

Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri

Den 29. september 2009

TALEPUNKT – SAMRÅD CA og CB (det talte ord gælder)

”Ministeren bedes redegøre for planen om at udfase fiskerikontrolskibet Havørnen, herunder konsekvenserne for EU-samarbejdet om fiskerikontrol i Østersøen og redningsberedskabet”

”Ministeren bedes redegøre for sammenhængen mellem beslutningen om at udfase Havørnen og Redningsrådets anbefalinger om at have minimum 2 skibe i fuldt beredskab i Nordsøen og Skagerrak”

Baggrund og
analyser 2005-09

- Efter regeringens opfattelse er der tungtvejende faglige og økonomiske argumenter for at udfase Havørnen.
- For det første er der med strukturudviklingen sket et markant fald i antallet af fiskefartøjer. I perioden fra 2001 til 2008 er antallet faldet fra 4.019 til 2.891, svarende til hele 28%. Denne udvikling reducerer selvsagt behovet for kontroller til søs, og direktoratet råder i dag over en noget større kontrolkapacitet til søs, end der er behov for.

- For det andet er der et større uudnyttet effektiviseringspotentiale på kontrolskibene. I 2005 pegede konsulentfirmaet Deloitte på, at der var et betydeligt effektiviseringspotentiale i Fiskeridirektoratet, både på land og til søs. Potentialet på land er indhøstet i de senere år. Nu er tiden kommet til kontrolskibene.

- Og endelige for det tredje er kontrollen til søs relativt dyr og mindre effektiv end kontrollen på land. Der er et kontrolmæssigt relativt lille udbytte af skibene i forhold til omkostningerne ved at drive skibene. Således opgør Deloitte, at en inspektion af et fartøj til søs koster 51.500 kr., mens en inspektion af et fartøj i havn koster ca. 12.000 kr.

- Samtidig konstateres der relativt få overtrædelser til søs. Konkret blev der i alt konstateret 34 overtrædelser til søs i 2008 for alle direktoratets 4 fartøjer. Dette svarer ifølge Deloitte's opgørelse til, at det koster knap 1,4 mio. kr at finde en overtrædelse til søs, mens det koster ca. 0,2 mio. kr. at finde en overtrædelse ved inspektion i havn.

- Fiskeridirektoratet har siden 2007 arbejdet efter en risikobaseret strategi for kontrolarbejdet. Princippet er, at ressourcerne prioriteres i forhold til fiskerier og perioder på året, så der opnås den størst mulige effekt af kontrolindsatsen.
- Samlet set er der altså gode grunde til at udfase Havørnen. Besparelsen ved udfasningen på knap 20 mio. kr. årligt anvendes, som det fremgår af regeringens finanslovsforslag, til finansiering af bla. en række nye og kommende opgaver i den landbaserede kontrol og i direktoratets centrale del.
- Samlet set er der således tale om en fornuftig omprioritering indenfor Fiskeridirektoratet.
- Jeg vil herefter sige lidt om konsekvenserne for fiskerikontrol i bl.a. Østersøen og redningsberedskab, når kontrolskibet Havørnen udfases.

Konsekvenser for fiskerikontrol i bl.a. Østersøen

- Fiskeridirektoratets skibe foretog i 2008 i alt 903 boardinger (søværtskontroller), hvoraf de 162 blev foretaget af medarbejdere fra Havørnen.
- I forhold til kontrolopgaven generelt vil jeg minde om, at landingskontrol er den klart største opgave, og

der hvor man afdækker hovedparten af overtrædelser i fiskeriet. Landingskontrollen fortsætter på uændret niveau.

- Indsatsen i forhold til EU-samarbejdet om fælles søkontrol er et nationalt anliggende. Danmark meddeler EU indsatsen i form af årlige kontrolprogrammer.
- Havørnen har hidtil været tilmeldt med 200 dage om året i Østersøen, og det er forventningen, at Vestkysten fremover vil operere i Østersøen ca. 120-140 dage om året. Man skal som sagt være opmærksom på, at antallet af fiskefartøjer er faldende, og at Vestkysten med sin større besætning kan levere mere intensiv kontrol.
- Samtidig giver det fælles kontrolsamarbejde i regi af EU's fiskerikontrolagentur netop muligheder for at optimere og koordinere udnyttelsen af de til enhver tid værende ressourcer.
- Danmark vil således fortsat have en fuld forsvarlig fiskerikontrol.

- Med udfasningen af Havørnen vil direktoratets bidrag til det samlede redningsberedskab falde fra 950 til ca. 620 driftsdøgn årligt. Direktoratet vil naturligvis som hidtil være en del af beredskabet i alle farvandsområder. Jeg vil tilføje, at den maksimale reaktionstid på 30 minutter, fra alarmering til der ageres, ikke berøres.

- Der er mange bidragsydere til redningsberedskabet. Nok er Fiskeridirektoratet en vigtig brik, men kun en blandt mange, herunder Forsvaret og Farvandsvæsenet.

- Hertil kommer, at i henhold til bl.a. Lov om sikkerhed til søs er alle danske skibe forpligtet til at yde bistand til redning af menneskeliv på søen, herunder at yde assistance til redningstjenesterne.

- Jeg kan oplyse, at Havørnen i perioden 2006-2008 deltog i 17 operationer fordelt som følger:
 - a) 5 opgaver med at indsamle olieprøver,
 - b) 3 opgaver med overvågning af fartøjer,
 - c) 5 opgaver med bugsering af havarister samt
 - d) 4 eftersøgninger i forbindelse med observation af nødraketter.

- Havørnen har således i perioden 2006-2008 ikke deltaget i deciderede redningsaktioner.

Det skal dog tilføjes, at Havørnen i 2009 har deltaget i 2 redningsaktioner under ledelse af Søværnets Operative kommando (SOK). Ved begge operationer skete redning med helikopter.

- Jeg vil nu gå til besvarelse af spørgsmål CB.

CB Indledning

- Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd ligger ikke inden for mit ressort, så jeg har taget kontakt til Forsvarsministeriet med henblik på at få en udtalelse om Redningsrådets aktiviteter.
- Forsvarsministeriet har oplyst følgende:

Citat begynder

- *”Det er op til de enkelte ministerier, som bidrager til redningsberedskabet, at beslutte hvilke ressourcer de stiller til rådighed.*
- *Redningsrådet blev nedsat ved en betænkning af 27. juni 1957. Redningsrådet har til opgave at overveje og indstille til ansvarlige ministerier om foranstaltninger til den bedst mulige gennemførelse af eftersøgnings- og redningsoperationer.*

- *Det påhviler bl.a. Redningsrådet at fremføre synspunkter og stille forslag om den bedst mulige udnyttelse af det rådige materiel.*
- *Med andre ord kan Redningsrådet ikke stille krav om, hvilke redningsressourcer de enkelte ministerier råder over eller stiller til rådighed for redningsberedskabet, men er alene et rådgivende organ.*
- *Det faste redningsberedskab består af en række fast tildelte ressourcer, herunder søværnets og Farvandsvæsenet skibe, flyvevåbnets redningshelikoptere og Fiskeridirektoratets skibe. Herudover deltager en række andre myndigheder samt private, herunder civile skibe, i en aktuel redningsaktion, men disse er ikke permanent tilknyttede ressourcer.*
- *Således er Fiskeridirektoratets skibe alene ét blandt mange bidrag til redningsberedskabet, hvorfor Fiskeridirektoratets bidrag ikke kan ses isoleret.*
- *For så vidt angår Redningsrådets anbefalinger antages det, at der i spørgsmål CB henvises til mål- og resultatkravene for søredningstjenesten i Danmark, som Redningsrådet, på baggrund af de faste ressourcer der blev stillet til rådighed i 2004, udarbejdede i 2006.*

- *Et af disse mål- og resultatkrav omfatter Fiskeridirektoratets skibes årlige bidrag til redningsberedskabet. Således er der et mål om, at Fiskeridirektoratet skal opretholde mindst 950 driftsdøgn årligt fordelt på 2 fartøjer i Nordsøen, Skagerrak og det nordlige Kattegat samt 1 fartøj i det sydlige Kattegat og Østersøen.*
- *Der er således tale om et ressourcebidrag, som Fødevarerministeriet selv vil kunne ændre, da det som sagt er op til de enkelte ministerier, der bidrager til redningsberedskabet, at beslutte hvilke ressourcer de stiller til rådighed.”*

Citat slutter

- Så vidt Forsvarsministeriets udtalelse om Redningsrådets opgaver og kompetence.
- Forsvarsministeriets udtalelse indebærer, at der i mål- og resultatkravene for søredningstjenesten i Danmark ikke er tale om, at Redningsrådet anbefaler en bestemt skibskapacitet i Nordsøen og Skagerrak, hverken for Fiskeridirektoratets eller for andre aktørers vedkommende.
- Samlet set er der væsentlige grunde til at vi udfaser Havørnen.