer samtidig at utdeling av slike kvoter går ut over den privatfinansierte struktureringen av næringen. Arbeidsgruppene har delt seg i et flertall og et mindretall i dette spørsmålet.

I den grad slike tiltak skal brukes, mener Fiskebåtrederne Forbund flertallets tilrådning med offentlig støttet oppkjøp av kvoterettigheter i det ordinære marked er å foretrekke framfor mindretallets modell. Fiskebåtrederne Forbund mener at en her også bør se nærmere på modeller der erfarne fiskere går i lag med yngre fiskere for å skape robuste eier- og driftsenheter, gjerne bygget på avtaler der de yngre fiskerne tar over etter hvert. På denne måten kan både kompetanse og kapital bli mer robust enn om yngre fiskere skal ta hele børa alene fra starten av.

Skolesystemet

Arbeidsgruppen beskriver selv den teknologiske utviklingen i flåten og kravet til relevant opplæring og sertifisering av mannskapet. Også behandlingen av fisken etter den har kommet om bord har fått stadig sterkere krav til kompetanse. Stadig mer omfattende prosedyrer for egenkontroll vil bidra til at dette kravet vil øke i årene som kommer om en vil hevde seg i markedet. Det er videre et faktum at dagens kystungdom ikke lenger har et

atferdsmønster, og et kontaktnett i nærmiljøet som gir den mer eller mindre ubevisste grunnutdanning en fikk tidligere. Dette gir tilleggsutfordringer i utdanningen.

Mye av opplæringsfokuset i fiskeflåten har tradisjonelt vært knyttet til de å utdanne ledere/skipperer. Foreningen har ved flere tidligere anledninger hevdet at dette er for snevert, nettopp ut fra den utvikling som er beskrevet ovenfor. Denne ensidige fokuseringen, også i forhold til tilrådninger om utformingen av opplæringen innen faget, kan ha medført til å skyve potensielle rekrutter bort fra næringen. Ut fra det foreliggende, vil foreningen derfor gjenta at en ønsker en grunnopplæring i videregående skole som gir rom både for de som vil utdanne seg til oppgaver på dekk, i tillegg til de som har ambisjoner om videre sertifikatutdanning. Det må bli frivillig om en vil ta sertifikatopplæring som en del av lærlingordningen eller ikke.

Arbeidsgruppen tar opp spørsmålet knyttet til den såkalte 2+2 modellen, der en har et hovedløp bestående av 2 år i skole først, så to avsluttende års læretid (på fartøy). Oppmykningen av dette hovedløpet er også beskrevet, samt muligheter for noe eldre personer uten formell opplæring til å gå opp til fagprøve.

Fiskebåtrederne Forbund kjent med at det innen sertifikat undervisning på fagskolenivå er relativt stort frafall av elever. Frafallet er både underveis og ved avsluttende eksamener. Nivå og krav til lærenivå er på disse skolene i stor grad bundet av internasjonale konvensjoner. Næringen og skoleverket har felles interesse av å se på muligheter som kan forbedre denne statistikken. En annen oppdeling av den tiden lærlingene er på skolebenken/ om bord, kan ha positiv betydning. Dersom elevene er borte fra teoriundervisning i to år før de starter på en krevende periode på skolebenken igjen, kan det være at mange "er noe ute av form" for å henge med i de teoretiske fagene i fagskolen.

Opplæringsfartøy/skolefartøy/skolekvoter

Det er innlysende, som arbeidsgruppen påpeker, at mye av opplæringen av fremtidige fiskere og ledere i flåten, må skje under ordinært fiske. Arbeidsgruppen fremhever nytten av at opplæringsinstitusjoner har egne opplæringsfartøy som læremiddel i undervisningen. Ved siden av disse fartøyene brukes også ordinære fiskefartøy til dette formål til en viss grad.

Et virkemiddel i den sammenheng er såkalte "skolekvoter". Disse kvotene var ment som nødvendige for at fartøy skulle ha kvantum å fiske på i forbindelse med opplæring. Disse kvotene har gjennom årene etter hvert fått et betydelig nivå. Skolekvotene, sammen med de andre kvoteavsetningene til agn og forskning, har gradvis vokst i størrelse. I vesentlig grad er disse kvotenivåene bygget opp på utsiden av totalkvoten. Norske myndigheter vedtok at fra 2007 av skal alle slike kvoter avregnes av norsk totalkvote. Dermed får dette en ny dimensjon over seg. Sammen med forskningskvoter og "agnkvoter" viser beregninger at dette til sammen utgjør kvoter til en verdi på over 300 mill kroner årlig i 2007. Denne årlige kvoteavsetningen betyr i realiteten at flåtens eget privatfinansierte strukturprogram utvannes. Dette har naturlig nok reist debatt. Fra flåtens side stilles det spørsmål ved om vesentlige deler av dette egentlig er en måte for staten å komme seg unna sine offentlige økonomiske forpliktelser på. Dette, fordi kvotene delvis går til finansiering av drift. Det er enighet med fiskerimyndighetene om at en nå må få en klargjøring av bruken av denne typen kvoteavsetninger, og en begrensning.

Fiskebåtrederne Forbund mener at bruken av skolefartøy, skolekvoter mv også må drøftes ut fra dette perspektivet. Foreningen er derfor uenig med arbeidsgruppen i at nivået på skolekvotene må økes. Nivået på skolekvotene bør reduseres.

Fiskebåtrederne Forbund mener imidlertid at egne undervisningsfartøy/skolefartøy kan ha en viktig nytteverdi som en første opplæringsarena for nye elever. Her kan en introdusere de mest basale fiskemetodene og lære opp elevene i en første behandling av enkle

fiskeredskap. Til dette trengs det kun små kvanta fisk. Til dette formål synes de nåværende opplæringsfartøyene arbeidsgruppen beskriver å fungere rimelig godt. Et fremtidig alternativ kan også være å inngå avtaler med fiskebåteiere som i deler av året leier ut mindre fiskefartøy til slik opplæring.

Oppbyggingen av en "flåte" av til en hver tid moderne "skolefartøy" er etter forbundets oppfatning urealistisk. Det vil bli meget ressurskrevende både å anskaffe, drifte, og holde oppdatert disse fartøyene.

Vesentlige deler av opplæringen foregår i dag på vanlige kommersielle fiskefartøy. Det er også her vesentlige deler av skolekvotene har blitt tildelt. Nytteverdien som opplæringsmiddel av disse kvantaene er høyst tvilsom. I realiteten fungerer kvotene mer som en økonomisk kompensasjon for å ha ungdom under opplæring om bord. På den måten har det offentlige skoleverket sluppet utgifter en ellers måtte ha finansiert over offentlige budsjetter.

Fiskebåtrederne Forbund mener en fremover blir nødt til å omstille seg i flåten og skoleverket på dette området. Det handler også om at en i flåten erkjenner et kollektivt ansvar for å bidra til rekruttering av fiskere og fremtidige offiserer. I den sammenheng kan det være riktig å se nærmere på virkningen av den pliktige avsetningen av midler til opplæring handelsflåten har i forbindelse med nettolønnsordningen. Dette er for øvrig en ordning fartøy i fiskeflåten, foreløpig over 24. meter, nytter seg av allerede.

Sertifikatgivende fartstid

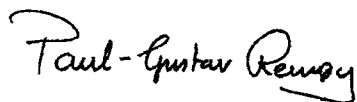
Det vises til punkt ovenfor om lærlingplasser i fiskeflåten. Fiskebåtrederne Forbund er i denne forbindelse også opptatt av at en luker vekk flaskehalser for elevene i de forskjellige trinn av utdanningen. For de som skal utdanne seg til ledere på broa og i maskinrommet er det også viktig også å ha mulighet for å ta nødvendig "fartstid" for å få utskrevet sertifikat. Uten dette, kan en risikere at en får en "propp" i systemet som slår tilbake og hemmer rekrutteringen totalt sett. Forbundet vil tilrå at de regionale opplæringskontorene setter fokus på dette forholdet og ser på mulighetene for å etablere ordninger for denne gruppen. På dette nivå kreves det spesielt kurset personell som kan godkjenne fartstiden. Eierstrukturen i fiskeflåten er slik at det nok er vanskelig å se for seg at hvert rederi har egne folk til dette på broa og i maskinrommet. Her kan opplæringskontorene fungere som organ for samarbeidsløsninger mellom flere rederi.

Styret ber forøvrig administrasjonen i forbundet om å se på muligheten til å bygge opp en formidlingsordning for lærlinger/kadetter slik at en på region- og landsbasis kan få utnyttet "ledige fartøy" for seilingstid optimalt.

Med hilsen

FISKEBÅTREDERNES FORBUND

Sekretariatet



Paul-Gustav Remøy