

Fiskeristyrelsen  
Nyropsgade 30,  
1780 København V

Mail: [birgra@fiskeristyrelsen.dk](mailto:birgra@fiskeristyrelsen.dk)

Nordensvej 3, Taulov  
DK - 7000 Fredericia

Axeltorv 3, Axelborg  
DK - 1609 København V

Tlf. +45 70 10 40 40  
Fax. +45 75 45 19 28

[mail@dkfisk.dk](mailto:mail@dkfisk.dk)  
[www.dkfisk.dk](http://www.dkfisk.dk)

9. oktober 2022

Ref.: CSS/OLL

### **Høring over udkast til bekendtgørelse om støtte til ophugning af fiskerfartøjer for torskefiskere i Østersøen (Sagsnr. 22-20-000015)**

Danmarks Fiskeriforening Producent Organisation (herefter benævnt "DFPO") har den 30. september 2022 modtaget ovennævnte høring.

Indledningsvist bemærkes, at det er positivt, at der nu kommer en ophugningsordning for Østersøen. DFPO har efterspurgt en ophugningsordning i over 3 år.

Desuden er der gået 4-5 år siden de voldsomme kvotereduktioner og øvrige fiskerirestriktioner begyndte i Østersøen, og det betyder at mange af de fartøjer, som ordningen skulle hjælpe, af forskellige årsager bliver ekskluderet fra ordningen. Det skyldes især, at fiskerimønstre har ændret sig i forhold til referenceperioderne. Det gælder især for en række trawlfartøjer, der grundet de manglende fiskerimuligheder/voldsomme kvote- og fiskerirestriktioner og sælers hærgen, er flyttet fra Østersøen i kortere eller længere perioden. Tilsvarende skal fremhæves, at i modstrid med hvad der er oplyst fra flere sider, så vil de fartøjer, der risikerer at blive ramt af det evt. kommende forbud mod fiskeri i Bælthavet, ikke vil kunne få ophugning i henhold til denne ordning. DFPO finder det uheldigt og helt forkert, at fartøjer, der begrænses af et evt. kommende forbud mod fiskeri i Bælthavet, ikke vil få mulighed for at ophugge fartøjerne.

Desuden skal nævnes, at DFPO gerne havde set en sideløbende compensation, som gik på de promilleandele, som de enkelte fartøjer har, således at de fartøjer med de største promiller, og dermed dem som har lidt størst tab, også fik en compensation, så de havde en chance for at tilkøbe kvoter i de farvande, som de er nødsaget til at flytte deres fiskeri til.

Nedenfor fremgår DFPO's bemærkninger til de konkrete paragraffer i bekendtgørelsesudkastet samt den til høringen vedlagte vejledning.

## DFPOs bemærkninger til bekendtgørelsesudkastet

### Ad udkast til bekendtgørelse § 6, stk. 4-5 vedr. "Ansøgning ..."

*DFPO bemærker, at det i denne ordning ikke er muligt at anvende mæglererklæring, som det er i BAR-ophugningsordningen. DFPO er uforstående overfor de forskellige tilgange til "mæglererklæringer" i de 2 ordninger og skal på den baggrund bede om en forklaring på forskellen?*

### Ad udkastet til bekendtgørelse § 8, nr. 8:

Af bekendtgørelsesudkastets § 8 nr. 8, fremgår det, at det er en betingelse, at: "20 % af værdien af fartøjets samlede landinger, skal stamme fra fiskeri i Østersøen, beregnet på et gennemsnit af fartøjets landinger i 2017-2019. 25 % skal stamme fra torsk i Østersøen, beregnet på et gennemsnit af fartøjets landinger i 2017-2019."

*Det er fortsat DFPO's opfattelse, at de oprindelige kriterier på 20% fiskeri fra Østersøen og heraf 10% torsk havde givet en væsentlig mere balanceret ordning, hvor også flere trawlfartøjer ville kunne opfylde kriterierne for deltagelse.*

### Ad udkastet til bekendtgørelse § 8, nr. 9:

Af bekendtgørelsesudkastets § 8, nr. 9, fremgår det, at det er en betingelse, at: "fartøjet har udført fiskeriaktivitet i mindst 90 havdage om året i 2020 og 2021".

*DFPO vil her anbefale en mere fleksibel tilgang til det samlede krav om 90 havdage årligt i 2022 og 2021.*

Vi må henlede opmærksomheden på, at fartøjer (typisk mindre fartøjer) som ikke har kunnet fiske udenfor Østersøen i 2020 og 2021 har været voldsomt begrænset både pga. lukkeperioden og pga. fiskerirestriktioner (primært bifangstbestemmelser). Det ville derfor være oplagt, enten med en generel nedsættelse af kravet om havdage til 60 dage årligt, og/eller en mulighed for medlemsstaten til at dispensere fra regler for fartøjer, som er forblevet i Østersøen i perioden.

Man skal gøre sig klart, at lukkeperioderne har begrænset en del fartøjer, der har fanget overvejende fladfisk i Bælthavet. Da det er i lukkeperioden, man normalt har den største aktivitet, og det bedst rentable fiskeri efter fladfisk, med så få torsk som muligt på grund af nedskåret kvote. Der er flere af de fartøjer, som ikke kan komme ud af Bælthavet, der er ramt hårdt her.

Et andet eksempel er, at der i Rønne en fisker, der i **over 20 år** har fisket udelukkende med torskekroge. Han har på grund af bifangstreglerne ikke kunnet drive sit fiskeri, da det er stort set umuligt at fange fladfisk på torskekroge, og derved fiske en hovedart, som så ville gøre, at der også kunne landes torsk. Fiskeren har kun kroge til sit fartøj, og det ville kræve store omkostninger, hvis der skal rigges om til anden form for fiskeri. Omkostninger som det vel at mærke er umuligt at finde finansiering til. Fartøjet har kun kvote i vestlige Østersø, og

havde i 2020 77 havdage, og i 2021 66 havdage. Denne fisker kunne hjælpes med en mere fleksibel tilgang, ved fx at flytte referenceperioden i område 24, så den er den samme som i den østlige Østersø – her er referenceperioden 2017-2018. Område 24 blev p.g.a øst-torsk komponenten også underlagt restriktioner i 2019.

## **DFPOs bemærkninger til vejledningen**

### Ad vejledningens punkt 2.1:

Under Punkt 2.1. i udkastet til vejledning fremgår det, at aktive erhvervsfiskere *på det pågældende fartøj* kan søge om ophugning. Til trods for dette så er der tre fartøjer, som er handlet ud af Østersøen med på listen af fartøjer, der kan søge ophugning.

Det er følgende fartøjer:

- DNK000013971 tidligere R 14 der er handlet i 2021 (MAF)
- DNK000012013 tidligere R 145 handlet i 2019 (Ingen Østersø kvoter med i handlen).
- DNK000005491 tidligere R 194 handlet i 2019 (Ingen Kvoter med i handlen).

Det er DFPOs holdning, at ophugningsmidlerne skal gå til Østersø-fiskere, hvilket også fremgår af Vejledningen. DFPO har anbefalet referenceperioden 2017-2019 (frem for 2021), men forholdet er, at der kan være fartøjer, der er handlet i mellemtiden. Derfor skal DFPO under dette punkt anføre, at det er vigtigt, at der indskrives en mulighed for de fartøjsejere, der i perioden har foretaget en fartøjsudskiftning, kan deltage i ordningen. Dvs. at der skal være mulighed for at begge fartøjer i givet fald kan danne grundlag for aktivitet- og landingshistorik. Samtidig skal – som nævnt - fartøjer der er solgt fra Østersøen ikke kunne få ophugning.

### Ad vejledningens punkt 3.1:

DFPO skal understrege, at det er vigtigt, at der bliver tilstrækkelig tid til at tilrettelægge og indsende ansøgninger. DFPO anbefaler, at der bliver en frist for indsendelse af ansøgninger på mindst 6 ugers frist fra ordningen åbnes.

Med venlig hilsen



Ole Lundberg Larsen  
Underdirektør, Danmarks Fiskeriforening PO