

Til Bæredygtigt Fiskeri
Ministeriet for Fødevarer,
Landbrug og Fiskeri.
Holbergsgade 6,
1057 Kbh. K



29. nov 2023

Høringsvar vedrørende: Bekendtgørelse om fartøjer, der anvendes til erhvervmæssigt fiskeri i saltvand (Kapacitetsbekendtgørelsen). Sags nr. 2023-4847

På vegne af Foreningen for Skånsomt Kystfiskeri Producentorganisation ønsker vi hermed at fremsætte vores kommentarer vedrørende ovennævnte høring. Af det fremsendte materiale fremgår flg. forslag om at give mulighed for at øge motorkraften for rejebomtrawlere:

“Det foreslås at revidere bestemmelsen således, at et fartøj, som er optaget på en særlig EU-bomtrawlsliste, kan opnå tilladelse til at forøge motorkraften til maksimalt 221 kW. Det drejer sig i praksis om fartøjer, der fisker efter hesterejer. Med det nuværende regelsæt, må disse fartøjer ikke forøge deres motorkraft. Ved den foreslåede revision, vil fartøjerne kunne forøge deres motorkraft, så længe de overholder EU-grænsen på 221 kW for fiskeri i den såkaldte rødspættekasse. Der eksisterer et samlet loft for, hvor meget kapacitet der må anvendes i rødspættekassen på 5.556 kW.”

Vi står uforstående hvad baggrunden er, for at tillade denne mulighed for at øge motorkraften for reje-bomtrawlerne og dermed øge belastningen af den marine natur i de helt kystnære områder, som i forvejen er belastet af en række velbeskrevne faktorer? Særligt når det samtidig beskrives, hvordan det samlede kapacitetsloft i Rødspættekassen vil risikere at blive overtrådt?

Når fiskefartøjer øger deres fiskerikapacitet og dermed deres evne til at fange fisk, kan det føre til overfiskning. F.eks. kan et fartøj med større skrog og/eller kraftigere motor fange fisk i længere tid i et højere tempo og tilbagelægge større afstande for at gøre det og dermed øge presset på fiskebestandene.

At øge motorkraften vil desuden bidrage til at øge CO2 udledningen og dermed forværre klimatilstanden samt øge risikoen for utilsigtet bifangst og discard, som i forvejen er på 21% i hesterejefiskeriet jf. seneste opgørelser fra DTU Aqua¹.

Hvorfor har ministeriet alene vurderet ændringen i motorkraft ud fra en erhvervsøkonomisk vurdering og principper for agil erhvervsrettet regulering? Og ikke samtidig ud fra miljøhensyn, klimahensyn og hensynet til. f.eks. bifangst af ungfisk eller hensyn til biodiversitet.

Dette virker som et skridt i den forkerte retning i en tid, hvor det mere end nogensinde er nødvendigt at beskytte vores kystnære havområder mod yderligere belastninger.

Med venlig hilsen
Søren Jacobsen, formand

¹ | "Miljøskånsomhed og økologisk bæredygtighed i dansk fiskeri. DTUAqua-rapport nr. 392-2021.

151 pp. + bilag"- fremgår det af tabel 5.5.1 på side 55 at udsnittet i bomtrawlsfiskeriet efter hesterejer er 21%.

