



## Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri

Folketingets Udvalg for Fødevarer,  
Landbrug og Fiskeri

København, den 4. oktober 2010  
Sagsnr.: 6873  
Dok.nr.: 142378

Folketingets Udvalg for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri har i brev af 9. september 2010 stillet følgende spørgsmål nr. 528 (Alm. del) som hermed besvares. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

### **Spørgsmål 528**

”Ministeren bedes oplyse, hvorfor man ikke bruger Teknologisk Institut til at måle motorkraften på fiskeriskibe med et mistænkeligt stort brændstofforbrug i forhold til den motorkraft, der er opgivet i skibets papirer.”

### **Svar:**

Jeg kan oplyse, at det er Søfartsstyrelsen (eller klassifikationsselskaber på Søfartsstyrelsens vegne), der er ansvarlig for at gennemføre periodiske kontrolsyn af alle fiskeskibe. Tidsintervallet mellem to kontrolsyn er afhængigt af fiskeskibenes størrelse.

De periodiske kontrolsyn på fiskeskibe inkluderer en kontrol af skibets certifikater (nationalitetsbevis, farttilladelse, EIAPP certifikat mv.). Af disse certifikater fremgår motorens fremdrivningseffekt, uanset om motoren må anses for at være nedbremset eller ej.

Hidtil har der almindeligvis ikke været udført særskilt kontrol af, om en motor har været nedbremset og dermed har haft en lavere effekt end oprindeligt, samt om der efterfølgende er sket ændringer således, at motoreffekten er blevet større end angivet i certifikatet.

Søfartsstyrelsen har oplyst mig om, at der i fremtiden vil blive ændret i praksis for de periodiske kontrolsyn af fiskeskibe således, at synet også indeholder en vurdering af, om der har været foretaget mekaniske ændringer i fremdrivningsmaskineriet. Kontrol af de simple nedbremsninger, der hidtil er foretaget på ældre motorer, vil således blive skærpet.

Det er mig samtidig oplyst, at det ikke umiddelbart vil være muligt at påvise mindre ændringer på nyere fremdrivningsmotorer, hvis ændringen er foretaget ved chiptuning eller lignende. På nyere motorer lægges således motorfabrikanternes oplysninger til grund.

En generel inddragelse af Teknologisk Institut med henblik på en nøjagtig vurdering af en motors maskineffekt vil medføre en betydelig fordyrelse af omkostningerne ved kontrol, og disse omkostninger vil ikke stå i forhold til resultatet af denne kontrol.

Jeg kan i øvrigt oplyse, at der ikke i forbindelse med fiskerikontrol opereres med begrebet ”mistænkeligt stort brændstofforbrug”, som ville forudsætte et indgående kendskab til et fartøjs fremdrivningsmaskineri i forbindelse med en direkte aflæsning af en brændstofforbrugsmåler under samtidig høj belastning af fremdrivningsmaskinen.

Henrik Høegh

/Bo F. Raaschou-Pedersen