

MANIITSOQ AS  
Strandvegen 106  
9006 Tromsø

Fiskeridirektoratet  
Postboks 185, Sentrum  
5804 BERGEN

Tromsø 28.09 2023

## **HØRINGSSVAR – FORSLAG TIL ENDRINGER I REGULERING AV DELTAKELSEN I 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. Høringsfristen er 30. september 2023.

Formålet med høringssvaret er å gi innspill på forslagene høringen kommer med, og beskrive nærmere noen av de faktiske forhold som fremgår av høringen. Rederiet mener det er særlig viktig ved lukking av fangst av snøkrabbe at det vektlegges 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:

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

### **2 LUKKING AV FANGST AV SNØKRABBE**

#### **2.1 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 Rederiet, består av fartøy med behov for forbedring eller er modne for utskiftning til nyere fartøy. Etter rederiets 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 myndighetene ønsker at fiskeflåten skal investeringer i materiell og fartøy som kan bidra til å nå "bærekraftsmålene", herunder krav til reduksjon av CO2. 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 og ofte under vanskelige 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. Rederi 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 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. Rederi 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.

Olympisk fiskeri har medført konkurranse om å få fisket mest mulig av totalkvoten på kortest mulig tid blant flåten. Dette kan gå ut over sikkerhet for fartøy og mannskap. Det gir også muligheten for at det fangstes en høyere andel med små krabbe av den totale kvoten. Olympisk fiskeri medfører at muligheten før en høyere verdiskapning i snøkrabbefiskeriet blir forringet.

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.

## **2.2 Modell for lukking av fangst av snøkrabbe**

Rederiet 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.

Rederiet 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 Rederiets 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 Rederiets 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.

Rederiet 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.

## **2.3 Innspill til alternativ 1a og alternativ 2 og alternativ 3**

### **2.3.1 Alternativ 1a**

I Alternativ 1a er det foreslått en lukking av fiskeriet basert på deltakelse i ett av årene 2020, 2021 og innen 16. mai 2022. Sammenligner man øvrige fiskerier er det de 2 av de tre siste år som er valgt.

### **2.3.2 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 allokteres 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. Rederiet 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.

### **2.3.3 Alternativ 3**

Som alternativ 3 foreslås det en påmeldingsordning, med fartøykvoter og siste utseiligsdato 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.

## **2.4 Dispensasjonsordninger**

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

Rederiet 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.

## **2.5 "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.

## **2.6 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 reketrålltillatelse 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.

### **3 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.

#### **3.1 Krav til levering av levende snøkrabbe**

Fiskeridirektoratet ber i høringsnotatet om tilbakemelding på hvorvidt regelverket bør legges 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.

#### **3.2 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.

## **4 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 tiltak som kan være aktuelle, men f.eks. fylkesbinding vil kunne medføre lavere verdi på fartøyskvotene 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.

## **5 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.

### **5.1 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 bløtkrabber også i perioden oktober til desember kan være betydelig". Det vises samtidig til Havforskningsinstituttets vitenskapelige råd for 2023<sup>1</sup>. Av høringsnotatet fremstår det usikkert hvor stor innblandingen er av bløtkrabber i november og desember.

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.

Dersom myndighetene konkluderer med en innstramming, mener Rederiene 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 skallskifte. Rederiene er av den oppfatning at det er til liten nytte å stenge for bruk av teiner, når bunntål benytter samme områdene. Typisk er at deler av trålerflåten komme inn samme område som snøkrabbe flåten har forlatt da fiskeriet er stengt grunnet skallskifte.

---

<sup>1</sup>

Ønsker å presisere at det foregår trålfiske i område samtidig som snøkrabbefartøy fangster og har stående teiner. Dette medfører at trålere tråler over teinelenker som gjør at snøkrabbefartøy mister teiner.

Vi mener forvaltningen ikke skal utvide fredningsperioden.

## 5.2 Redskapsbegrensning

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 med 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 avvirket 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 Rederiet at henvisningen til plikten til å melde fra om tap av fangstredskap, røktning av redskap, etterlatte redskaper, merking, seleksjonsløsninger og rømningshull, 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.

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

Med vennlig hilsen

Maniitsoq AS

Bengt Are Korneliussen

Reder