

## Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri



Folketingets Europaudvalg

København, den 22. januar 2008  
FVM 489

Folketingets Europaudvalg har i skrivelse af 17. december 2007 (KOM (2007) 0759-spørgsmål nr. 1) udbedt sig min besvarelse af følgende spørgsmål:

### **Spørgsmål 1:**

”Ministeren bedes – som lovet på Europaudvalgets møde den 14. december 2007 – fremsende et notat, der redegør for, hvor mange udfald der sker pr. år i VMS-systemet, og hvor meget det koster staten på årsbasis at skulle vedligeholde systemet med henblik på at undgå udfald.”

### **Svar:**

Der henvises til vedlagte notat af 16. januar 2008 udarbejdet af Fiskeridirektoratet.

Det registrerede antal udfald har et omfang, som bør kunne reduceres. Fødevareministeren har derfor bedt Fiskeridirektoratet om at søge en sådan reduktion gennemført.

I forhold til Erhvervsfiskeriudvalget vil Fiskeridirektoratet understrege, at dette arbejde har høj prioritet, og Fødevareministeren vil i givet fald være parat til at foretage hensigtsmæssige ændringer i de nationale procedurer for opfølgning på fejl ved anvendelsen af VMS.

# Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri

**Institution:** Fiskeridirektoratet

**Kontor/initialer:**

**Sagsnr.:** 2007-02031

**Dato:** 16. januar 2008

## VMS-systemet – udfald og udgifter for at undgå disse

Danmark skal som andre medlemsstater for hvert halvår indberette visse oplysninger til Kommissionen om, hvorledes dets fartøjsovervågningssystem har fungeret det foregående halvår, jf. art. 16 i Kommissionens forordning (EF) nr. 2244/2003 af 18. december 2003 om gennemførelsesbestemmelser vedrørende satellitbaserede fartøjsovervågningssystemer. Danmark har senest rapporteret for første halvår 2007. Ved besvarelsen tages udgangspunkt i ovennævnte forordnings definitioner og Danmarks to seneste rapporter med henblik på oplysninger for en et årig periode, som løber fra 1. juli 2006 til 30. juni 2007. Ifølge forordningen skal medlemsstaterne rapportere udfald, som har varet 12 timer eller derover.

Danmark har i perioden registreret følgende:

Antal udfald	3190
Antal VMS fartøjer	412
Antal VMS fartøjer med udfald	375

Udgifterne til at vedligeholde udstyret, således at et fungerende system kan opretholdes, kan kun skønsmæssigt beregnes. Der budgetteres med 250.000 kr. i 2008 til almindeligt vedligehold og reparation af satellitbokse. Hertil kommer afskrivninger på eksisterende satellitbokse, som forventes at udgøre ca. 650.000 kr. i 2008. Endelig budgetteres med 1,4 mio. kr. i transmissionsudgifter, idet data sendes via satellit. Denne post er afhængig af dollarkursen, som pt. relativt lav.

Om det eksisterende lovgrundlag og arbejdet med at sikre overholdelsen af reglerne kan følgende oplyses:

Fra 1. januar 2005 har EU-fartøjer, hvis længde er over 15 m overalt, skullet være udrustet med udstyr, som gør det muligt for deres flagstater løbende at overvåge fartøjernes position. Positionerne fremsendes via satellit til flagstaternes overvågningscentre. Der eksisterer en generel undtagelse for fartøjer, som udelukkende anvendes inden for akvakultur og udelukkende opererer inden for medlemsstatens basislinier.

På EU plan er reglerne om satellitovervågning fastsat i art. 3 i forordning (EØF) nr. 2847/93, og der er fastsat gennemførelsesbestemmelser i forordning (EF) nr. 2244/2003. Danmark har nationalt fastsat supplerende bestemmelser i bekendtgørelse nr. 636 af 1. august 2002.

Af EU bestemmelserne fremgår,

- at EU-fiskerfartøjer ikke må forlade en havn, medmindre en operationel fartøjsovervågningsenhed er installeret om bord (art. 4),
- at føreren af et EU-fiskerfartøj skal sikre, at fartøjsovervågningsenheden til enhver tid er fuldt operationel, og at de foreskrevne data transmitteres, navnlig skal sikres, at data ikke på nogen måde ændres, at fartøjsovervågningsenhedens antenne ikke på nogen måde blokeres, at fartøjsovervågningsenhedens strømforsyning ikke på nogen måde afbrydes, og at fartøjsovervågningsenheden ikke fjernes fra fiskerfartøjet (art. 5),
- at fartøjsføreren eller -ejereren i tilfælde af tekniske fejl eller funktionssvigt i fartøjsovervågningsenheden hver fjerde time fra det tidspunkt, hvor fejlen opdages, eller fra det tidspunkt, hvor fartøjsføreren eller -ejereren underrettes herom meddeler fartøjets øjeblikkelige geografiske position til fartøjsovervågningscentret i flagstaten og i givet fald også til kyststaten, hvor fartøjet befinder sig. EU-fiskerfartøjet må ikke forlade havn efter en teknisk fejl, før fartøjsovervågningsenheden fungerer til de kompetente myndigheders tilfredshed eller disse har givet tilladelse hertil (art. 11), og
- at flagstatens myndigheder sørger for at kontrollere det pågældende fartøjs fartøjsovervågningsenhed, hvis det mere end tre gange inden for et år har haft udfald på mere end 12 timer. Flagstaten undersøger herunder, om der er foretaget ændringer af fartøjsovervågningsenheden (art. 12).

Af de nationale bestemmelser fremgår,

- at fartøjsføreren skal sikre, at fartøjsovervågningsenheden til enhver tid er fuldt funktionsdygtig og transmitterer positionsmeldinger, og at der ikke foretages tekniske indgreb i enheden eller ydre påvirkning som f.eks. tildækning af antenne eller afbrydelse af strømforsyning til enheden. Endvidere må der kun tilkobles udstyr til enheden godkendt af Fiskeridirektoratet (§ 4),
- at det er forbudt at påbegynde eller deltage i enhver form for fiskeri, herunder parfiskeri, fælles fiskeri samt omladning, hvis fartøjsovervågningsenheden ikke virker. Fra det tidspunkt, hvor fartøjsføreren eller dennes repræsentant konstaterer eller underrettes om, at enheden ikke virker, skal 1) fiskeriet straks indstilles, 2) alle redskaber straks tages om bord, 3) fartøjet sejles i havn med henblik på reparation af enheden, og 4) Fiskeridirektoratet straks underrettes herom. Fiskeridirektoratet kan dog tillade, at fiskeriet afsluttes, når dette vurderes ikke at indebære en kontrolmæssig risiko. Fartøjsføreren skal mindst hver 2. time afgive positionsmeldinger, indtil Fiskeridirektoratet har klarmeldt fartøjet (§ 5),
- at fartøjsføreren skal holde uafbrudt vagt på de internationale nød- og kaldefrekvenser samt satellitbaserede kommunikationsmidler, således at Fiskeridirektoratet kan underrette fartøjsføreren om fejl på fartøjsovervågningsenheden (§ 7).

Fiskeridirektoratet følger løbende modtagelsen af positionsoplysninger fra fiskerfartøjerne via Fiskeridirektoratets Døgnvagt. Når der konstateres udfald, kontaktes fartøjsføreren, hvis det er muligt, med henblik på at iværksætte manuel rapportering af positionsmeldinger. Der gennemføres forskellige fejlretningsprocedurer, poll (dvs. forsøg på at genstarte systemet ved afsendelse af kommando fra Fiskeridirektoratet) af fartøjsovervågningsenheden, tænd og sluk af denne mm.

Hvis der er tale om fartøjer, som formodes at forsøge at dække over et ulovligt fiskeri, er det imidlertid ofte vanskeligt, at komme i kontakt med fartøjsfører eller andre repræsentanter for fartøjet.

I sådanne tilfælde startes skriftlige procedurer op, hvor fartøjsfejeren pålægges at underkaste fartøjsovervågningsenheden et teknisk eftersyn.

Det har vist sig, at det efterfølgende er meget vanskeligt at konstatere, om fartøjsføreren eller andre ydre omstændigheder er skyld i en fejl. Det forhold, at Fiskeridirektoratet står som ejer af udstyret, mindsker også fartøjsføreren's ansvarsfølelse over for udstyrets

funktionalitet. Disse forhold vanskeliggør en retslig opfølgning på konstaterede uregelmæssigheder.

Hertil kommer, at udstyret ombord er følsomt over for udsving i den elektriske spænding, hvor kraftige variationer indebærer, at transmissionen af positionsoplysninger standser. Også i situationer, hvor et fartøj ligger i havn, er det ikke usædvanligt, at høje bygninger kan skygge for antennen, og dermed hindre afsendelsen af positionsoplysninger. Mindre fartøjer slukker typisk for fartøjets elektricitet, hvorfor udstyret holder op med at fungere, når fartøjet efter en fangstrejse forlades i havn. Andre fartøjer tilslutter i havn landstrøm. Skiftet fra fartøjets strøm til landstrøm er ofte nok til at stoppe udstyrets funktion på grund af spændingsudsvinget. Inden for de seneste år er det blevet et stigende problem med fartøjer, som på grund af ændrede reguleringsformer efterlades i havn, men reelt ikke anvendes til fiskeri. Disse tilses kun i meget ringe omfang af ejerne, hvorfor opfølgning på funktionsfejl er vanskelig og langsommelig. Afbrydelser i havn er i mindre omfang kritiske, selvom det af hensyn til kontrolplanlægningen er vigtigt at vide, hvor fartøjerne befinder sig også i havn.

Alle udgifter ved installation af første fartøjsovervågningsenhed og den løbende drift har siden indførelsen af den satellitbaserede fartøjsovervågning været afholdt af Fiskeridirektoratet.