

**Innlegg sendes** Fiskeribladet Fiskaren  
**E-post:** redaksjonen@fbfi.no  
**Telefaks:** 55 21 33 01  
**Adresse:** Sandbrogaten 5-7, 5003 Bergen

**Hovedinnlegg/kronikk:** Maksimalt 5.000 tegn (ca. 750 ord).  
**Underinnlegg/replik:** Maksimalt 1.500 tegn (ca. 250 ord).  
 Fiskeribladet Fiskaren forbeholder seg retten til å forkorte alle innlegg som mottas. Likeledes forbeholder vi oss retten til å lagre innlegg i

elektronisk form, samt publisere dem på internettet. Innlegg honoreres ikke. Bidragsyttere oppfordres til å sende innleggene med epost til redaksjonen@fbfi.no  
 Vi tar også i mot lagringsmedia av alle typer.

Mandag 30. juni lyser det over forsiden på Fiskeribladet Fiskaren at jeg ønsker å gi havfiskeflåten ei ekstraregning på kr 600 mill i økte avgifter, og at jeg er medlem av «Sjømatindustriutvalget» som ledes av Ragnar Tveterås. Begge påstandene er feil! skriver **John R. Isaksen.**

## Smed anklager baker for å koke suppe på spiker!

### Innlegg KLIMA

Ved den første Klimakonferanse for fiskeri- og havbruksnæringa i Trondheim 4. og 5. juni (se [www.klimamarin.no/klimamarin2014](http://www.klimamarin.no/klimamarin2014)) holdt jeg et foredrag om klimaendringers påvirkning på næringa. Der påpekte jeg at noen klimaeffekter for fiskeflåten kan være av indirekte art. For eksempel kan myndighetene innføre eller øke avgiftene på drivstoff for å oppnå redusert utslipp av klimagasser. I det som hevdes å være ei subsidiert næring, utgjør refusjonsordninga for mineraloljeavgift, og avgiftsfritaket for fartøy som opererer i fjerne farvann (250 nm utenfor norsk grunnlinje), et innlekket stapp for staten/overføring til fiskerne på langt mer 300 mill. kroner årlig. FbFis tilstedeværende journalist syntes dette var interessant, tok kontakt og lurte på om hun kunne be en kollega om å forfølge saken.

En uke senere kontaktes jeg av journalisten og blir intervjuet over telefon. Jeg får sågar tilsendt hans nedtegnelser til sitatsjekk og gir mine tilbakemeldinger. Derfra går det 14 dager til jeg i avisen fremstilles som en «avgiftskåt Fiskebåt-dødare» med et oppdiktet NOU-utvalgsmedlemskap.

For det første: Jeg er ikke medlem i Tveterås-utvalget. Det ga jeg også journalisten beskjed om da han trakk



John R. Isaksen, sekretariatsmedlem i Tveterås-utvalget.

**” Jeg har heller aldri framholdt at den kystnære flåten betaler full avgift mens havfiskeflåten slipper unna**

parallellen mellom mineraloljeavgifta og utvalgsarbeidet. Han ble også forklart at det som behandles i utvalgsmøtene, hvor jeg med flere kolleger fungerer som sekretariat, er ting som ikke diskuteres med journalister eller andre. Koblingen mellom den forestående NOU'en og drivstoffsubsidier til flåten får derfor stå for FBFI's egen regning.

For det andre: Jeg har intet ønske om å påføre rederne en avgiftsøkning på 600 mill. kroner. Når jeg i lederen i samme avis beskyldes for å

**AVGIFT:** Jeg har intet ønske om å påføre rederne en avgiftsøkning på 600 mill. kroner, presiserer økonom John R. Isaksen i dette innlegget. ILL.FOTO

trekke lettvinde konklusjoner så vil jeg spille ballen tilbake til «ærede Herr Redacteur» og berolige med at konklusjonene som trekkes i dette tilfellet er det ikke jeg som står bak. Jeg har heller aldri framholdt at den kystnære flåten betaler full avgift mens havfiskeflåten slipper unna. Og slik er det da heller ikke. Det til tross ser jeg ingen god grunn til at fiskefartøy skal betale mindre for sin forurensende bruk av drivstoff enn det andre av oss må gjøre. Men på lik linje med andre miljøproblemer, så fordes ofte gode internasjonalt bindende avtaler. Hittil har slike avtaler vist seg å være vanskelig å få til. For øvrig vil jeg vise til rapporten «Refusjon av CO<sub>2</sub>- og grunnavgift» for mine meninger om saken, en evaluering jeg og min kollega Øystein Hermansen gjorde for Fiskeri- og kystdepartementet i 2009. Den er noen år gammel men behandler problemstillingene litt grundigere enn hva tilfellet var denne gangen.

God sommer! Og som man ville sagt i vårt naboland: «Akta gurkorna!»



## Kva stod i rapporten?

Fredagens leiarartikkel i FBFI gjev inntrykk av at alt er berre ille i fiskeindustrien. Hadde det ikkje vore for at eg les rapportar, hadde eg for lenge sidan byrja på lykkepillen. La det for all del vere sagt heilt i starten, så ingen missforstår. Det er langt i frå bra at Arbeidstilsynet finn så mykje feil. 24 av 29 tilsyn, med over 100 pålegg er akkurat 100 for mykje. Likevel, det er lys i tunnelen. I fjor gjorde Arbeidstilsynet ein tilsvarande aksjon. FHL tok då fatt i rapporten og innsåg at her måtte noko gjerast. Kva har så skjedd sidan? Tydelegvis har ikkje FBFI lest innleiinga der Arbeidstilsynet peiker på følgjande: «det har skjedd positive endringer i næringen fra året før. Det kommer til syne først og fremst ved at virksomhetene både i tilsynet, oppfølging av dette og i forkant av sesongen, har etterspurt veiledning og da særlig omkring midlerti-

dige ansettelse og arbeidstidsordninger». Ein ser altså vilje til at nokon tek fatt og ønskjer å gjere noko? Leiaren i FBFI spør om vi ikkje tek Arbeidstilsynet på alvor? Jau, det er da akkurat det vi gjer. Etter årets funn tok vi kontakt med regiondirektøren i Nord-Noreg rett etter at vi hadde lest rapporten. Vi har allereie avtalt møte for å få enno fleire til å bli betre. FHL er Noregs største sjømatorganisasjon. Vi organiserer nærmare 500 sjømatbedrifter i dette landet, men langt i frå alle. Vi går gjerne eit steg framfor og tek til ordet for at ting må rettast på. Når det gjeld akkurat denne saka har me tatt eit steg i rett retning. Alle vi som kan å lese, kan sjølv lese innleiinga i rapporten og sjå dette. Vi er likevel ikkje nøgde med årets resultat og skal halde fram arbeidet.

Øyvind Andre Haram, Informasjonssjef FHL

## Dverberg havn - viktig næringspark

### Innlegg NÆRING

Fiskemottaket er ikke i orden. Kaifundamentene er ikke i orden. Vannforsyningen er ikke i orden. Heiskranen er ustabil. Ansvarsforholdene synes

uklar. Antall fiskere og båter er stabil, og vil øke dersom tilretteleggingen er i orden. Fritidsbåter er økende i antall. Mulighetene er store i Dverberg Havn, som i følge Kystverket er en statlig fiskerihavn.

Dette er havna som kan gi ilandføring av store verdier fra Norges mest fiskerike fjord = Andfjorden, på mange

fiskeslag. I mine øyne er det imidlertid ikke noen fiskerihavn, så lenge forholdene er slik at man ikke kan lande fisk der.

Det er mange som har ansvar for å forbedre forholdene. Næringsstyret i Andøy har i sin Handlingsplan for 2014 vedtatt å arbeide for at Dverberg Havn skal settes i stand for mottak av fisk.

Næringsstyret har også satt av penger fra næringsfondet til tiltak som fiskere og fiskekjøper ønsker iverksatt. Etter ferien vil vi invitere til møte med berørte parter, med det mål at havna fortsatt skal kunne brukes av fiskeflåten og fiskeindustri. Havn med aktivitet vil gi positiv effekt for Coop Marked, Havnehuset, Alveland og adre

næringsdrivende.

Uten at vi regner med at makrell på kort sikt kan bli et nytt fiskeslag til nytte for privat næringsliv og kommune, bør vi minnes at nærmere 1000 tonn makrell ble tatt i fjæresteinan på Andøya i løpet av et par døgn nylig.

Bjørnar Sellevoid - ferierende næringsjef Andøy