

LANDSFORENINGEN LEVENDE HAV

The Danish Society for A Living Sea

1

Udvalget for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri
Folketinget, Christiansborg
1240 København K
vedr. fiskefartøjers ulovlige motorer

Godt Nytår

Fiskerne vil fra dette nytår have åbenhed i forbindelse med kvoter og handel med kvoter og derfor har Fiskeridirektoratet oprettet et fartøjsregister. Det er et godt initiativ, for dette register kan også være med til at skabe større indsigt i og omkring de historiske tildelinger af fiskekvoterne til de enkelte fartøjsejere.

I 1997 modtog regeringen og Folketinget den første henvendelse fra Levende Hav, omhandlende brugen af ulovligt store motorer (fremdrivningsanlæg) i dansk fiskeri. Det seneste i motorsagen sendte vi i slutningen af august 2005.

Denne og tidligere henvendelse følger vi nu op på. Vi understreger igen, at det ikke er de enkelte fiskere, som interesserer os. Vi har kun et ærinde, at få overbevist lovgiverne, myndighederne og fiskeriets organisationer om, at de bærer det fulde ansvar for, at få skabt sammenhæng mellem den lovgivning som beskytter naturen og fiskebestandene, og det udøvende fiskeri.

Siden vores sidste henvendelse i 2005, er der ikke kommet ret meget fra myndighederne i sagen. I medierne har Fødevareministeren glædet sig over, at der ikke er noget problem. Det gjorde han med henvisning til en undersøgelse fra Fiskeridirektoratet. Vi har bedt Fiskeridirektoratet om kopi af de redegørelser, men det har vi ikke fået noget ud af.

Vi mener, at ministeren nu kender til disse ulovligheder og dets konsekvenser. Og det er dette kendskab, der får ministeren til at holde lav profil. Han vil have privatiseret kvoterne, for derved også at få lagt låg over de mange ulovligheder, som han har ansvaret for. Ulovlighederne skal fejles ind under gulvtæppet og det kan ingen andre end lovbryderne være tjent med.

Herfra tager vi fat i sagen og det vil vi fortsætte med i 2006, men i modsætning til tidligere, vil vi i 2006 fokusere på konkrete fartøjers data og historik. Det gør vi bestemt ikke af lyst, men det tvinger ministerens tavshed os til. Vi har jo sagt A og så må vi også sige B. Vi har udarbejdet en liste på mere end 100 fartøjer. Den har vi ikke fået nogen tilbagemelding på. Så indtil videre er Levende Havs påstande ikke blevet tilbagevist. Nu må de fartøjsejere som bryder loven, tage en diskussion med deres minister om hvem der har ansvaret?

For disse ulovligheder giver også store problemer for de fiskere som har overholdt loven og de må, alt andet lige, have større rettigheder end lovbryderne. Problemerne for de ansvarlige i fiskeriforvaltning er til at overse. De embedsfolk som har ansvaret for, dvs. er vidende om, at fartøjer fisker med ulovlige motorer, skal fyres og ministre som taler mod bedre vidende, stilles til ansvar for Folketinget.

Ministeren har sin store andel i dette nye fokus, ved i oktober 2005, at indgå en snæver fiskeripolitisk aftale med Dansk Folkeparti. En aftale som overdrager ejerskabet over kvoterne til de enkelte fartøjer, udmålt efter de enkelte fartøjers historik.

Dvs. at fartøjsejerne fra 2007 vil kunne købe, sælge, belåne egne kvoter, kvoter som det danske samfund forærer fartøjsejerne til privat ejendom, udmålt efter hvor mange fisk fartøjet har fanget i 2003, 2004 og 2005.

Motorens størrelse har stor betydning i forhold til, hvor mange fisk trawlerne kan fange. Det er ikke ligegyldigt om et trawlfartøj har 299 el. 600 HK i maskinrummet. (Trawlerne i de indre danske farvande, som fisker med lovlige motorer på henholdsvis 175 hk og 299 hk, bliver overhalet af trawlerne fra bl.a. Hvide Sande som fisker i de indre danske farvande, med motorer der yder 600-1000 hk.) Det er dybt utilfredsstillende for de lovlige fiskere, men det burde det jo også være for alle andre, særlig lovgiverne og fiskeriets minister. Også fordi store områder i de danske farvande, og alle de indre danske farvande, er beskyttet, gennem en lovgivning som lægger begrænsninger på hvor store fartøjernes motorer må være.

"En ulovlig er en for meget" sagde ministeren også i 2005. Det udsagn rejser jo et meget interessant spørgsmål. Hvis f.eks. x antal trawlere, efter FKA modellen har "ret" til 5000 tons i de indre danske farvande, og det kan dokumenteres, at de 5000 tons er fanget med ulovlige motorer, hvem ejer så de torsk? Ulovlige landinger, skuffefisk og andet giver ikke historik, siger ministeren. Hvorfor skulle det være anderledes med ulovlige motorer? De trawlere som har overholdt loven, har i hvert fald retten til at få en afklaring på sådan et spørgsmål, inden ministerens privatiseringsplan føres ud i fiskeriet.

Ministeren har svaret på en konkret henvendelse fra Bagenkop fiskere. Svaret er mildest talt ikke tilfredsstillende. Bemærk venligst, at fødevareministeren fortsætter med at henvise til, at Fiskeridirektoratet har tjekket nogle "nedbremsede" motorer i forhold til den maksimale ydeevne. (Hvordan direktoratet har gjort det, ved vi ikke. I forhold til tidligere meldinger fra Fiskeridirektoratet, har direktoratet ikke mulighed for anden kontrol end at spørge fiskeren om han fisker ulovligt).

Mon ikke fiskerne svarer ja til et sådant spørgsmål. Ministeren er også tavs om de mange motorer som "fra fødslen" er installeret til max. ydelse. F.eks. en stor trawler og bomtrawler som **RI 75**. Hvordan dette fartøj overhovedet kan fange flere fisk med den ringe motorkraft, end besætningen selv kan spise, skal ministeren svare på, for det er der ingen andre der kan.

I denne redegørelse medtages blot 4 fartøjer med hver deres historie og konkrete spørgsmål som ministeren bør svare på.

L 349 "Gitte Henning".

Dette fartøj er med her af flere grunde. Det er den største trawler i dansk fiskeri og derfor også interessant, mht. lidt offentlighed i forvaltningen. Det har fået særbehandling af myndighederne; det har fået et tocifret millionbeløb i offentlig støtte; samfundet har allerede foræret ejerne af dette fartøj, meget store værdier i form af kvoter.

Indtil for nylig var der i Gitte Henning registeret et fremdrivningsanlæg på 1450 kW, nu er der på Fiskeridirektoratets nye fartøjsregister, registeret 3840 kW. Det ser ikke ud til at fartøjet har skiftet motor, så vi må gå ud fra at fremdrivningsanlægget i dette fartøj har haft denne motorkraft fra starten. Dvs. at motoren har været nedbremset med op mod 2000 kW. Det vil sige, at dette fartøj har fisket for mindre en halvkraft, siden det blev sat ind i fiskeriet i 2000. Om det det sandsynligt, må fiskeriets minister kunne svare på, som han også må kunne svare på de følgende spørgsmål

- Hvorfor har ejeren nu omregisteret til motorens maximale ydelse?
- Og hvorfor var dette fartøjs motor overhovedet nedbremset?
- Er det ud fra en fiskerifaglig vurdering, sandsynligt, at fartøjet har trawlet for under halvkraft i de ca. 5 år? Hvis ikke, hvilke om nogen konsekvenser får det så for fartøjets tildeling af IOK kvoter på sild og makrel?
- Fartøjet har fået et tocifret millionbeløb i offentlig støtte, var noget af den støtte begrundet i "brændstofbesparende investeringer"?
- Hvorfra har ejeren skaffet så mange kW og hvad har han måttet betale for dem?
- Kapacitet, tonnage, kW og havdage købes og sælges, under hvilken lovgivning, hvordan foregår disse handler i praksis?

RI 366 "Raytheon".

Dette fartøj er også med af forskellige grunde. Det er en trawler på ca. 160 tons. Det kom ind i fiskeriet i 1999 med en motor på 221 kW og en max. Motorkraft på 368 kW. Raytheon er en større trawler, som under ingen omstændigheder, kan klare sig med den officielle registrerede motorkraft og det er også tvivlsomt om 368 kW er nok til den type trawler. Ikke desto mindre er det denne trawlers data.

- Raytheon har trawlet torsk i de indre danske farvande og Østersøen, hvor man max. må trawle med 221 kW. Kan dette 160 tons store fartøj overhovedet trawle fisk med den maskinkraft?
- Fartøjet er registeret med en 299 HK motor. Hvilken type motor ligger der i fartøjet (specifikationer)?
- Har dette fartøj modtaget offentlig støtte til ex. "brændstofbesparende" investeringer?

RI 75 "Conni Winther"

Dette fartøj blev sat ind i fiskeriet i 1997 som bomtrawler. Dengang med en Mitsubishi S6R-2, et fremdrivningsanlæg som ved 1500 omdrejninger yder 610 kW. For at fiske lovligt, har dette fartøj måtte trawle med under 1000 omdrejninger. Det er umuligt, og det gjorde vi også den daværende fødevareminister opmærksom på. I dag, 8 senere er dette fartøj stadig registreret med 221 kW plus et par større hjælpemotorer.

- Fødevareministeren bør give Folketinget en redegørelse for dette fartøjs historie i dansk fiskeri. Hvordan det er muligt, at bedrive et åbenbart lønsomt fiskeri med dette fartøj og deraf følgende lave forbrug af brændstof, fortjener den største opmærksomhed. Særlig i lyset af, at mange trawlere presser på for at få offentlig støtte til brændstoffet. Dette fartøj har i hvert fald ikke lov til at forbruge mere end max. ca. 60 liter i timen, hvor trawlere af samme størrelse fra andre havne, bruger 3-4 gange så meget.

AS 237 "Jackie"

Dette fartøj er med, bl.a. også fordi det har en ejer og skipper som ikke holder sig tilbage med den offentlige kritik af alt og alle. Fartøjet har været på forsiden af Ekstra Bladet og i Fiskeri Tidende i gang med at udsmide store mængder søtunger. I december 2004 fortalte ejeren personligt fødevarereministeren, på et møde i Grenå, at de smed ud for 12.000 kroner søtunger hver nat, fordi kvoterne på søtunger i Kattegat var alt for små. Dette 120 tons fartøj, trawler i Kattegat med en motor på 221 kW og det har en max. motorkraft på 300 kW, ifølge fartøjsregisteret. Ifølge fabrikanten kan denne motor yde det dobbelte og det er også nødvendigt for dette fartøj, hvis det skal fange lidt fisk og det har fartøjet også installeret olietanke til, idet det kan bunke 20.000 liter diesellole.

- Kan fiskeriets minister garantere Folketinget, at dette fartøj har lovhjemmel til at trawle i Kattegat og derfor også pligt til at udsmide de, efter skippers egne oplysninger, flere tons søtunger som de fanger som bifangster i hummerfiskeriet i Kattegat?

Dette var blot 4 fartøjer i dansk fiskeri. Fartøjer til en samlet værdi på 200 mil kroner plus værdierne af de kvoter de har fået overdraget og de mange kvoter de vil få overdraget inden udgangen af 2006. Disse fartøjer repræsenterer således værdier for 300 mil kroner, ser det indtil videre ud til, på et ulovligt fiskeri.

Lidt stof til eftertanke

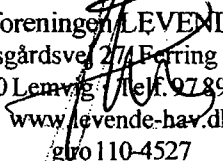
I det sidste nummer af Fiskeri Tidende står der, at hummertrawlerne i Kattegat, fangede op til 8 måneders rationer af torsk på 4 timers trawling efter hummer. Otte måneder på 4 timer skal ses i sammenhæng med, at disse fartøjer, i gennemsnit trawler efter hummer og tunger i 200 dage om året, i mindst 12 timer hver dag/nat. Udsmidningen af torsk i dette fiskeri, er, eller burde være udenfor enhver fornufts fatteevne. Hvad vil ministeren gøre ved dette ressourcemisbrug – her og nu?

Kystfiskere fra Hanstholm beretter, at de bliver generet af en 70 tons trawler inden for 3 sømil, som ifølge fartøjsregisteret har max. 175 HK. Men denne trawler er sat til salg hos skibsmægleren, med den samme motor, men i mæglerens salgspapirer opgives det, at fartøjet har en motor på 480 HK. Det har kystfiskerne gjort Fiskeridirektoratet opmærksom på, men intet sker.

Det var kun nogle få beretninger fra dansk fiskeri, som regeringen nu vil forære kvote værdier, for hundrede af millioner kroner. Men kan man det i et retssamfund som det danske?

Med venlig hilsen

Kurt Bertelsen Christensen
Formand for Levende Hav
Ferring Strand den 4/1 2006


Landsforeningen LEVENDE HAV
Juelsgårdsvej 27 Ferring Strand
7620 Lemvig Tlf. 9789 54 55
www.levende-hav.dk
Giro 110-4527