



Fiskeridirektoratet
v/ Fartøy- og deltakerseksjonen
Pb 185 Sentrum
5804 Bergen

Dato: 22. september 2023

HØRINGSSVAR – FORSLAG TIL ENDRINGER I REGULERING AV FANGST AV SNØKRABBE

1 INNLEDNING

Det vises til Fiskeridirektoratets høring med forslag til endringer i reguleringen av deltakelse i fangst av snøkrabbe av 30. juni 2023 (deres ref. 22/18580). Høringsfristen er 30. september 2023.

Høringssvaret inngis på vegne av Arctic Pioneer AS, Polar Pioneer AS og Kvitungen AS ("**Rederiene**"). Selskapene har deltatt i fangst av snøkrabbe over mange år med fartøyene "Arctic Pioneer", "Polar Pioneer" og "Kvitungen" ("**Fartøyene**"). Til sammen utgjør Fartøyene en betydelig andel av de aktive aktørene som er tildelt snøkrabbetillatelse og driver fangst av snøkrabbe.

Formålet med høringssvaret er å gi innspill på forslagene høringen kommer med, og beskrive nærmere noen av de faktiske forholdene som fremgår av høringen. Rederiet mener det ved lukking av fangst av snøkrabbe må legges stor vekt på å tilrettelegge for et lønnsomt og bærekraftig fiskeri. Vi mener også det må tas hensyn til de aktørene som er avhengig av snøkrabbe som driftsgrunnlag og gjennomført store investeringer for å delta i fiskeriet.

Oppsummering:

- Rederiene er enig i at det snarest bør gjennomføres en tradisjonell lukking av fangst av snøkrabbe.
- Rederiene mener en lukking må baseres på deltakelse i 2 av årene 2020, 2021 og inntil 16. mai 2022.
- Rederiene mener at det ikke uten tidligere deltakelse skal tildeles tillatelse for å delta i lukket gruppe på bakgrunn av investeringer.
- Rederiene mener at landindustrien ikke skal forbeholdes en prosentandel av totalkvoten.
- Rederiene mener at det ikke skal knyttes en plikt om levering av levende snøkrabbe.
- Rederiene mener antall teiner tillatt under fangst ikke skal reduseres.
- Rederiene mener fredningsperioden ikke skal utvides.

2 BAKGRUNN

2.1 Introduksjon av Rederiene og Fartøyene

For å sette høringssvaret i kontekst vil vi gi en kort beskrivelse av Rederiene og Fartøyene. Rederiene er i dag eier av 3 fartøy som deltar i fangst av snøkrabbe, og har vært med som en av pionerne fra oppstarten av fiskeriet. Rederiene sysselsetter omtrent 100 – 150 personer i sesongen. Det er lagt opp til to skift under sesongen, hvor mannskapet er 5 uker på og 5 uker av.

Den uforutsigbarheten som ligger i dagens rammevilkår gjør det svært utfordrende for både Rederiene og mannskapet å planlegge og gjennomføre driften.

Polar Pioneer (LEHG) er bygget i 1999 og tilpasset fangst av snøkrabbe ved ombygging i 2015. Fartøyet har en største lengde på 52 meter og kapasitet til et mannskap på 32 personer. Fartøyet har gjennomgått betydelige forbedringer for fangst og ombordproduksjon av snøkrabbe. Fartøyet har siden 2016 hatt fangst av snøkrabbe som eneste driftsgrunnlag.

Fartøyet Arctic Pioneer (LDQA) er bygget i 1967, og ombygget i 2014/2015 for å tilpasses fangst av snøkrabbe. Fartøyet har en største lengde på 45 meter og kapasitet til et mannskap på 21 personer. Det har vært gjort betydelige investeringer for å forbedre effektiviteten for fangst og ombordproduksjon av snøkrabbe. Fartøyet har siden 2015 hatt fangst av snøkrabbe som eneste driftsgrunnlag.

Kvitungen (LGPZ) er bygget i 1958 og ombygget i 2008 for fangst og ombordproduksjon av Kongekrabbe. Fartøyet har en største lengde på 47,5 meter og kapasitet til et mannskap på 21 personer. I likhet med de andre fartøyene har Kvitungen gjennom betydelige investeringer blitt tilpasset fangst av snøkrabbe og ombordproduksjon. Kvitungen har siden 2013 hatt fangst av snøkrabbe og selfangst som driftsgrunnlag.

Rederiet har hatt betydelige kostnader ved å ombygge Fartøyene for å forbedre sikkerheten og bekvemmeligheten for mannskapet. Over de siste 5-6 årene anslås det at rederiet har investert mellom 50- 80 MNOK på tiltak som både direkte og indirekte øker sikkerheten om bord på fartøyene. Eksempler på det er ny innredning for mannskapet, lukking av hekk, anskaffelse av sikkerhetsutstyr og nye dekkshus.

Samtidig er Fartøyene relativt gamle og vil over tid være modne for oppgraderinger eller utskiftning. Det vises i denne anledning til at fangst av snøkrabbe har vært et fiskeri med dårlig økonomisk lønnsomhet, hvor aktørene har gått med underskudd i flere år. Den økonomiske utviklingen er redegjort for i høringsbrevet til Fiskeridirektoratet. Vi vil komme tilbake til betydningen av tilstrekkelige økonomiske rammevilkår nedenfor. Her påpekes bare at uten nødvendig lønnsomhet vil man ikke få en utskiftning og fornying av den aldrende snøkrabbe-flåten. I en modernisering av fartøyene ligger et stort potensial for forbedring av effektivitet, sikkerhet, miljø, og bekvemmelighetsforhold for mannskapet om bord.

2.2 Relevante erfaringer fra andre staters regulering av snøkrabbe

2.2.1 Grønland

Flåten som driver fangst av snøkrabbe på Grønland består av både store og små fartøy, som leverer mellom 500 kg – 30 tonn om gangen. Det grønlandske fiskeriet er regulert som et olympisk fiskeri, og fangsten leveres levende til landanleggene.

Det er ikke fredningstid på Grønland, men det er praksis for å lukke områder, dersom det f.eks. er for mange bløtskallede reker. Fartøy tildeles lisenser for ulike områder og det medfører at fiskeriet følger biologien til snøkrabben. Fangstflåten skifter felt i løpet av året, og kan også returnere til felt hvor de startet sesongen.

2.2.2 Canada

Fangst av snøkrabbe i Canada foregår normalt fra slutten av mars til slutten av juni. Startdatoen er gjenstand for både vær- og isforhold. Det er en forutsetning for oppstart at fartøy med adgang

til å delta har lik mulighet for å komme seg ut til fangstfeltet. For det tilfelle at noen havner er blokkert med is, kan startdatoen bli utsatt.

I likhet med Grønland, er fangst av snøkrabbe i Canada inndelt i ulike områder. Fartøy som deltar i fangsten er tildelt en egen kvote for hver av sonene. Dersom det forekommer bløtkrabbe i en sone, vil forvaltningen stoppe fangst i sonen. Vi har fått tilbakemelding om at det i 2023 ble erfart utenfor Newfoundland at snøkrabbe beholdt en god kjøttfylde gjennom august måneden, som ikke er vanlig. Ved en mer dynamisk innretning av tillatte fangstområder, i stedet for å utvide fredningstiden, kan biologien hensyntas. Vi mener derfor at en ordning med periodiske fangstområder bør utredes før en foreslått fredningstid utvides.

3 LUKKING AV FANGST AV SNØKRABBE

3.1 Sentrale hensyn ved lukking av fangst av snøkrabbe

Vi er enig med Fiskeridirektoratet i at det er rettslig grunnlag for å adgangsregulere fangst av snøkrabbe, jf. deltakerloven § 21. Det er ikke bare hensynet til avvikling av fiske og lønnsomhet som gjør det nødvendig med lukking, men også hensynet til ressursforvaltningen tilsier en langsiktig og forutsigbar tilpassing av fangstkapasiteten. Situasjonen i dag er at for mange fartøy er tildelt snøkrabbetillatelse i forhold til størrelsen på totalkvoten.

Slik det fremkommer av høringsnotatet og lønnsomhetsundersøkelsen har deltakerne i fangst av snøkrabbe over mange år hatt dårlig økonomisk lønnsomhet. Store deler av fangstflåten, inkludert Rederiene, består av fartøy med behov for forbedring eller er modne for utskiftning til nyere fartøy. Etter rederienes syn må en lukking iverksettes raskest mulig, og er helt nødvendig av hensyn til forutsigbarhet og stabile rammevilkår, som kan bidra til at vi får et bærekraftig og tilstrekkelig lønnsomt fiskeri.

Fra et miljøperspektiv kreves det lønnsomhet. Dersom aktørene skal klare oppfylle krav fra myndighetene – og samfunnet for øvrig - til å gjøre investeringer i materiell og fartøy som kan bidra til å nå "bærekraftsmålene", herunder krav til reduksjon av CO₂-utslipp. Ikke bare vil dette være nødvendig for å få ned utslipp, men også for å redusere energibehovet om bord. Utskiftning til mer moderne fartøy vil gi mer effektive motorer og bedre rensesystemer.

Videre medfører fangst av snøkrabbe en arbeidsplass med større risiko enn mange andre arbeidsplasser. Fiskeriet foregår i Barentshavet på vinterhalvåret, i mørke og ofte under vanskelige is – og værforhold. I tillegg er fangstmetoden fysisk krevende for mannskapet, og tidels belastende ved at mannskapet er borte fra sitt hjem i lengre perioder. Sikkerhet om bord er derfor en svært viktig faktor ved avviklingen av fiskeriet. Rederiene har stort fokus og har brukt mye ressurser, på trivsel og sikkerhet, men det er ikke til å komme unna at en modernisering av flåten ville gitt et betydelig løft.

Det er også viktig med gode fasiliteter om bord for å tiltrekke seg og holde på dyktige fiskere. Ettersom fangst av snøkrabbe drives under krevende arbeidsforhold er gode fasiliteter som legger til rette for et uthvilt og tilfreds mannskap både ønskelig og viktig. Til sammenligning konkurreres det om mannskap med både trålere og snurpere. Disse har helt andre lønnsomhetsnivå og tilbyr både bedre betingelser og bedre fasiliteter til mannskapet.

Det er svært uheldig for omdømmet til snøkrabbe-flåten at det har vært omtaler som viser til underbetaling, brudd på nasjonalitetskravet for mannskapet, og manglende sikkerhet om bord. Rederiene har meget strenge retningslinjer og har brukt store ressurser på dette området. Vi

mener derfor at det raskest mulig må legges til rette for at flåten kan drives innenfor det man ellers forventer i norsk arbeidsliv.

En "grønn omstilling" og forbedringer av forhold nevnt ovenfor krever store investeringer, som igjen krever mer enn en marginal lønnsomhet. Utbredelse av snøkrabbe og fremtidig spredning tilsier at store fartøy er nødvendig for å drive hensiktsmessig fangst.

Det haster med en avklaring da vi og andre aktører har holdt på i mange år med sviktende lønnsomhet. Det vil være umulig å investere langsiktig når det ikke er forutsigbare rammevilkår.

3.2 Modell for lukking av fangst av snøkrabbe

Rederiene er enig i at en lukking i størst mulig grad bør begrense deltakelsen. Hovedregelen for tillatelse til å delta i lukket gruppe bør baseres på deltakelse i to av årene i 2020, 2021 og innen 16. mai av 2022. I tillegg bør det stilles vilkår om at det for hvert av de to årene må være levert over 10 tonn.

Rederiene mener alternativ 1b i størst mulig grad ivaretar formålet bak en lukking. Dette alternativet vil også i størst grad overholde deltakerlovens formålsparagraf, om at fiskeflåten fangstkapasitet må tilpasses ressursgrunnlaget for å sikre en rasjonell og bærekraftig utnyttelse av ressursen. Til eksempel ville fordeling av totalkvoten for 2023 (7790 tonn) på 10 fartøy utgjøre 779 tonn per fartøy. En fartøykvote på 779 tonn ville i 2023 medført en reduksjon for enkelte, men også og en økning for noen av de 10 fartøyene. Dersom totalkvoten skulle vært fordelt på flere fartøy er det Rederienes oppfatning at fartøykvoten ikke vil gi nødvendig lønnsomhet i kommende år.

Av høringsnotatet legges det ikke tilstrekkelig vekt på at fangst av snøkrabbe er et fiskeri i oppbygningsfasen med stort kapitalbehov for å opprettholde og modernisere seg. Etter Rederienes kunnskap er det gjort betydelige investeringer i ombygginger og tilpassinger av de 10 fartøyene som vil få adgang til å delta etter alternativ 1b. I tillegg har disse fartøyene over mange år drevet uten lønnsomhet. Et unntaksår var i 2021, hvor spesielle forhold gjorde at det ble gitt høy pris for snøkrabbe. Det førte til lønnsomhet for flere av aktørene, og bidro til en kraftig økning av antall deltakere i 2022.

Rederiene mener at det må vektlegges at en lukking basert på alternativ 1b vil bidra positivt til muligheten og vilkår for finansiering, ved at verdien på tillatelsene vil øke og dermed utgjøre bedre pantesikkerhet.

Vi mener derfor at alternativ 1b må legges til grunn ved en lukking av fangst av snøkrabbe.

3.3 Innspill til alternativ 1a og alternativ 2 og alternativ 3

3.3.1 Alternativ 1a

I alternativ 1a foreslås det lukking av fiskeriet basert på at eier må ha fangstet og levert snøkrabbe over et bestemt kvantum i ett av årene 2020, 2021 og innen 16. mai 2022.

Avhengig av hvilket fangstkvantum (fra 0 – 10 tonn), oppgir Fiskeridirektoratet at mellom 17-27 fartøy vil omfattes av en lukket gruppe. Dette antallet kan bli høyere, dersom fartøy gjennom investeringer eller andre dispensasjonsløsninger kvalifiserer for adgang i lukket gruppe. Etter vår mening er et fangstkvantum på 10 tonn en beskjedne deltakelse. Hvordan en høyere kvantumsbegrensning vil slå ut er ikke utredet i høringsnotatet. Et kvantumskrav bør for ethvert tilfelle være basert på fangst tatt i direktefiske, og ikke bifangst.

Vi mener at antallet deltakere som gis adgang etter alternativ 1a er for høyt, uavhengig av kvantumsbegrensningene som foreslås. Antall fartøy som kan delta i en lukket gruppe må reduseres, og alternativ 1b er bedre egnet for å oppnå formålene bak lukkingen og deltakerloven.

3.3.2 Alternativ 2

Ved alternativ 2 foreslås en delvis lukking hvor totalkvoten fordeles mellom en åpen og en lukket gruppe, med kvalifiseringskrav for en lukket gruppe.

Som nevnt ovenfor er fangst av snøkrabbe et svært kapitalkrevende fiskeri. Å inndele fiskeriet i en åpen og lukket gruppe, hvor det allokeres et mindre kvantum åpen gruppe, vil etter vårt syn ikke medføre et rasjonelt og bærekraftig fiskeri for en åpen gruppe. Samtidig vil en deling av totalkvoten ha samme lønnsomhetsreducerende virkning som en utvidelse av gruppen til å bestå av flere enn 10 fartøy, jf. ovenfor.

I høringsnotatet stilles det spørsmål om "det innenfor totalkvoten skal fastsettes fartøykvoter eller en maksimalkvoteordning". Det er uklart om en maksimalkvoteordning skal gjelde både lukket og åpen gruppe. Rederiene er av den oppfatning at en regulering ved maksimalkvoter, uavhengig av gruppe, vil gjøre fiskeriet mindre forutsigbart. I tillegg er det langt til fiskefeltene, som gjør det lite miljøvennlig og kostbart å starte opp igjen ved refordelinger gjennom året.

Vi mener videre at dagens ordning med kvotefleksibilitet bør videreføres, jf. forskrift om forbud mot fangst av snøkrabbe § 3. Det bør vurderes å innføre kvotefleksibilitet på fartøynivå.

Rederiene fraråder en kombinasjonsløsning med både en lukket og en åpen gruppe, samt innføring av maksimalkvote, om formålene bak lukkingen skal oppnås.

3.3.3 Alternativ 3

Som alternativ 3 foreslås det en påmeldingsordning, med fartøykvoter og siste utseilingsdato før refordeling.

Dette alternativet vil gi svært lite forutsigbart ettersom de ikke kan regne med å få drive med fangst hvert år. En slik løsning vil ikke bare svekke lønnsomheten, den vil også gjøre det nærmest umulig å få finansiert en modernisering av flåten.

Vi mener alternativ 3 primært vil være gunstig for aktører som ønsker å fangste snøkrabbe som en tilleggsaktivitet, og i verste fall bidra til å tiltrekke seg useriøse aktører.

3.4 Dispensasjonsordninger

Av høringsnotatet fremgår det at både alternativ 1a og 1b bør vurderes kombinert med bestemmelser om dispensasjon.

Rederiene mener at investeringer som hovedregel ikke skal medføre tildeling av snøkrabbetillatelse i en lukket gruppe, uavhengig av om investeringene er gjennomført før eller etter 16. mai 2022. Dersom en dispensasjonsordning innføres, bør terskelen være svært høy og ha vilkår om store investeringer, som ved kontrahering av nybygg og ombygging av fartøy. I tillegg bør det stilles krav om at fangst av snøkrabbe er det primære driftsgrunnlaget og at fartøyet har levert fangst innen en viss tid etter tildeling av kvote. Investeringer i form av mindre ombygginger, teiner og annet utstyr bør ikke kvalifisere. Begrunnelsen for dette er at posisjonering i påvente av en lukking ikke bør premieres, samt at deltakelsen må begrenses for at fiskeriet skal bli bærekraftig. I høringsnotatet vises det til at en manuell gjennomgang viser at

3 fartøyeiere er tildelt ervervstillatelse for nybygg med snøkrabbetillatelse som en del av driftsgrunnlaget, men at graden av innretting er usikker. Fra 10 til 13 fartøy utgjør en økning på 30 %.

Det stilles også spørsmål i høringsnotatet om fartøy med "solid deltakelse" tidligere enn de tre siste årene, men som har hatt liten til ingen aktivitet de tre siste årene, gjennom en særordning bør få adgang i lukket gruppe. Å tilrettelegge for særordninger mener vi vil motvirke formålet bak lukkingen. Det bør ikke åpnes for at aktivitet forut for de tre siste årene legges til grunn, verken alene eller i kombinasjon med andre vilkår, for deltakelse i lukket gruppe.

3.5 "Knoppskyting"

Vi er enig i at det ikke skal legges til rette for såkalt "knoppskyting". Med "knoppskyting" menes at deltakelse med ett fartøy kan danne grunnlag for deltakelse med flere fartøy.

Til å eksemplifisere viser høringsnotatet til tilfeller "hvor en eier har deltatt med ett fartøy, og deretter har søkt om utskiftningstillatelse, hvoretter fartøyet er solgt for fortsatt drift til en annen eier som igjen har deltatt og deretter eventuelt har søkt om utskiftningstillatelse".

Vi mener der er svært uheldig om regelverket åpner for at slike tilfeller kan føre til at flere, ut fra samme tillatelse, opparbeider seg adgang til å delta.

3.6 Krav om annet driftsgrunnlag

For tildeling av snøkrabbetillatelse gjelder det i dag et krav om at fartøyene har annet driftsgrunnlag i form av spesiell tillatelse eller deltakeradgang.

Flere av fartøyene som årlig har landet et større kvantum snøkrabbe, inkl. Rederiene, er spesialisert for dette fiskeriet og driver ikke annet fiske.

Dersom det fortsatt skulle kreves at fartøyene har annet driftsgrunnlag vil det medføre en unødvendig kostnad for aktørene, som må holde fartøyet "egnet og utrustet" for slikt fiske. I tillegg følger det krav med for eksempel reketrållatelse om at den må aktiveres. Når slikt fiske ikke gjennomføres for å utnytte ressursen, men beholde tillatelsen, fremstår det som uheldig, jf. konsesjonsforskriften, jf. § 6-2 og § 1-4.

Rederiene er av derfor enig i at kravet om annet driftsgrunnlag ikke bør videreføres ved en lukking.

4 OM LANDINDUSTRIEN SKAL TILGODESES VED LUKKING

Vi mener at en lukking i seg selv er egnet til å tjene landindustrien. Sesongen vil utvides, og kvaliteten på råvaren vil øke.

4.1 Krav til levering av levende snøkrabbe

Fiskeridirektoratet ber i høringsnotatet om tilbakemelding på hvorvidt regelverket bør legge mer til rette for samarbeid mellom land- og sjøindustrien for levering av levende snøkrabbe.

Det fremstår som noe uklart hvilken landindustri, herunder hvilken type bearbeiding, som vurderes tilgodesett.

Vi er enig i at avstanden mellom fangstfelt og landindustrien gjør det mindre aktuelt å levere levende snøkrabbe.

Det er nærliggende at levering av levende snøkrabbe vil favorisere gamle Finnmark fylke. Industri lengre sør vil langt vanskeligere kunne basere seg på leveranser av levende snøkrabbe. For det tilfelle at utvikling tillater at en større andel av fangsten leveres levende, løses dette best ved et samarbeid mellom fiskerne og landindustrien. Hva som er kvalitetsmessig mulig, og etterspørselen i markedet, vil lede an i utviklingen.

Vi mener det ikke bør innføres krav om levering av levende fangst til mottaksanlegg.

4.2 Forslag om tildeling av industrikvoter

Fiskeridirektoratet ber om tilbakemelding på om landindustrien bør forbeholdes en prosentandel av totalkvoten, og om det skal utlyses særskilte tillatelser for dette.

Et grunnleggende prinsipp er at den norske fiskeflåten skal være eid av aktive fiskere. Dette prinsippet har også vært uttalt politikk fra nåværende regjering. Å avsette en del av totalkvoten eller utlyse egne kvoter til landindustrien, er egnet til å uthule prinsippet.

Vi mener at tildeling av industrikvoter er et sterkt virkemiddel som reiser mange problemstillinger. Av høringsnotatet er det uklart hvordan en slik ordningen skal innrettes, og erfaringen fra "Mehamn-kvoten" har ikke vært god. En mulig innføring av en slik modell må utredes grundig, før man kan få en konstruktiv og opplyst debatt. Herunder må det undersøkes om fordelene faktisk oppnås og om de er så store at det veie opp for at aktørene i en lite lønnsom næring gis enda trangere vilkår, samtidig som et helt grunnleggende prinsipp i norske fiskerier uthules. Mindre forutberegnelighet og lønnsomt i fangstleddet bidrar heller ikke til å øke kvaliteten av råstoffstoffet landanleggene skal produsere på.

I tillegg åpner en tildeling av særskilte tillatelser til landindustrien for et avhengighetsforhold mellom fartøy- og landsiden, ved at fangst fra egen fartøykvoten kan kreves levert til mottaket som tildeler industrikvoten. Å åpne for særskilte tillatelser til landindustrien vil bidra til mindre forutsigbarhet og være en subsidiering fra flåtesiden, som fra før har utfordringer med lønnsomhet. Dette må som nevnt utredes nærmere.

Rederiene vil i anledning høringen løfte frem et forhold som ikke omfattes av høringsnotatet, men som det er viktig å legge premissene for allerede nå. Ved en landbasert satsning på mottak og foredling av snøkrabbe, så bør denne legges til Svalbard av hensyn til hvor fangsten pågår nå og vil pågå i fremtiden.

5 DISTRIKTMESSIGE HENSYN

Av høringsnotatet fremgår det at: "i hvilken grad det bør legges vekt på distriktsmessige hensyn ved lukking av et fiskeri [...] er først og fremst et fiskeripolitisk spørsmål". Det blir samtidig vist til at distriktsmessige hensyn tradisjonelt ikke har vært vektlagt ved lukkingen av fiskeri.

Det redegjøres ikke for hvilke ulike tiltak som kan være aktuelle, men f.eks. innføring av fylkesbinding vil kunne medføre lavere verdi på fartøykvotene og dermed begrense muligheten til finansiering.

Rederiene mener det ikke bør innføres begrensninger i tillatelsene på bakgrunn av distriktsmessige hensyn. Om forvaltningen vurderer å innføre slike begrensninger må det sendes på høring.

6 UTVIDELSE AV FREDNINGSPERIODE OG REDSKAPSBEGRENSNINGER

Overordnet er vi enig i at en lukking ikke nødvendiggjør vesentlige endringer i verken forskrift om forbud mot fangst av snøkrabbe eller høstingsforskriften.

6.1 Fredningsperiode

I høringsnotatet bes det om innspill på forslag om utvidelse av fredningsperioden. Forslaget er at fredningsperioden utvides fra 1. juli – 31. oktober til 1. juli – 31. desember.

Grunnlaget i høringsnotatet for å vurdere endringen er at "[...] tilbakemeldinger fra fiskeriet de seneste år tilsier at innslag av bløtkrabbe også i perioden oktober til desember kan være betydelig". Det vises samtidig til Havforskningsinstituttets vitenskapelige råd for 2023¹. Av høringsnotatet fremstår det usikkert hvor stor innblandingen er av bløtkrabbe i november og desember.

Etter Rederiets erfaring utgjør andelen bløtkrabbe i november og desember en liten andel. Det er vårt syn at å unngå fangst av bløtkrabbe er like mye et spørsmål om område fangsten gjennomføres i, som periode. Etter at det er høstet erfaringer fra en lukking, bør det gjennomføres en egen høring om områder skal være gjenstand for åpning og lukking, slik som på Grønland og i Canada, før det innføres en utvidelse av fredningsperioden.

Vi mener at aktørene etter en lukking selv vil tilpasse driftsmønsteret gjennom året og unngå stor innblanding av bløtkrabbe. Bløtkrabbe gir dårligere pris på grunn av kvalitet og lavere kjøttfylde. Derfor er det ikke kommersielt interessant eller bærekraftig, og aktørene som deltar i næringen er opptatt av miljø og dyrevelferd. Dersom det viser seg at fangstfelt i november og desember medfører betydelig innblanding av bløtkrabbe, så vil aktørene innrette seg etter dette ved å endre felt eller fangste på et senere tidspunkt. Et tiltak kan være innføring av kvotefleksibilitet på fartøynivå, slik at gjenstående kvote kan fangstes påfølgende år.

Kunnskapsgrunnlaget for fangst av snøkrabbe utenfor første halvår er begrenset, da totalkvoten i senere år har landet i første halvår. At det tillates fangst i november og desember kan derfor bidra til å øke kunnskapsgrunnlaget om snøkrabbens bestandsutvikling, biologi, og gi økt letevirkosomhet av fangstflåten. Dette kan være verdifull kunnskap for både næring, forvaltning og forskning.

Vi mener forvaltningen ikke skal utvide fredningsperioden. Dersom myndighetene konkluderer med en innstramming, mener Rederiet dette bør gjøres gjennom en adgang til stenging av felt, en regulering som er vel kjent fra andre fiskerier. En slik løsning ivaretar i større grad fangstflåtens behov for fleksibilitet.

Det påpekes i denne sammenheng at bruk av bunntål også må begrenses i fredningsperioden. Å tillate bunntål kan medføre skade på krabbebestanden som er særlig sårbar i forbindelse med skallskiftet. Rederiene er av den oppfatning at det er til liten nytte å stenge for bruk av teiner, når bunntål benytter samme områdene.

6.2 Redskapsbegrensning

¹ https://www.hi.no/resources/Snokrabberadet_2023.pdf

I høringsnotatet foreslås det en reduksjon av antall teiner som tillates per fartøy fra 9000 til 6000. Hovedbegrunnelsen for forslaget synes å være utfordringer med areal- og redskapskonflikter på fangstfeltene.

I høringsnotatet viser Fiskeridirektoratet til at "[m]ed basis i erfaring så langt er det rimelig å anta at flere aktører med et høyere samlet antall teiner vil medføre økt tetthet på relevante fiskefelt" og at det vil være naturlig å forvente "at problemet med arealkonflikter innad i snøkrabbeflåten øker, i hvert fall i en overgangsperiode eller til relevant eventuelt fangstareal utvides".

Forutsatt at fiskeriet lukkes etter alternativ 1b vil antall deltakere reduseres og fangstdøgnene til fartøyene fordeles over en lengre periode. Det vil i så fall bidra til å redusere konfliktnivået det vises til og siden kappfiske blir avviklet kan aktørene selv vurdere antall teiner som er hensiktsmessig. I tillegg er det forventet at fangstarealet vil utvides over tid. Videre vil en reduksjon til 6000 teiner kunne medføre at effektiviteten synker og at driftskostnadene øker. Antall nødvendige fangstdøgn for å ta fartøykvoten vil sannsynligvis øke og fra et miljøperspektiv er det uheldig.

Videre mener Rederiene at plikten til å melde fra om tap av fangstredskap, røkting av redskap, etterlatte redskaper, merking, seleksjonsløsninger og rømmingshull, er adskilte problemstillinger som må adresseres i en egen høring. Fiskeridirektoratet opplyser i høringsnotatet at det er planlagt å sende på høring ulike tekniske reguleringer, at disse i mindre grad påvirkes av hvorvidt det benyttes 6000 eller 9000 teiner. Det vises her til høring i sak 23/8133, med høringsfrist 18. august 2023, som gjaldt krav om merking av teiner og krav om rømmingshull i fangst av snøkrabbe.

Vi mener det ikke er grunnlag for å redusere antall tillatte teiner. En eventuell reduksjon bør i alle fall avventes inntil fangst av snøkrabbe er lukket, og det er gjort nye erfaringer med areal- og redskapskonflikter.

På vegne av Polar Pioneer AS, Arctic Pioneer AS og Kvitungen AS

Tromsø, 22. September 2023

Per Thore Kraknes
Reder / Daglig leder