

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl.

Udvalget for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri
(Alm. del - bilag 1133)
fiskeri
(Offentligt)

Folketingets Udvalg for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri København, den 10.
juni 2003
J.nr.: 2003-1171-0055

Folketingets Udvalg for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri har i skrivelse af 14. maj 2003 (Alm. del – bilag 1042) udbedt sig min besvarelse af følgende spørgsmål:

Spørgsmål 306:

I forlængelse af ministerens besvarelse af samrådsspørgsmål Ø (torskeplan), jf. alm. del – bilag 1011 bedes det oplyst, hvordan det foregår, når motorkraften nednormeres for fartøjerne, og hvordan man sikrer overholdelse af reglerne.

Svar:

Nedbremsning af motorer foretages efter fiskernes ønske, enten for at fartøjet kan fiske i områder, hvor kun fartøjer med mindre motorkraft må fiske, eller fordi en motor, man ønsker at anvende, har en større maksimal effekt end den effekt, fiskeren kan råde over.

Søfartsstyrelsen har oplyst, at nedbremsning normalt foregår enten ved en mekanisk begrænsning i brændstofsyste­met, fx en ændret brændstofpumpe eller ved en elektronisk begrænsning af motorens regulator.

Søfartsstyrelsen foretager ingen periodisk kontrol af, at motorerne fortsat er nedbrems­et. Det skyldes, at en sådan kontrol kan være meget krævende teknisk set, afhængig af hvorledes nedbremsningen er foretaget. Desuden har Søfartsstyrelsen ikke ressourcer til denne opgave.

Fiskerimyndighederne har hverken teknisk indsigt eller ressourcer til at påtage sig en periodisk kontrol med, at nedbremsede motorer ikke ændres.

Søfartsstyrelsen betragter kontrol og syn på nedbremsede motorer som rekvireret kontrolsyn. Det betyder, at den fartøjsejer, der ønsker sin motor nedbremset, skal rekvirere kontrol og syn på den nedbremsede motor hos Søfartsstyrelsen. Fartøjsejeren skal betale herfor.

Søfartsstyrelsen har beskrevet proceduren for det rekvirerede kontrolsyn således:

” Følgende dokumentation og oplysning skal vedlægges anmodningen:

- a. Kopi af Fiskeridirektoratets tilladelse til at foretage en nedbremsning.
- b. Tekniske oplysninger – udarbejdet af motorfabrikanten eller af forhandleren – hvor det oplyses, hvordan nedbremsningen vil blive udført.

Såfremt nedbremsningen forudsætter, at der er en montør til stede under nedbremsningen, fx for at justere en elektronisk regulator, skal ejeren drage omsorg for, at montøren er til rådighed for styrelsens skibsinspektør under selve kontrollen.

I det omfang det er praktisk muligt, skal mekaniske anordninger, der begrænser motorens ydelse, plomberes.

Hvis en skibsinspektør i forbindelse med et syn om bord på fartøjet bliver bekendt med, at de midler, der blev taget i anvendelse for at nedbremse fremdrivningsmaskineriet på et fiskerfartøj/fiskeskib ikke mere er effektiv, skal Fiskeridirektoratet underrettes øjeblikkeligt.”

Om registrering vedrørende oplysning om nedbremsning af motorer har Søfartsstyrelsen oplyst følgende:

”Skibsinspektøren indfører følgende tekst i afsnit II i skibets tilsynsbog: ”Dags dato kontrolleret at fremdrivningsmaskineriet er nedbremset til en ydelse på XXX kW. Der henvises til oplysningsskema om nedbremsning af motorer i fiskeskibe”.

Såfremt det i forbindelse med syn om bord i skibet konstateres, at nedbremsningen ikke mere er effektiv, foretages der en gennemstregning af den indførte tekst i afsnit II, jf. det foregående afsnit, og der gøres følgende tilføjelse: ”Det er dags dato konstateret, at nedbremsningen ikke mere er effektiv, og at den hermed er annulleret.””

Fiskerimyndighederne accepterer kun, at en motor er nedbremset, hvis Søfartsstyrelsen har indført en tekst herom i fartøjets tilsynsbog.

Spørgsmål 307:

Hvordan er samarbejdet mellem fiskerikontrollen og Søfartsstyrelsen for så vidt angår fartøjernes maskineffekt m.v.?

Svar:

Der henvises til svar på spørgsmål 306.

Spørgsmål 308:

Hvordan forstår man begrebet kW og dermed omregningen fra kW til hestekræfter?

Svar:

Maskineffekten udtrykt i kilowatt (kW) er i Rådets forordning (EØF) Nr. 2930/86 af 22. september 1986 om definition af fiskerfartøjers karakteristika, artikel 5, defineret således:

”Maskineffekten er den samlede maksimale kontinuerlige ydelse, der kan opnås ved hver maskines svinghjul, og som kan tjene til at drive fartøjet frem ad mekanisk, elektrisk, hydraulisk eller anden vej. Hvis der er indbygget gearkasse i maskinen, måles maskineffekten ved gearkassens outputflange.”

Omregningsfaktoren fra kW til hk (hestekræfter) er 1,3596.

Det er ikke afklaret, om motorkraften i forbindelse med genopretningsplanen for torsk skal være den oprindelige effekt eller den nedbremsede effekt.

Spørgsmål 309:

Hvordan omregnes dette for en fiskers fremtidige fiskerimuligheder ud fra de "historiske" fangster (med en given motorkapacitet) under hensyntagen til aktuelle kvoter?

Svar:

Hvert enkelte medlemsland skal ifølge forslaget til en langsigtet genopretningsplan for torsk beregne antallet af kiloWatt-dage (kW) i den forud fastsatte referenceperiode for hvert eneste fartøj, der har landet torsk.

Først bliver den samlede fiskeriindsats i EU beregnet ved et gennemsnit af indsatsen i 2000, 2001 og 2002. Fiskeriindsatsen udtrykkes i kW-dage, d.v.s. antal havdage multipliceret med motorkraften.

Dernæst fastlægges den reduktion af fiskeriindsatsen, der svarer til den valgte TAC.

Reduktionen af fiskeriindsatsen bliver fordelt på medlemslandene i forhold til hvor meget torsk, der er landet af det pågældende land i forhold til EU-landingerne.

For så vidt angår fiskeriet efter sperling og/eller tobis reduceres den gennemsnitlige fiskeriindsats, målt i kW-dage, i referenceperioden med 10%.

Det fremgår af forslaget, at det er op til det enkelte medlemsland at fordele det maksimalt tilladte kW-dage blandt dets fartøjer. Det derfor en national beslutning at fastsætte fordelingen af de kW-dage, der er til rådighed for det enkelte medlemsland inden for det pågældende fangstområde.

Spørgsmål 310:

Hvilke lande har opfyldt FUP-programmerne og betyder manglende opfyldelse i realiteten, at sådanne lande belønnes efter den nye torskeplan?

Svar:

De Flerårige Udviklingsprogrammer for fiskerflåden (FUP) blev afskaffet ved reformen af den fælles fiskeripolitik med virkning fra 1. januar 2003. De er nu afløst af kapacitetslofter svarende til de endelige FUP-mål pr. 31. december 2002. Til dato er der ikke gjort endelig status over de enkelte landes gennemførelse af egne udviklingsprogrammer og dermed det kapacitetsloft, der gælder fra 1. januar 2003.

Kommissionens forslag til genopretningsplaner for torsk tager udgangspunkt i medlemslandenes fiskeriindsats i torskefiskeriet i perioden 2000-2002 beregnet på landede mængder. Da FUP-programmerne ikke er blevet forvaltet i sammenhæng med bestemte fiskerier, men derimod efter fartøjskategori, kan der således ikke konstateres en direkte kobling mellem de nu ophørte flådeprogrammer og indsatsreguleringen i forslaget til genopretningsplan for torsk.

Mariann Fischer Boel

/Ole Poulsen