Endurvigtun stærsta kvótaívilnunin?

Þriðjudaginn 21. nóvember, á alþjóðadegi fiskveiða, fjallaði fréttskýringarþátturinn Kveikur um tvö atriði sem er ábótavant hjá útgerð, sjómönnum og vinnsluaðilum. Að fleygja fiski fyrir borð – brottkast og endurvigtun afla.

Í upphafi yfirlýsingar sem LS sendi frá sér í kjölfar umfjöllunar segir:

„Landssamband smábátaeigenda fordæmir þá dæmalausu umgengni um sjávarauðlindina sem fram kom í fréttaþættinum Kveik."



Endurvigtun

Á þessum vettvangi ætla ég aðeins að fjalla um endurvigtun afla.

Í desember 2013 óskaði sjávarútvegsráðuneytið umsagnar frá Landssambandi smábátaeigenda um tillögur að breyttum reglum um skráningu og vigtun sjávarafla. Áhersla var lögð á mikilvægi þess að aflaupplýsingar væru réttar, enda grundvöllur að skráningu til aflamarks. „Röng aflaskráning eða vigtun ásamt löndun framhjá vigt, eru meðal alvarlegustu brota gegn lögum á sviði sjávarútvegs," eins og segir í bréfi ráðuneytisins.

Ætlunin var að skerpa á regluverkinu enda dæmi um óeðlilegan mismun á magni sem vigtað væri á hafnarvog og endurvigtun hjá vinnsluaðila. Þar væri íshlutfall í afla skráð hærra og aflatölur væru því lægri en það sem veitt var. Bakreikningar afla í vinnslu hefðu ekki leitt til þess að sanna nein brot, þar spilaði stærst inn í að erfitt væri að sýna fram á að nýting sem upp var gefin væri röng. Ennfremur blönduðust fleiri þættir sem upp komu á leið fisksins í gegnum vinnsluna.

Hafnarvog, ísprósenta

LS mælti með að nýjar reglur yrðu miðaðar við að vigtun hjá dagróðrabátum væri lokið á hafnarvog – fastur frádráttur vegna íss væri að hámarki 5%. Þar sem afli væri ísaður eftir löndun færi ísprósenta ekki umfram 6%, sem mundi reiknast til viðbótar. Allur ís umfram þetta magn fengist ekki metin nema hann væri sérstaklega mældur. Viðkomandi yrði að panta ískar sem vigtað væri fyrir og eftir.

Stuðningur við tillögur ráðuneytisins

Samstaða var innan LS um að leggja þetta til og gat ráðuneytið því reitt sig á stuðning félagsins við fyrirhugaðar breytingar. Því urðu það vonbrigði að reglum var ekki breytt fyrr en 3 ½ ári síðar, þ.e. í júní sl. Í umsögn LS til atvinnuveganefndar Alþingis um frumvarpið segir m.a. „LS fagnar framkomnu frumvarpi og hvetur nefndina að afgreiða það sem fyrst. Gildandi vigtarreglur hafa fengið það orð á sig, og ekki að ástæðulausu, að þar sé að finna stærstu ívilnun til kvóta sem í gildi er. LS hefur margsinnis vakið athygli á því ófremdarástandi sem ófullnægjandi ákvæði laganna leiða af sér varðandi gríðarlega mismunun. LS harmar að ekki skuli hafa verið brugðist fyrr við ábendingum félagsins."

Birting Fiskistofu undanfarna mánuði á lægra íshlutfalli einstakra fyrirtækja þegar staðið er yfir endurvigtun og þegar ekkert opinbert eftirlit fer fram staðfestir umframveiði sem viðgengist hefur undanfarin ár.

Örn Pálsson
framkvæmdastjóri
Landssambands smábátaeigenda

Stuðningur við nýsköpun í sjávarútvegi mikilvægur

Íslenskt samfélag hefur breyst mikið síðasta áratuginn og hefur sjávarútvegurinn ekki farið varhluta af þeim breytingum. Þrátt fyrir aukið vægi ferðaþjónustu þá skipar sjávarútvegurinn mikilvægan sess þegar kemur að öflun gjaldeyristekna og mun án efa gera það áfram. Þar hefur samspil rótgróinnar þekkingar og nýsköpunar skipt miklu máli.

Síðustu ár hefur vaxandi krafa um hagkvæmni og aukna verðmætasköpun í sjávarútvegi orðið til algerrar umbreytingar á sjávarútvegi á Íslandi í formi nýsköpunar og tækniþróunar í veiðum, vinnslu og úrvinnslu afurða. Þær miklu framfarir sem hafa átt sér stað síðustu ár eru í raun fordæmalausar og hafa aldrei verið hraðari. Í raun má segja að okkur Íslendingum hefur auðnast er að sjá mikilvægi nýsköpunar og þess að hafa opinn hug fyrir nýjum hugmyndum. Þannig hefur sjávarútvegurinn veitt nýsköpun tækifæri og nýsköpun á móti fært sjávarútveginn í fremstu röð. Þarna á milli er gagnkvæmt mikilvægi og í raun órjúfanleg tengsl á milli. Þannig hafa byggst upp á síðustu áratugum öflug fyrirtæki eins og Kælismiðjan Frost, Skaginn 3X og Marel sem hafa þjónustað sjávarútveginn beint, en einkum á síðustu árum einnig í



tengdum greinum með uppbyggingu til að mynda í líftækni þar sem nefna má dæmi eins og Kerecis á Ísafirði og Genís á Siglufirði.

Aukin hagkvæmni

Þessi þróun hefur skilað sér í aukinni hagkvæmni og því sem er ekki síður mikilvægt, bættri nýtingu aflans sem hefur jákvæð umhverfisáhrif þar sem í dag er afskurður nánast enginn og úrgangur þar með hverfandi sem hlýtur að eiga að vera markmið hverskyns framleiðslu í dag. Þetta samstarf sjávarútvegs og nýsköpunar hefur einnig orðið til þess að opna dyr fyrir nýsköpun í öðrum greinum og má sjá fyrir sér að nýta megi reynslu nýsköpunar í sjávarútvegi til að mynda í landbúnaði og til að bæta nýtingu á landbúnaðarafurðum.

Það er mikilvægt að stjórnvöld haldi áfram að styðja við nýsköpun í sjávarútvegi og þar hljótum við að horfa sérstaklega á enn aukinn stuðning við nýsköpunarfyrirtæki á landsbyggðunum, en eins og kemur fram í skýrslu Íslandsbanka „Íslenskur sjávarútvegur 2017" þá hefur frá árinu hlutfallslega fleiri störfum í sjávarútvegi fækkað á landsbyggðunum en á höfuðborgarsvæðinu. Sögulega hafa störf í sjávarútvegi verið fleiri utan höfuðborgarsvæðisins og því ljóst að þar býr jafnframt gríðarleg þekking og reynsla sem augljós tækifæri hljóta að liggja í að nýta.

Reynsla síðustu ára hefur sannarlega sýnt okkur tækifærin sem felast í því þegar reynsla, þekking og fjármagn og opinber stuðningur vinnur saman með nýsköpun og nýjum hugmyndum og skilar okkur að lokum sterkari atvinnuvegi og síðast en ekki síst bættri og umhverfisvænni nýtingu.

Albertína Friðbjörg Elíasdóttir
alþingismaður



Vilhjálmur Bjarnason. Á bryggjunni þar sem komið var að úr siglingunni með Verði frá Hafnarfirði til Reykjavíkur.

Sjóferðir sem voru farnar og aðrar sjóferðir sem ekki voru farnar

Sá sem aldrei hefur séð hafið hefur farið mikils á mis. „Föðurland vort hálft er hafið." Svo segir í sjómannasálmi eftir Jón Magnússon. Þau eru mörg kvöld sem ég hef farið niður á bryggju áður en ég fer að sofa. Það gerði ég flest kvöld á vertíðum þegar ég bjó í Vestmannaeyjum og nú hefur Hafnarfjarðarhöfn aðdráttaraflið.

Mér eru tvær sjóferðir sérlega minnisstæðar. Báðar tengjast þær Hafnarfjarðarhöfn því önnur sjóferðin hófst þar en hin endaði þar. Báðar voru þessar tengdar sömu höfn í hinn endann en þar var Reykjavíkurhöfn.

Vélbáturinn Vörður og togarinn Maí

Önnur sjóferðin var farin 18. maí 1960, en þann dag kom togarinn Maí til Hafnarfjarðar, nýsmíðaður frá Þýskalandi, annar af fjórum stærstu togurum sem smíðaðir höfðu verið fyrir Íslendinga. Ég fékk að fara til Hafnarfjarðar með föðurbróður mínum, Guðna Vilhjálmssyni, en hann var vélstjóri og reri með Tómasi Jóhannessyni skipstjóra.

Það var mikið ævintýri fyrir mig, sem bjó í Hlíðunum, að fá að fara til Hafnarfjarðar, sækja þar bát og fá að sigla til Reykjavíkur. Það var farið úr Reykjavík um hádegi. Margt þurfti að gera um borð í Verði áður en lagt var af stað og einnig voru tekin veiðarfæri um borð. Sjálfsagt hef ég ekki gert neitt gagn við þessa vinnu en athygli mín var í lagi. Ég gerði mér grein fyrir því að fiskurinn skapaði verðmæti.

En ég gerði mér einnig grein fyrir því að til voru önnur skip og stærri, sem drægju meiri afla á land en Vörður litli. Togarinn Maí var glæsileikinn uppmálaður þegar hann sigldi nýr inn í höfnina. Mér var í fersku minni hvað var að gerast, því ári áður hafði togarinn Júlí frá Hafnarfirði farist með allri áhöfn. Þá var sorg í Hafnarfirði og einnig í minni götu því þar bjó skipstjórinn á Júlí. Mér fannst koma togaranns bera með sér sigur yfir sorginni og missinum, sem aldrei varð bættur.

Siglt var á Verði til Reykjavíkur undir nóttina og komið að landi á bryggjunni við Kaffivagninn. Í hvert skipti, sem Vörður hallaði eða tók dýfu, fannst mér sem það væri síðasta hreyfing bátsins. Í sjóhræðslu minni var ég færður fram í lúkar, þar sem lagðist til svefns og svaf vært mestan hluta ferðarinnar.

Flutningaskipið Tröllafoss

Tröllafoss var næst stærsta skipt flotans á sínum tíma, aðeins olíuskipið Hamrafell var stærra. Tröllafoss var um margt merkilegt skip. Það var eitt skipa úr fjöldaframleiðslu bandarískra hersins til að sinna birgðaflutningum fyrir bandamenn í stríðinu. Sennilega hefur skipið ekki verið eitt af „Liberty" skipunum heldur frekar „Pocket Liberty" skip, nokkru minna en „Liberty" skipin en víst er að Tröllafoss var vélarvana. Tröllafoss var einnig merkilegur fyrir það a hann var „soðinn" en ekki „boltaður" eins og flest skip á þeim tíma.

Svo bar til einn morgun þegar ég var að bjásta við heimadæmi í reikningi að vinur minn, Björn Tryggvason, nú læknir, bauð mér að koma með til Hafnarfjarðar á Tröllafossi en þar var faðir hans bryti. Ég man bara að ég var að bjástra við að fella sviga í samlagningu og breyta formerkjum þegar mínus var fyrir framan svigann! Þessi ferð var farinn síðar en ferðin með Verði. Nú var lagt upp frá Ægisgarði og siglt að bryggjunni við Bæjarútgerðina í Hafnarfirði . Þar er ekki hafnsækin starfsemi lengur, aðeins fjölbýlishús. En sjóferðin tók 5 klukkustundir.

Við félagar vorum samviskusamir við nám, hver svo sem því trúir, og vorum nokkuð skömmustulegir þegar við mættum allt of seint í tíma með afsökun í ótrúlegri sjóferð. En þó vel tekið!

Hugur minn leitaði oft til sjómennsku en aldrei urðu siglingar mínar meiri en þessar tvær, ef frá eru taldar ferjusiglingar og að sigla með Esju og Herðubreið í sveitina. Störf mín hafa þó verið nokkuð tengd sjávarútvegi, sérstaklega þegar ég var útibústjóri Útvegsbanka Íslands í Vestmannaeyjum. Þar kom að gagni að hafa áhuga á skipum og siglingum, og jafnvel nýsmíði skipa. Það kom sér þá vel að hafa þó farið þessar tvær sjóferðir, sem enn eru merkilegar í mínum huga.

Vilhjálmur Bjarnason