



Gravstenen over dansk fiskeri

Belgiske bomtrawlere med tonstunge kæde-måtter smadrer lige nu havbunden ud for Thyborøn.

Pressemeddelelse udsendt mandag den 26. oktober 2020

Af Landsforeningen Levende Hav

Thyborøn havn bugner i denne tid af belgiske og hollandske bomtrawlere som smadrer havbunden i store områder af Nordsøen og Skagerrak med deres tonstunge bomme og måtter af stålkæder.

Målt på alle kendte målestokke er det et helt igennem bestialsk og naturstridigt fiskeri, det værste af alle slags bundslæbende redskaber. Med de 18 tons bomme og stålkæder og trawl og trawlposer, der er beskyttet af enorme mængder af plast, som rykkes af trawlet og bliver hængende i stenene, kan de slæbe i sten og på meget hård bund og det kan de med en stor fart (5-6 sømil i timen), fordi de har meget store maskiner. På havnen finder man beviset på, at det er muligt, i form af meget store sten.

Dette fiskeri er muligt, fordi bomtrawlerne dels får olien til lav pris og dels får mange penge for fisken. Fangsten indeholder nemlig forholdsvis meget af kostbare fisk som tunger og pighvar. Men den vigtigste grund til, at bunden og livet på bunden bliver smadret, er en EU-særregel, der tillader disse bomtrawlere at udsמידe den fisk, de ikke kan sælge. For EU har fritaget hollandske og belgiske bomtrawlere fra det udsמידsforbud, som alle andre i EU-fiskeriet skal rette sig efter.

En alm. snurrevods- og garnkutter skal til sammenligning søge om at blive fritaget for at lande bifangster, som ikke kan sælges, men som kan genudsættes i live. 70-80 % af bomtrawlernes bifangster af små fisk dør, og alligevel har de fået denne særregel. Det har EU givet bomtrawlerne, for ellers ville deres fiskeri være stoppet. De har nemlig et meget stort udsמיד af undermålsfisk. Var alle de fisk blevet afskrevet på deres kvoter, hvilket er hele formålet med udsמידsforbuddet, kunne fiskeriet her ved Thyborøn ikke foregå.

Hvorfor ser man ingen danske fiskere og ingen af de ansvarlige for dansk fiskeri på havnen i Thyborøn i disse dage? Hvorfor byder havnen i Thyborøn de belgiske og de hollandske bomtrawlere velkommen, når de ved, hvordan det fiskeri foregår? Hvordan kan det lade sig gøre i 2020 – er dansk fiskeri og dansk fiskeriforvaltning virkelig ikke kommet længere, blevet klogere?

Det virker faktisk absurd, at danske fiskere og de ansvarlige i dansk fiskeri bruger alle deres kræfter på at demonstrere mod kamera ombord på nogle få fartøjer i Kattegat, samtidig med at dette bestialske fiskeri foregår i Nordsøen og Skagerrak. Man kan være uenig i metoden med kamera, men det er da i det mindste et forsøg på at få et mere bæredygtigt fiskeri. Til sammenligning er det bomtrawlfiskeri, der lige nu foregår fra Thyborøn, en decideret trussel mod selve muligheden for at skabe et bæredygtigt fiskeri i overskuelig fremtid.

Vi skriver 2020, men de store i dansk fiskeri og de ansvarlige for dansk fiskeri er så langt fra forståelsen af et bæredygtigt fiskeri, som tænkes kan. Aldrig nogensinde tidligere i historien har EU og nationalstaterne brugt så mange ressourcer på at forvalte fiskeriet, og aldrig nogensinde i historien har fiskeriet været så langt fra at være bæredygtigt. Den samme dom kan fældes over de ansvarlige – de er i dag så langt fra det bæredygtige, som tænkes kan.

De store sten på havnen i Thyborøn står vitterlig som gravstene over dansk fiskeri.

For flere oplysninger kontakt Levende Havs formand
Kurt Svennevig Christensen
Telefon 53347107
El. mail llh@levende-hav.dk





Baggrund: Det eneste Thyborøn får ud af det fiskeri, der foregår lige uden for Thyborøn, er lidt penge for landingerne, lidt handel med proviant og meget handel med dieselolie – og så iøvrigt ødelagte fiskepladser for deres egne fiskere. Disse store belgiske bomtrawlere bruger enorme mængder af diesel til fiskeriet, hvor de skal trække to 24 meter bomme med kæder og trawl. Det er 2 stk. grejer, som tilsammen vejer over 30 tons. De har motorer fra 1500 HK og opefter, og de bruger på 4-5 dages fiskeri mere end 100 tons dieselolie hver og lander i snit ca. 20 tons fisk.

Et kg landet fisk indeholder dermed 2-3 liter dieselolie, og fiskeriet er kun muligt, fordi de betaler alt for lidt for olien, 1/4 af hvad vi andre betaler, og fordi fisken pt. kan sælges til en forholdsvis høj pris. De folk, der sorterer og vejer fisken, fortæller, at de belgiske bomtrawlere lander dyre fisk som tunger, pighvar, hvilket sammen med de mange små torsk og små rødspætter giver dem et rimeligt fiskeri. Fisken landes på havnen i Thyborøn og er dermed, forstå det den som kan, også som MSC miljømærket fisk.

Det område de smadrer, ligger 5-6 timer NW af Thyborøn og op i Skagerrak. Det er et område, som danske garn-, kroge og snurrevods fartøjer har fisket igennem generationer. Nu er det slut, for når belgierne og hollænderne sejler hjem, vil der ikke mere være fisk at hente i det område.

Når bomtrawlerne monterer kæde-måtter, er det fordi de skal trawle på sten og hård bund. Beviset for dét får man, når de kommer i land og skal have hjælp af havnens store truck til at løfte de store sten på land. Der er landet sten på op mod 10 tons i Thyborøn, og der ligger nu sten rundt omkring på havnen som bomtrawlere med kæde-måtter har landet i Thyborøn.

De smadrer alt, de bruger store mængder af olie, og de bruger store mængder af plast, som de monterer under trawlposen for at forhindre posen i at blive revet i stykker. De lander store mængder af små rødspætter og små torsk, 60-70 % af landingerne er 4 rødspætter og 5 torsk og så ved vi at de har fanget 2-3 gange så mange undermålsrødspætter og undermålstorsk – som de smider døde tilbage i havet. Og fiskeriet er MSC miljømærket, dvs. godkendt af store naturorganisationer som ex. WWF.

Det er muligt, fordi fiskeriet med bomtrawl, med store maskiner og maskestørrelse 80-119 mm, som fanger små rødspætter, er blevet fritaget for at skulle bringe alt det, de fanger, i land. Det er helt ude i hampen, men det er ikke desto mindre tilfældet; se forordningen fra okt. 2019

De har fået en særregel med begrundelser, som intet har med virkeligheden at gøre, bortset fra at de bomtrawlere ikke kan leve under og med et discard forbud, fordi discarden skal afskrives på deres kvoter. (De og deres biologiske undersøgelser bruger selvfølgelig andre begrundelser, som at de små rødspætter har en god overlevelses rate, hvad de dokumenteret ikke har¹).

Det er løgn fra ende til anden, det ved enhver, for der findes med garanti ikke noget redskab som er bedre til at smadre havbunden og livet på bunden, end disse bomtrawlere, der også fanger store mængder af undermålsfisk, der er døde, når de hales ombord. Alt dette er veldokumenteret, alle fisk der har været igennem et bomtrawl, har mistet deres slimag). De har fået denne særregel, fordi tilladelsen til at bruge elektrisk strøm på bomtrawl blev taget fra dem for et par år siden og sikkert fordi de danske fiskeripolitiske interesser nu er koncentreret om BREXIT.

Den eneste logiske begrundelse for særreglen er BRIXIT og at den var nødvendigt for at undgå ophøret fiskeriet med bomtrawl, hvilket de facto ville have udryddet det hollandske og belgiske fiskeri, som næsten udelukkende foregår med bomtrawl.

Det er således ikke andet end tomme ord når danske fiskere (som fisker med bundtrawl), politikerne og de store grønne organisationer fordømmer bomtrawl. For hvorfor er de ikke til stede på havnen i Thyborøn, når

¹http://www.nwwac.org/_fileupload/Discards/2018/Annex%20VIIIa%20-%20Report_Survival%20Plaice_9-04-2018_final.pdf





dette fiskeri lander deres fangster? Svaret er: Det er de ikke, for de de er ligeglade. Fiskeriminister Mogens Jensen har sagt at han prioriterer BREXIT og lader sagen om bomtrawl ligge, til han har løst BREXIT problemet.

Men BREXIT er alene et problem for de store i danske fiskeri, som ikke kunne drømme om at kritisere bomtrawl. Bomtrawl er nemlig blot det værste af alle bundsløbende redskaber, og en fordømmelse af bomtrawl kunne åbne for kritik af andre bundsløbende redskaber, fx det meget voldsomme snurrevodsfiskeri man også har opfundet de senere år, der bruger wirer som tove.

Hvis du stadig er i tvivl om bæredygtigheden af den danske fiskeriforvaltning, så tag en tur til Thyborøn. Ødelæggelserne af vores natur og havet møder du ved giftfabrikken Cheminova, og derfra fortsætter tragedien hele vejen til Thyborøn for at kulminere inde i havnen, hvor de store bomtrawlere fra Belgien og Holland i dag har overtaget havnen.

BILAG:

KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) 2019/2238 af 1. oktober 2019 om de nærmere bestemmelser for gennemførelsen af landingsforpligtelsen i fiskeriet efter visse demersale arter i Nordsøen i perioden 2020-2021

(23) I den nye fælles henstilling foreslås der en undtagelse begrundet i høje overlevelseshastigheder for fangster af rødspætte under den bevarelsesmæssige mindstereferencetørrelse, der tages med bomtrawl med en masketørrelse på 80-119 mm (BT2) i ICES-afsnit 2a og ICES-underområde 4 i perioden 2020-2021, nærmere bestemt:

- for rødspætte, der fanges med redskaber, der er udstyret med en flip-op-rup eller et benthos exit-panel, af fartøjer med en maskineffekt på over 221 kW
- for rødspætte, der fanges af fartøjer fra medlemsstater, der gennemfører køreplanen for fuldt dokumenteret fiskeri
- for flad fisk, der fanges med bomtrawl (BT2) af fartøjer med en maskineffekt på højst 221 kW eller en længde overalt på under 24 m, som er konstrueret til fiskeri i 12-sømileområdet, hvis det gennemsnitlige træk varer mindre end 90 minutter.

Dokumentationen er blevet forelagt STECF, som har konkluderet (22), at de observationer, der vil blive foretaget i forbindelse med de nye forskningsprojekter, som efter planen skal gennemføres i 2020-2021, vil sætte STECF i stand til at foretage en forsvarlig vurdering af overlevelseshastigheden for rødspætte, der er fanget med bomtrawl, og som smides ud igen. Forskningsplanerne i den køreplan, der er forelagt, er detaljerede og ambitiøse, når det drejer sig om at finde svar på spørgsmålet om, hvilke faktorer der påvirker overlevelseshastigheden for rødspætter, der smides ud. Der er dog behov for mere viden om de faktorer, der kan forklare den observerede variation i de tidligere skøn over overlevelseshastigheden. Undtagelsen bør derfor indrømmes på betingelse af, at medlemsstaterne forpligtes til at fremlægge relevante data, således at STECF bliver i stand til fuldt ud at vurdere, om undtagelsen er berettiget, og Kommissionen kan foretage sin gennemgang. Medlemsstater med en direkte forvaltningsmæssig interesse bør senest den 1. maj hvert år fremsende følgende: a) en køreplan for, hvordan overlevelseshastigheden kan forbedres, og som kan bidrage til at udfylde de datahuller, som STECF har identificeret; planen skal evalueres årligt af STECF, b) årlige rapporter om de fremskridt, der er gjort, og de ændringer eller justeringer af overlevelseshastighedsprogrammerne, der er foretaget.

