



NOTAT TIL DEPARTEMENTET

Dato: 15. januar 2021
Sagsnr.: 22-163216-000001
Ref.: uffsve
Enhed: FKK

Notat til besvarelse af spørgsmål fra Landsforeningen Levende Hav

Departementet har bedt Fiskeristyrelsen besvare en række spørgsmål relateret til udsmidforbuddet.

1. Med hvilke begrundelser, tillader de danske myndigheder, at danske fartøjer fortsætter deres fiskeri, når de ikke lander BMS-fisk og derfor heller ikke overholder deres landingsforpligtigelse? Forventer man i fiskeriforvaltningen, at fiskerne lander de mindre sorteringer torsk til en pris på auktionen, der ligger tæt på 20 kroner/kg, når de har betalt 30 kr. for leje af et kg. torsk?

Svar:

At fartøjer lander få mængder fisk under mindstemålet (BMS-fisk) er i sig selv ikke en begrundelse for at inddrage fartøjets tilladelse til at fiske. Hvor mange BMS-fisk fartøjerne lander, indgår dog systematisk i den risikovurdering, som Fiskeristyrelsen løbende udarbejder, og som danner grundlag for, hvilke fartøjer der udtages til kontrol. Fartøjer, der sjældent eller aldrig lander BMS-fisk, vil typisk blive udtaget til kontrol oftere end fartøjer, der jævnligt lander BMS-fisk. Ifølge EU-reglerne skal alle fisk, uanset størrelse, landes og afskrives på kvoten, hvis de ikke er omfattet af en undtagelse fra landingsforpligtelsen.

2. Prisen på at leje et kg dansk torsk, i Nordsøen og Skagerrak, har ligget på ca. 30 kroner/kg. i hele 2021. Enkelte danske fartøjer lander de mindre sorteringer torsk, men de fleste har ingen landinger af 5 og 4 torsk. De fisker sammen med deres udenlandske kollegaer, som lander de små sorteringer, og alligevel lander de ikke 5' og 4' torsk. Landingsmønsteret viser også, at de samme fartøjer, som ikke lander de mindre sorteringer torsk, lander små kuller, hvilling, mørksej etc. I 2020 faldt prisen på leje af et kg. torsk fra 25 kroner til 4-5 kroner i december 2020. Sammen med det fald, steg landingerne af torsk og sammensætningen af 1,2,3,4 og 5 torsk blev mere normal med de ca. 50 % 4 og 5 ligesom deres kollegaer fra de andre lande lander hele året. Dette er almen viden, også i Fiskeristyrelsen, og spørgsmålet er nu: Bliver der handlet på dét?

Svar:

Ændringer i landingsmønstre indgår også i den løbende risikovurdering, som Fiskeristyrelsen løbende udarbejder. Sker der pludselige ændringer i f.eks. andelen af mindre fisk, der landes, vil dette typisk give anledning til, at fiskerikontrollen ser nærmere på baggrunden herfor, herunder om det kan skyldes ændret fiskeripraksis, der ikke er i overensstemmelse med reglerne. Data fra den nationale torskeplan har også vist en stigning i landinger af mindre torsk. Det skal dog understreges, at enkelte atypiske landingsmønstre i sig selv ikke er tilstrækkeligt til at rejse en sag, hvis det ikke med rimelig sikkerhed kan dokumenteres, at der er sket en overtrædelse af landingsforpligtelsen.

3. Fiskeristyrelsen kender alle data for landinger og farvandsområder. Der er mistanke om high grading og andet udsmid, det ses i DTU rapporter, hvorfor gennemfører fiskerikontrollen så ikke en mere systematisk undersøgelse og analyse af fartøjer, med baggrund i deres landingsmønstre? Eller gør de dét, uden at det kommer til offentlighedens kendskab?

Svar:

I forbindelse med landingskontrollen bliver der stikprøvevis kontrolleret for mistanke om high grading. Hvis et fartøj eksempelvis ikke har landet små torsk, mens dette er tilfældet for sammenlignelige fartøjer, vil fartøjet typisk blive genstand for øget kontrol.

Fiskeristyrelsen gennemfører desuden systematisk administrativ krydskontrol af fiskeriet i dansk farvand og samkører en række oplysninger fra fangstrejserne, herunder VMS, logbog, licenser, meldinger, afregninger og landingserklæringer. Landingsmønstre og ændringer heri indgår derfor i den løbende overvågning af fiskeriet, der danner grundlag for tilrettelæggelse af kontrollen.

4. Fiskerikontrollen siger, at de bruger last haul for at kontrollere, om fartøjer overholder landingsforpligtelsen og ikke high grader. Hvor mange af de fartøjer, der har været igennem en last haul-kontrol, i Nordsøen og Skagerrak i perioden juli 2021 – januar 2022 er blevet sigtet for ulovligt fiskeri?

Svar:

Der er ikke blevet rejst sigtelse for overtrædelse af landingsforpligtelsen for de fartøjer, der har fået udført Last Haul-kontrol i perioden juli 2021 – januar 2022. Det er en forudsætning for at rejse sigtelse for overtrædelse af landingsforpligtelsen, at der, ud over en Last Haul-kontrol, gennemføres en opfølgende landingskontrol. Her skal det konstateres, at de undermålsfisk, som blev observeret på fartøjet under Last Haul-kontrollen, ikke længere er til stede på fartøjet ved landing. Af praktiske og logistiske grunde er det ikke altid muligt at gennemføre en opfølgende landingskontrol. Der er dog konstateret andre overtrædelser af fiskerireglerne for fartøjerne i den pågældende periode.

5. Hvor mange last haul-kontrol gennemførte fiskerikontrollen i Nordsøen og Skagerrak i perioden juli 2021 – jan. 2022 på danske, belgiske og hollandske fartøjer?

Svar:

Af nedenstående tabel 1 fremgår antal udførte Last Haul-kontroller for danske, belgiske og nederlandske fartøjer i perioden juli 2021 – januar 2022.

Tabel 1.: Udførte Last Haul kontroller fordelt på fartøjets nationalitet.

Fartøjsnation	Antal Last Haul	Antal fartøjer
Danmark	45	43
Nederlandene	5	3
Belgien	1	1
I alt	51	47