

Fiskeridirektoratet
Seksjon for fiskeriregulering

Sendes kun per e-post

Ansvarlig advokat:
Kenneth Mikkelsen

Vår ref.:
13898/50

Deres ref.:
24/12868

Tromsø
29. november 2024

INNSPILL TIL HØRING OM REGULERING AV FANGST AV SNØKRABBE I 2025

1 Innledning og oppsummering

Vi viser til Fiskeridirektoratets høringsnotat av 8. november 2024 med høringsfrist 29. november 2024, vedrørende reguleringen av fangst av snøkrabbe i 2025.

Denne høringsuttalelse innsendes på vegne av følgende rederiene Arctic Pioner AS, Kvitungen AS og Polar Pioner AS, som eier henholdsvis krabbefartøyene «Arctic Pioner», «Kvitungen» og «Polar Pioneer», som alle er tildelt ny tillatelse med virkning fra 2025.

Oppsummert så er Rederienes innspill at fangsten for 2025 bør reguleres med maksimalkvote på 700 tonn, med en garantert kvote i bunnen på 400 tonn. Begrunnelsen for innspillet følger nedenfor.

2 Innspill til direktoratets høringsnotat

Rederienes innspill begrenser seg til forslaget til kvoter på fartøynivå (pkt. 4.2).

2.1 Kvoter på fartøynivå

2.1.1 Innledning

Det norske fiske etter snøkrabbe startet i 2012 hvor fartøyet «Arctic Wolf» leverte 2.478 kilo snøkrabbe via Norges Råfisklag.¹

I 2013 startet fartøyet «Kvitungen» sitt fiske og leverte da 725.795 kilo. Året etter startet også «Prowess», «North Eastern», «Hunter», «Tromsbas» og «Harhaug I» sitt fiske, mens «Polar Pioneer» og «Arctic Pioneer» og «Røstnesvåg» startet sitt fiske i 2016, hvor de leverte henholdsvis 3.025, 938.141 og 281.590 kilo snøkrabbe.

Direktoratet bes merke seg at det kun er disse 9 fartøyene som opprinnelig var med å starte opp fisket i perioden 2013 til 2016, som oppfyller aktivitetskravet i kvalifiseringsperioden 2020 til mai 2022.

¹ Norge Råfisklag sitt seddelregister

Etter dette er en rekke nye fartøy kommet til, og vi forstå at av disse så har følgende 21 fartøyer blitt innvilget ny tillatelse per i dag.

Bilag 1: Oversikt over lengde, fangst og historisk fiske

Tabellen er sortert etter fartøyenes lengde, og at fartøyene som har foretatt et tilstrekkelig fiske i kvalifiseringsperioden er merket med gult.

2.1.2 Reguleringen av fisket

Fiske av snøkrabbe har så langt vært regulert som et fritt fiske innenfor totalkvoten (Olympisk fiske), hvor fiske har stoppet tidligere og tidligere i det enkelte kvoteår grunnet økt deltakelse og fisketakt.

Fisket har så langt vært gjennomført som et kappfiske fra 1. januar med stort fokus på volum, på bekostning av bl.a. sikkerheten til mannskap og skip, forutberegnelighet, pris og kvalitet, noe som også er bakgrunnen for de begrensningene som foreslås, av departementet beskrevet som følger:²

«Ved å innføre en begrensning i deltakelsen vil fartøyene ha mulighet for å tilpasse seg fangsten på en mer individuell måte enn når fangsten er åpen og alle fartøy kan fangste på en totalkvote, slik fangsten har vært regulert frem til nå. Dette legger til rette for at fartøyene kan ha større fokus på valg av fangstperiode med god tilgang på snøkrabbe og unngå de verste isperiodene. Færre deltakende fartøy vil redusere konkurransen på feltet, bidra til mer ro i gjennomføringen av fangsten, og gi bedre utsortering av krabbe. Videre vil en begrensning i deltakelsen bidra til å styrke lønnsomheten i fangstflåten og redusere miljøpåvirkningene i form av etterlatte redskap, samt bidra positivt i tilknytning til HMS og redusere utfordringene med sameksistens med rekeflåten på fangstfeltet.»

Rederiene støtter opp om departementets begrunnelse for de begrensningene som nå innføres, og mener at denne også må danne rammer for hvordan regelverket som nå er på høring skal utformes.

2.1.3 Reguleringen for 2025

Av bilag 1 fremkommer at det er 21 fartøy som er tildelt snøkrabbetillatelse, og for reguleringsåret 2025 disponerer deltakende fartøyer en kvote på 10.747 tonn (etter avsetninger), som åpner for en fartøykvote på 512 tonn.

Til nå har det vært store variasjoner i landet fangst per fartøy, fra under 1 tonn til over 1.200 tonn, og ifølge direktoratet var gjennomsnittlig fangst per fartøy henholdsvis 364 tonn i 2023 og 523 tonn i 2024. Variasjonen fremkommer også av oversikten over de enkelte fartøyers fisker som er inntatt i bilag 1.

Av bilag 1 fremkommer videre at de 21 tillatelsene er fordelt på alt fra fartøy på opp mot 80 meter med snøkrabbe som eneste fiskeri, til fartøy mot 27 meter hvor snøkrabbe utgjør et tilleggsfiskeri, og til nybygg samt fartøy under ombygging i begge kategorier. Det fremstår derav som uklart hvorvidt fartøyene som er tildelt tillatelse vil kunne fiske en fartøykvote på 511 tonn. En regulering av fangsten med kun garanterte fartøykvoter ansees derfor som uhensiktsmessig, fordi dette mest sannsynlig vil medføre at deler av gruppekvoten ikke blir fisket.

Direktoratet ber i sitt høringsnotat punkt 4.2 om innspill til 3 ulike reguleringsmodeller som direktoratet anser som hensiktsmessig.

² Se Kongelig resolusjon av 24. mai 2024 side 1 siste avsnitt flg.

2.1.3.1 Regulering av fangsten med en maksimalkvote på 800 tonn (Alternativ I)

Som alternativ I skisserer direktoratet fangsten regulert ved maksimalkvote på 800 tonn, noe som da vil innebære en overregulering på 16.800 tonn, tilsvarende ca. 60%.

Rederiene anser en slik løsning for å være så tett opp mot olympisk fiske at den i realiteten ikke medfører en endring fra tidligere års reguleringer. Alternativ I anses derfor som lite egnet til å nå de mål som ligger i departementets formål med en ny innretning, slik dette ble formulert i Kongelig resolusjon av 24. mai 2024.

2.1.3.2 Regulering av fangsten med maksimalkvote på 800 tonn og en garantert kvote på 100 tonn (Alternativ II)

Som alternativ II skisserer direktoratet en løsning hvor fangsten reguleres med maksimalkvoter med en lav garantert kvote i bunn, og hvor det tas høyde for at alle fartøy kan utnytte den garanterte kvote ved stopp i fiske på maksimalkvotene.

Rederiene mener en slik regulering er i samsvar med både departementets mål og Rederienes egne ønsker om en regulering som legger til rette for en mer individuell tilpasning til fangsten, slik at fartøyene kan fokusere sitt fiske til periodene med god tilgang på snøkrabbe av optimal størrelse og kvalitet samt bedre isforhold. Gjennom slik tilpasning vil deltakende rederi kunne oppnå en vesentlig større verdiskapning ved at fiske styres til tidspunkter og områder hvor krabbens størrelse og kondisjon gir høyest mulig pris ved avsetning. Her påminnes om at økt pris både øker det enkelte rederi sine inntekter og inntektene til lottfiskerne, i tillegg til at den også øker verdiskapning for samfunnet. Rederiene er derav positiv til en slik organisering av fangsten i 2025.

Når det gjelder den garanterte kvotens størrelse så er Rederienes vurdering at en garantert kvote på 100 tonn er så pass lav at den ikke gir noe større mulighet for individuell tilpasning av fangsten enn om den garanterte kvoten tas vekk. Sett opp mot gjennomsnittlige fangst på 523 tonn per fartøy i 2024, så utgjør det garanterte kvantum kun 20%. I realiteten innebærer ordningen like liten grad av fleksibilitet og sikkerhet som alternativ I.

Rederiene foreslår at man i stedet snur forholdet, og tildeler en maksimalkvote på 700 tonn til samtlige fartøyer, med en garantert kvote på 400 tonn i bunnen, kombinert med en refordelingsdato per 1 april for det overregulerte kvantum som ikke er oppfisket. En slik løsning vil både sikre den forutberegnelighet som er nødvendig for å innrette fisket slik at dette blir mest mulig sikkert og verdiskapende, samtidig som refordelingsdatoen muliggjør fiske av et eventuelt retildelt kvantum.

Som en tilleggsregulering foreslås videre at rederi som ikke når å fiske hele eller deler av sitt garanterte kvantum, gis tillatelse til å samarbeide med annet fartøy om fiske av inntil 100 tonn av det garanterte kvantum. En slik innretning vil i større grad sikre at hele gruppekvoten blir oppfisket.

2.1.3.3 Regulering av fangst med differensierte maksimalkvoter (Alternativ III)

På høringsnotatets side 5 foreslår direktoratet som Alternativ III at fangsten reguleres med maksimalkvoter avhengig av fartøyets størrelse, hvor fartøy over 60 meter får en maksimalkvote på 1000 tonn, de mellom 40 og 59,9 får en maksimalkvote på 750 tonn, mens de under 40 meter får en maksimalkvote på 500 tonn.

Direktoratet gjøres oppmerksom på at differansen på 250 tonn rund vekt utgjør 150 tonn ferdigvare, som med en snittpris på ca. 136,- per kilo utgjør en brutto fangstverdi på kr. 20.400.000. Den foreslåtte differensiering har derav store økonomiske konsekvenser for både Rederiene og

lottfiskernes inntektsgrunnlag, noe som igjen stiller krav om at den må være velfundert og begrunnet før den eventuelt innføres.

Rederiene har også registrert at regulering av fangs ved maksimalkvoter avhengig av fartøyets størrelse er en velkjent måte å differensiere kvoter på. Det er imidlertid Rederienes oppfatning at årsaken til at enkelte rederi er regulert på denne måte er at det i de enkelte grupper er en stor variasjon i lengden innad i gruppen, samtidig som de enkelte fartøyers fangstkapasitet i stor grad påvirkes av fartøyets størrelse. En slik differensiering blir da nødvendig for å sikre at gruppekvoten bli oppfisket.

I fiske av snøkrabbe er ikke disse behov like fremtredende, og en slik løsning fremstår tvert imot som uheldig og urimelig av flere grunner.

2.1.3.4 Samtlige deltakende fartøyer evner å fiske en maksimalkvote på 750 tonn

For det første så påpekes at selv om totalkvoten i 2024 kun var 9.687 tonn (etter avsetninger) og fiske ble stoppet allerede 19. mars, så evnet de 20 fartøyene som deltok i fangsten å fangste en gjennomsnittlig fangst på 523 tonn.³ Dette tilsier at samtlige fartøyer over 40 meter evner å fangste en maksimalkvote på 750 tonn før fisket stanses i juni.

Det er således intet ved deltakende fartøyers lengde eller kapasitet som tilsier at det er behov for en differensier basert på fartøystørrelse.

2.1.3.5 En differensiering basert på lengde fremstår som vilkårlig og urimelig

Av bilag 1 fremkommer at det kun er «Tromsbas» og «Prowess» av de 6 fartøyene over 60 meter som er tildelt ny tillatelse, som har deltatt i fangst av snøkrabbe over tid og som også har fisket i kvalifiseringsperioden.

Fartøyet «Vestland Arctic» har ennå ikke har deltatt i fiske ette snøkrabbe, mens «Vima», «Munin» og «Frøyanes» kun har deltatt i fiske i henholdsvis fire, tre og to år, og ingen av disse oppfyller hovedregelen om at fartøyene må ha deltatt i fisket i 2 av årene 2020 til og med mai 2022 (kvalifiseringsperioden). Den differensiering som nå foreslås kan derav ikke forsvares eller begrunnes i fartøyenes tidligere deltakelse.

Sammenholder man dette med situasjonen i lengdegruppen mellom 40 og 59,9 meter så har 6 av fartøyene i denne gruppen både deltatt vesentlig lengere-, og fisket vesentlig større kvanta snøkrabbe, enn «Vima» og «Munin», «Sørøyfisk», «Frøyanes» og «Vestland Arctic». For fartøyene som har deltatt i fiske både før, under og etter kvalifiseringsperioden fremstår det derfor som sterkt urimelig vilkårlig at fartøyer som ennå ikke har deltatt i dette fiskeri skal gis adgang til å fiske 250 tonn mer alene fordi disse er noen meter lengre.

2.1.3.6 En differensiering basert på fartøylengde vil kunne medføre en uønsket kapasitetsoppbygging i fisket

Rederienes oppfatning er at man fra departementets side i større og større grad har søkt seg bort fra reguleringer basert på tekniske begrensninger, nettopp for å legge til rette for størst mulig individuelle mulighet for tilpasning til det enkelte fisker. Den differensiering som nå foreslås går i motsatt regning av de trend som departementet har vist i andre saker.

En differensiering basert på lengde vil i tillegg åpne opp for uønsket kapasitetsøkning ved at økt inntekt vil gi deltakende rederi med fartøy under 60 meter i lengde får et insitament til å skifte ut fartøyet til fartøy over 60 meter, noe som igjen er med på å bygge opp fangstkapasiteten i en gruppe

³ Se høringsbrevet pkt. 4.2 første avsnitt

hvor man allerede vurderer å ha et for lavt kvotegrunnlag sett opp mot flåtens kapasitet, noe som er en uønsket effekt både for næringen og regulerende myndighet.

2.1.3.7 En differensiering vil skape problemer for fremtidig regulering og nytildelinger


For Rederiene er det noe uklart om den reguleringsordning som nå diskuteres er ment som en permanent løsning, eller kun er ment å gjelde for reguleringsåret 2025.

I alle tilfelle så vil det å regulere fangsten med maksimalkvoter avhengig av størrelsen etablere et skille, eller en forventning om et skille, hvor fartøyene over 60 meter også for fremtiden skal gis en fortrinnsrett til en større andel av gruppekvoten, uten at en slik differensiering fremstår å bygge på en gjennomtenkt vurdering og begrunnelse.

I tillegg vil en slik differensiering kunne skape komplikasjoner ved en senere overgang fra maksimalkvoter til fartøyskvoter, ved at det nå skapes forventninger om differensierte kvotefaktorer for fartøyer over og under 60 og 40 meter.

Samlet så ser ikke Rederiene noen gode grunner for å etablere et maksimalkvotesystem innen snøkrabbe som differensieres basert på fartøyets lengde, i det en slik løsning vil kunne være en katalysator for ytterligere motsetninger om fordelingen av ressursene innad i næringen.

Vi står til disposisjon dersom noe er uklart.

Med vennlig hilsen
Advokatfirmaet Østgård DA

Kenneth Mikkelsen
Advokat