

Gruppe 1: Sofie Sandgreen, Jonas Filemosen, Hans P, Karl Peter Olsen, Karl Kr. Kruise, Jørgen W Johansen, Jens K Lyberth, Frans V Heilmann + **Augusta Jerimiassen, Pele Broberg, Jakob Thorin**

Gruppe 2: Robert Møller, Jonas Jeremiassen, Frederik Brummerstedt, Henrik Fleischer, Mikkili Skourup, Jørgen Eriksen, Hans Sandgreen (llu), Henrik Sandgreen + **Múte Bourup Egede, Hans Enoksen, Lars Ulrik Sandgreen, Bent Salling**

Gruppe 3: Jens Peter Sandgreen, Knud Magnussen, Jens Salling, Suffia Geisler, Kim Høegh Dam, Bent Sørensen, Cuno Jensen + **Angunnguaq Enoksen, Nikkulaat Jeremiassen, Jane P Lantz, Mikael Petersen**

Navne med fed skrift deltog kun i gruppearbejder på dag 2.

Dag (27. februar) emner:

Med udgangspunkt i Fiskeriloven, så står der i; Selvstyrets bekendtgørelse nr. 1 af 2. februar 2012 om licens og kvoter til fiskeri, paragraf 1;" *Stk. 2. Fartøjer som ifølge deres målebrev er under 75 BRT/120 BT, kan kun fiske i området mellem kysten og en linje, der ligger 3 sømil uden for fiskeriterritoriets basislinje. Og Stk. 3. Fartøjer som ifølge målebrevet er 75 BRT/ 120 BT og over, kan kun fiske i områder 3 sømil uden for fiskeriterritoriets basislinje. "*

Relevant til emnet så står der også i Hjemmestyrets (daværende) bekendtgørelse nr. 39, af 30. december 1996 om kontrol af kystnært fiskeri efter rejer, således;" **§ 1. Bekendtgørelsen gælder for erhvervsmæssigt fiskeri efter rejer, som drives på Grønlands fiskeriterritorium af personer eller selskaber med grønlandsk fartøj, jf. Fiskerilovens § 6, der er mindre end 75 BRT/120 BT ifølge fartøjets målebrev.**

Stk. 2. Bekendtgørelsen gælder endvidere for følgende fartøjer med kaldesignalet:

1)OZJO, OUHK og OUUC samt

2)OZTZ, OULB, OVXD, OWES, OYKA, OVOJ, OWMZ og OZTJ. "

Det fører til at vi tillader os at konkludere, at den relativ store anvendelse af dispensation fører til at fiskeriet ikke så meget kører efter lovgivningen.

- Hvis der kan laves en lovgivning som kan følges på normal vis, hvad skal den maksimale størrelse på et kystnært fartøj så være? Drøft den og kom med begrundelser.
- I tilknytning til emnet, drøft om det er en god idé fortsat at anvende det nuværende BRT/BT system, eller giver det bedre mening at gå over et meter-system, som man kender det fra andre fiskerier?

Gruppe 1, svar / bemærkninger.

Vi indstiller at den maksimale længde skal være på 35 meter i det kystnære fiskeri. Det skal forstås sådan, hvis fartøjet kun må fiske indenfor basislinje og derfor ikke må komme udenfor, så skal fartøjets længde ikke overstige 35 meter.

Rejefiskeriet i dag er blevet sværere, sagt med andre ord, for at fange samme mængder som tidligere så skal der først bruges flere ressourcer. At store fartøjer trawler kystnære områder gør, at rejebestanden i kendte områder meget hurtigere bliver tømt eller reduceret.

Hvis metersystem og i så fald 35 meter skulle blive indført, så må fartøjer længere end dét blive "skubbet" 3 sømil udenfor basislinjen.

Skal vi fortsætte med BRT/BT systemet eller begynde og bruge "metersystem"?

Der er mere stemning for "metersystemet" i gruppen.

Gruppe 2, svar /bemærkninger.

Det er en forudsætning for vores diskussion af maksimum størrelse, at fartøjet skal kun kunne fiske indenfor 3 sømil fra basislinjen.

(JE) mener at 35 meter er passende. Vi kan ikke fortsætte med at have så relativt små fartøjer, det er også vigtigt at der er en øvre grænse, dertil må man også have i overvejelserne, større brug af kar.

(HF) Søfartsstyrelsens reguleringer er sådan; 0 - 9 meter, 9 – 15, 23,99 m (79'ere) – større end 45 meter qummut er under internationalt regulering, det betyder således, at Søfartsstyrelsen opererer med et metersystem, sagt med andre ord, BRT bruges ikke. Hvis vi nu skifte til metersystemet så skal vi være opmærksom på krav ift besætningens uddannelser. L.O.A. eller LPP hvad skal bruges? I gruppe 2 var der størst stemning for at LOA er bedst egnet.

(HaS) 35 meter er en passende længde. Vi vil meget gerne undgå og lave forkert investering, vi ser meget gerne at de love/reguleringer vi opererer under er konciste og klare. Når vi laver langsigtede investeringer så skal vi helst undgå og lave fejl.

(FB) som vodbinder er jeg meget enig i en maksimal længde på 35 meter den synes at være mere passende. Vi laver så store trawl til fartøjer i dag at det nærmest er for tunge på grund af den lidne størrelse. Så noget større længde er at anbefale for trawlerens økonomi, i den sammenhæng er det helt sikkert at udledning af CO2 også vil blive reduceret.

(HaS) Komfort for besætning vil også fremmes af 35 meter, vores fartøjer i dag er oppe i alderen, og det er svært at konkurrere mod store trawlere i rekruttering af dygtige fiskere.

(HeS) Vi er glade for at vi er blevet oplyst om reguleringer andre steder. Hvis et rederi har besluttet sig for et fartøj, så må man også kunne tage konsekvenser af den beslutning, for eksempel må man være forbedret på at så skal man udenfor 3 sømil hvis fartøj skulle være større end 35 meter, og dermed basta. Vi kræver at dispensationer droppes fremover.

(JE) I forhold til offshore selskaber står vi ringere til i forhold til hyre og generelt interessemæssigt. Derfor må vi sørge for at vore fartøjer er mere tillokkende for unge mennesker. Mens vi stadig lovgivningsmæssigt er i et vakuum så kigger vi meget på hvor vi kan reducere omkostninger, derfor har vi også været nærmest tvunget til at have små fartøjer, og det er ikke tidssvarende.

(JJ) Til et lille siddespring, hvis vi kunne tillades at lave noget egenproduktion ombord, ville det kunne supplere og afhjælpe vores økonomi meget.

Gruppe 3, svar/bemærkninger.

Udgangspunktet for diskussionen er et fiskeområde, dvs hele Vestgrønland.

Spørgsmålene er svære at udskille fuldstændigt fra hinanden, hav angår rentabilitet hænger det hele sammen, stort set.

Tendensen har været at større trawlere har fået adgang til det kystnære fiskeområder, og tendenser fortsætter.

I udgangspunktet er emnet nemt at påvirke, Naalakkersuisoq har nøglen til umiddelbare ændringer, vi snakker jo om en bekendtgørelse og sådan én kan Naalakkersuisoq tage en beslutning om.

120 BT er gældende, 24 meter er anvendt i andre lande, i dagens priser vil en 33 meter koste kr. 55 mio, det kan laste 70 tons, i kar. Hvis fartøjet skal kunne tage fx til Melville bugten så skal den kunne indfryse/koge, dvs så snakker vi om 45 meter og sådan ét vil koste ca. kr. 54 mio bugget i Danmark eller kr. 130 mio buygget i Spanien, sådan et fartøj kan laste 250-300 tons.

Hvis man skulle indføre 50/50-imik eller/og 15% direkte/indirekte, så bør eksisterende selskaber stå i første række til at købe "overskuds" kvoter. Hvis mindre selskaber skal overleve og blive konsolideret så er det nødvendigt, at nuværende mindre selskaber får større kvoter.

Konklusion

Det foreslås at metersystemet indføres.

Man mener at 35 meter er passende også af hensyn til beskyttelse af rejebestanden i felterne. Hvis der fx åbnes op for egenproduktion så vil en større længde fx på 45 meter være mere passende, men det kræver igen at rederiernes kvoter kommer op på ca. 5.000 tons. Det vil dog kræve mere minutløse analyser af tal eventuelt gennem business case studier.