

Kontroll- og konstitusjonskomiteen

Deres ref

Vår ref

Dato

25/7191-7

5. januar 2026

Svar på spørsmål fra Kontroll- og konstitusjonskomiteen om deltakelsen i snøkrabbefangst

Jeg viser til brev fra Stortingets kontroll- og konstitusjonskomité 9. desember 2025 med oppfølgingsspørsmål knyttet til lukkingen av snøkrabbefisket.

Spørsmål 1:

Av de 70 snøkrabbetillatelsene som var gitt så viser statistikken at aldri mer enn 18 fartøy deltok samtidig i fiskeriet etter snøkrabbe i det åpne fiskeriet. Totalkvoten ble fisket opp og lønnsomheten var tilfredsstillende for de beste fartøyene. I 2021 for eksempel var det 11 fartøy som fisket 6861 tonn og kvoten ble fisket på kort tid. Når man nå har økt antall aktive tillatelser etter lukkingen til 30 fartøy ser da departementet at lukkingen av fiskeriet har bidratt til å forverre lønnsomheten til de som var aktive snøkrabbefiskere før lukkingen?

Svar:

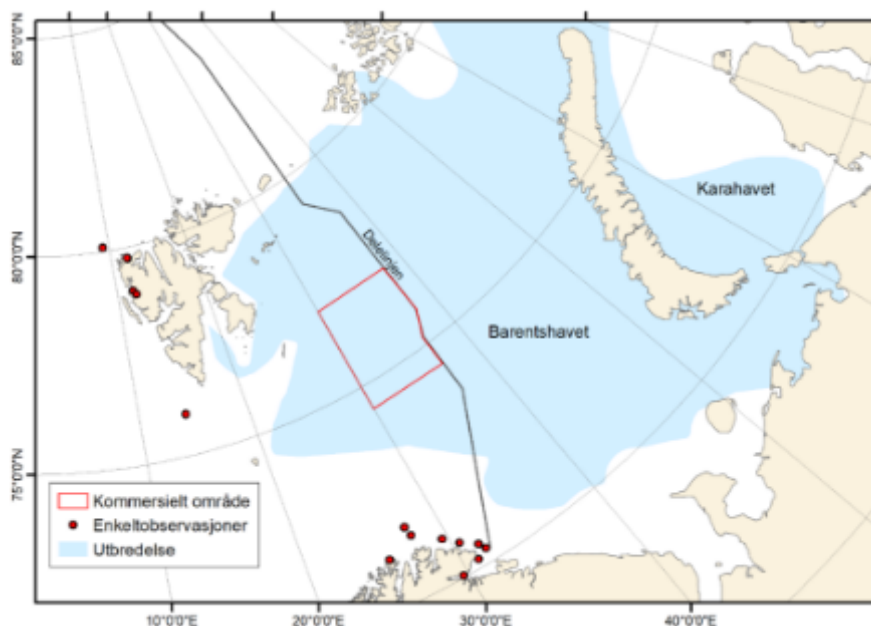
Målet med lukkingen av snøkrabbefisket var å redusere antall fartøy med adgang til å delta i det aktuelle fisket på varig basis. Denne reduksjonen i flåtekapasiteten skal så legges til rette for et fortsatt bærekraftig og mer lønnsomt fiske i framtiden og skape stabilitet og forutsigbarhet for både forvaltningen og næringen i den framtidige reguleringen av fangsten.

Snøkrabben skal forvaltes med mål om bærekraftig høsting som gir grunnlag for verdiskaping for samfunnet, med utgangspunkt i kunnskapsgrunnlaget om hvordan artene påvirker hverandre i økosystemet. Dette skal oppnås gjennom å balansere to delmål: 1. maksimering av fangstutbytte på lang sikt, og 2. minimere risikoen for uønskede økosystemeffekter.

Fangstutvikling og kvoter for norske fartøy har vært slik:

Reguleringsår	Råd	Totalkvote i tonn	Fangst i tonn
2012		-	3
2013		-	189
2014		-	1 881
2015		-	3 105
2016		-	5 406
2017	3 600–4 500	4 000	3 101
2018	4 000–5 500	4 000	2 812
2019	3 500–5 000	4 000	4 049
2020	<5 500	4 500	4 387
2021	<6 500	6 500	6 861
2022	<6 725	6 725	7 960
2023	<7 790	7 117	7 643
2024	<10 300	9 758	10 462
2025	<12 725	12 019	12 054 ¹

Den første kommersielle fangsten av snøkrabbe ble landet i 2012. I 2017 ble det første gang fastsatt en totalkvote for snøkrabbe. Fisket etter snøkrabbe foregår i et begrenset område på norsk sokkel. Utenfor dette området er tettheten av snøkrabbe foreløpig lav og ikke av kommersiell interesse. Bestandsrådgivningen gjelder derfor kun det avgrensede delområdet markert i rødt i figur 1.



Figur 1 – total rødt fangstområde areal ca. 50 000 km²

¹ Pr. 30 november 2025.

Alle fartøy som var tildelt snøkrabbetillatelse etter det «gamle» regelverket hadde samme adgang til å delta i fangsten før lukkingen. Utgangspunktet var derfor, til tross for at ikke alle fartøyene med tillatelse deltok aktivt i fisket, at flåten med «gamle» snøkrabbetillatelser representerte en betydelig overkapasitet. Det er for så vidt riktig at antall fartøy som faktisk deltok økte fra 2024 (siste år med åpent fiske) til 2025 (første år med lukket fiske). En oppnådde like fullt målet om å begrense det høyeste antall fartøy som til enhver tid kan delta i fisket til 30, mens det tidligere ikke fantes en slik øvre grense.

Tabellen nedenfor viser antall fartøy med fangst av snøkrabbe og fartøy med snøkrabbetillatelse i perioden fra 2019-2022. Skjæringsdatoen ble satt 16. mai 2022.

	Antall fartøy med fangst	Antall fartøy med snøkrabbetillatelse
2019	11	39
2020	11	44
2021	13	73
2022	32	77

Kilde: Fiskeridirektoratets konsesjons- og deltakerregister og landings – og sluttseddelregister.

Spesielt de siste årene før lukkingen så man en økning av posisjoneringer i flåten, hvor stadig flere fartøy deltok aktivt i fangsten. Eksempelvis fangstet de 13 fartøyene som deltok i 2021 opp totalkvoten slik at fangsten ble stoppet allerede i mai måned. I 2022, samme året som skjæringsdatoen ble annonsert så var det hele 32 fartøy som hadde aktivert sin tillatelse og levert snøkrabbefangst. I 2024 var det 21 fartøy som fangstet 10 462 tonn. Fangsten var regulert fritt og totalkvoten ble beregnet oppfisket 19. mars 2024.

Det var et mål med lukkingen å legge til rette for lønnsomhet for fartøyene som fortsatt skulle få delta i fangsten, samt å få ned potensielle miljøpåvirkninger de cirka 70 tillatelsene med 8000 teiner per fartøy representerte. Ved utformingen av kriteriene for å delta i fisket, valgte man også å ta hensyn til investeringer i fartøy for aktører som ennå ikke hadde startet å fiske.

Til spørsmålet om lønnsomheten i fiskeriet er det naturlig å vise til prisutviklingen på snøkrabbe. Den gjennomsnittlige førstehandsprisen på snøkrabbe har de siste ti årene steget markant;²

2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
39,20	35,37	50,25	59,12	65,56	74,84	93,37	89,48	58,80	68,78	172,68 ³

² Tall innhentet fra Fiskeridirektoratets rapport om «Økonomiske og biologiske nøkkeltall fra de norske fiskeriene i 2024».

³ Tall fra Råfisklaget, hittil i år. Til sammenligning var tallet 109,59 på samme tid i 2024.

Særlig i 2025 har man sett en betydelig prisstigning i førstehåndsverdien av snøkrabbe - og det har blitt omsatt snøkrabbe til mellom 200-300 kr/kg. Verdien av eksportert snøkrabbe i 2025 har nesten doblet seg fra 2024, og nesten hele verdistigningen skyldes prisøkningen på snøkrabbe. Snøkrabbestanden i Alaska kollapset i 2022, og dette har bidratt til betydelig prisøkning på eksport av norsk snøkrabbe. Kollapsen gir også en god illustrasjon av usikkerheten som knytter seg til høstingen av disse naturressursene.

I en situasjon med 70 snøkrabbetillatelser kunne det forventes at flere aktører ville se verdien av å starte opp med å fiske etter snøkrabbe. Det viser også utviklingen i deltakelsen i eksempelet fra 2021 til 2024, og tabellen ovenfor.. Det er særlig verdt å merke seg at det var 32 fartøy som leverte snøkrabbefangst i 2022, det gir et klart bilde på hvordan deltakelsen i fangsten økte fra år til år. Det store antall «gamle» tillatelser før lukkingen kunne således bidratt til dårligere lønnsomhet for alle fartøy.

Spørsmål 2:

Regjeringen skriver at det er kun to fartøyer som ikke har annet driftsgrunnlag, som er tildelt snøkrabbetillatelser etter unntaksbestemmelsene. Hvilke fartøy av de 30 som fikk konsesjon styrker driftsgrunnlaget sitt med mere enn 5% av fangstverdien fra andre fiskerier?

Svar:

Ved tildeling av nye tillatelser i forbindelse med lukkingen av fisket etter snøkrabbe har en ikke vektlagt hvor stor andel av fangstverdien som fartøyets øvrige driftsgrunnlag representerer. Andelen vil kunne variere fra år til år avhengig av utviklingen i kvotestørrelse, fangstverdi og andre endringer i driftsgrunnlaget.

Utgangspunkt for svar finnes likevel i vedlagte Excel fil som heter «SPØRSMÅL 2». Det er i dokumentet gjort forsøk på å illustrere hvordan en nytildelt snøkrabbetillatelse driftsmessig virker inn på fartøyene som fikk tildeling etter ombyggingsunntaket.

I Excel-dokumentet er det tatt utgangspunkt i året 2025, der det i kolonne **E** er opplistet total fangstverdi for det enkelte fartøy til og med november i år. I kolonne **F** finnes fangstverdi for annet enn snøkrabbe, og i kolonne **G** oppgis i prosent hvor mye annet fiskeri enn snøkrabbe utgjør av total fangstverdi. I kolonne **H** er andelen snøkrabbe av den totale fangstverdien opplistet.

For fartøyet «Aksel Johan» utgjør for eksempel annet fiskeri enn snøkrabbe 69,78 % av den totale fangstverdien, og snøkrabbe utgjør dermed 30,22 % av fangstverdien til fartøyet. Det har skjedd utskiftninger og navneendringer for enkelte av fartøyene etter at de fikk snøkrabbetillatelse.

Kort forklaring for fartøyene der det har skjedd endringer etter tildelt snøkrabbetillatelse:
«Hunter» - (linje 6 og 7) Hunter endret navn til Barents Sea. Fangst under navn Hunter.

«Nesholmen» - (linje 11 og 12) her er fartøyet Nesholmen/LAUS skiftet ut med Nesholmen/LIZI.

«Røstnesvåg» - (linje 14, 15 og 16) – her er Røstnesvåg skiftet ut med Norderveg. Snøkrabbefangst med erstatningsfartøyet Norderveg.

«Enterprise» - (linje 23 og 24). Utskifting av fartøyet Enterprise med Arctic Eagle. Ingen fangst av snøkrabbe.

«Salvøy» - (linje 25, 26 og 27) – her er Salvøy skiftet ut med Piraja/VL-12-S, deretter med Piraja/AG-95-K. Siste utskifting er gjort per 01.12.2025. Fangst snøkrabbe er gjort med Piraja/VL-12-S og Piraja/AG-95-K.

Noen av fartøyene startet opp sin fangst i desember 2025 og er ikke med i den vedlagte oversikten, dette gjelder Kildin og Askøybas. North Atlantic har ikke fangstet snøkrabbe per i dag.

Spørsmål 3:

I 2025 ble det et semi olympisk fiske med overregulering. Dette bidro til å øke fiskepresset i strid med Statsråden sin målsettingen om å få ned fiskepresset. Regjeringen valgte å ikke differensiere kvotefaktorene avhengig av levert fangst, fordi det ikke skulle åpnes for strukturering av tillatelser. Vil regjeringen vurdere en Id-kvoteordning for å sikre at aktive redere/fartøy får nødvendig lønnsomhet når regjeringen nå i praksis har bidratt til å forverre lønnsomheten?

Svar:

Regjeringen har pr. i dag ingen konkrete planer om å vurdere en id-kvoteordning for snøkrabbe.

Spørsmål 4:

NRK viser til at for eksempel Sørøyfisk, North Atlantic, og Sea Hunter fikk kvote med begrunnelse om ombygging. Hvilke ombygginger er gjort på disse fartøyet som ikke er reverserbar, og videre hvilke investeringer i utstyr er gjort, og til hvilke verdier i NOK som kun er nødvendig for snøkrabbefisket? Skal fartøyene som begrunnet søknaden med ombygging levere levende krabbe eller har de fabrikk om bord, og hvilke fartøy er det?

Svar:

Se også svar på spørsmål 5 om de sakene hvor tillatelse ble tildelt av departementet etter klagebehandling. Nedenfor omtales søknadene som ble innvilget av Fiskeridirektoratet, samt den ene saken som er nevnt i spørsmålet og som ble omgjort av Nærings- og fiskeridepartementet. Forskriftens krav om at ombyggingen ikke skal være reverserbar innebærer i praksis et krav om at kostnadene med reverseringen ikke må være uforholdsmessig store.

«North Atlantic»

Et sentralt spørsmål i saken var omfanget av en ombygging av et tidligere seismikkskip til et fiskefartøy tilpasset fangst av snøkrabbe. Før ombyggingen ble seismikkutstyret på fartøyet demontert, og det ble gått opp kabler, isolasjon og rør i vegger og tak for å kunne gjennomføre nærmere prosjektering, og det ble gjort klart for ombygging og montering av utstyr til fangst av snøkrabbe. Fartøyet kunne ikke nyttes før fartøyet var ombygget til fangst av snøkrabbe. Å reversere dette arbeidet i etterkant ville medført kostnader som langt overstiger det som var investert i ombyggingen i utgangspunktet.

Søknaden og tilleggsopplysninger viser at det er sannsynliggjort at dokumenterte investeringer knytter seg til ombygging til et fiskefartøy tilpasset snøkrabbefangst. Totalkostnaden for ombyggingen er i søknad opplyst til omtrent 136 mill. kroner, hvorav innstalleringen av krabbefabrikken alene utgjorde 30 mill. kroner. Fartøyet har også fryseri om bord.

«North Atlantic» har fabrikk ombord og skal levere fryst snøkrabbe.

«Kasfjord»

Fra Fiskeridirektoratets vurdering i vedtaket om fartøyet «Kasfjord» fremgår det at direktoratet fant det dokumentert at det ble inngått kontrakt om ombygging av det omsøkte fartøyet for fangst av snøkrabbe, før 16.05.2022. Videre at innbetaling i tilknytning til ombygging skjedde i henhold til avtale i tidsrommet 17.11.2021 til og med 24.01.2022.

At det i tillegg er et krav om at ombyggingen skal være «omfattende» forstås av direktoratet slik at det må kreves endringer som innebærer endringer i hele eller deler av fartøyet konstruksjon, være seg endringer i skroget, bærende konstruksjon og bærevegg, som regel utført på verft med ekstern arbeidskraft. Ombygging må forstås som noe annet og mer enn nedrigging og utskiftning av utstyr/utrustning. Når det gjelder hvilke deler av investeringene på totalt 74,5 mill. kroner, som kan inngå i vurderingen av om fartøyet har gjennomgått «omfattende ombygging», er det bare de investeringer som spesifikt knytter seg til ombygging og tilpasning til snøkrabbe som inngår. I denne saken viser kontrakt for ombygging et beløp på 22 mill. kroner. Det er dokumentert flere mindre og større endringer av og på fartøyet, samt arbeidstimer og administrative utgifter i forbindelse med endringene. I tillegg er det dokumentert investering i krabbefabrikk til i overkant av 6 mill. kroner. Fiskeridirektoratet har vurdert at både ombyggingens karakter og kostnadsnivå tilsier at ombyggingen må anses for å være omfattende.

Fartøyet er utstyrt for å kunne levere både levende fangst og fryst krabbe.

«Lyngholm»

I denne saken ble fartøyet ombygget fra autolinefartøy til et fartøy egnet for fangst av snøkrabbe. Det er lagt frem en bekreftelse fra Westmek AS hvor det uttales at fartøyet var hos verftet i perioden 15.11.2021 til 01.05.2022. Stadt Havfiske AS har videre lagt frem hovedbokutskrift for perioden oktober 2021 til og med mai 2022, der fremlagte ordrer og fakturaer nevnt over under punkt 2, sammenfaller i tid. Det legges til grunn at investering i

krabbefabrikk utgjør i underkant av 6,4 mill. kroner og beløp for ombygging ved Westmek AS beløper seg til i underkant av 25 mill. kroner.

Fremlagt dokumentasjon viser at det er gjort endringer på selve fartøyet, både innvendig og utvendig, det vises blant annet til GA-tegninger. Investeringens karakter og beløp tilsier at det er tale om en omfattende ombygging.

Fartøyet er i utgangspunktet utstyrt for å kunne levere fryst krabbe.

«Munin-Ocean»

Fiskeridirektoratet fant det dokumentert at det var investert omtrent ca. 20 mill. kroner i fabrikk og fryseri, dekkutstyr, samt sette- og haleutstyr. Ombyggingens karakter tilsa at den var omfattende og ikke reverserbar. Forut for tildelingen ble det innhentet dokumentasjon i form av bilder som kunne underbygge at beskrevne ombygginger på fartøyet hadde funnet sted.

Fartøyet er i utgangspunktet utstyrt for å kunne levere fryst krabbe.

«Nesholmen»

I denne saken er det relevant å ta med at Fiskeridirektoratet i sak 24/9201, i behandling av søknad om snøkrabbetillatelse for fartøyet «Fruholmen», under tvil kom til at vedlagte fakturaer og utgifter tilsvarende 1.5 mill. kroner seg til fartøyet «Fruholmen». Etter direktoratets vurdering måtte dette beløpet gå til fratrekk i den totale summen søker anførte som investering i fartøyet «Nesholmen», ettersom innsendt dokumentasjon var den samme i begge søknadene. Faktura som var tilknyttet utgifter etter skjæringsdatoen, kunne heller ikke medregnes i det totale beløpet.

Fiskeridirektoratet konkluderte etter dette med at det var utgifter på ca. 8 mill. kroner som ble gjenstand for vurdering av forskriftens vilkår om «omfattende ombygging» kan ansees for oppfylt. I saken ble det fremlagt GA-tegninger som viste fartøyet før og etter ombygging, dokumentasjon som spesifikt var merket med fartøynavn og ombygging, samt dokumentasjon på stabilitetsmålinger før og etter ombygging. I ettertid ble det også sendt inn bilder av tilpasninger. Direktoratet vurderte at det var investert i utstyr og gjort tilpasninger av fartøyet som kunne karakteriseres som ombygging.

Forut for tildelingen ble det innhentet dokumentasjon i form av bilder som kunne underbygge at beskrevne ombygginger på fartøyet hadde funnet sted. Det ble gjennomført skriftlig tilsyn i form av dokumentgjennomgang og fysisk kontroll av dette fartøyet etter tildelingen. Fartøyet er utstyrt for å kunne levere både levende fangst og fryst krabbe.

«Sea Hunter»

Fiskeridirektoratets vurderte at tilsendt prosjektrekskap viste at den totale summen som inkluderer alle investeringer i forbindelse med forberedelser til fangst av snøkrabbe hadde en

total kostnadsramme på 31,9 mill. kroner inkludert fartøy til 22 mill. kroner og et beløp på 1,2 mill. kroner for ombygging gjort etter skjæringsdato.

Direktoratet gjorde også en konkret vurdering av fakturaen som var tilknyttet ombygging av lugarer og fabrikk på 2 mill. kroner. Direktoratet la avgjørende vekt på at fangst av snøkrabbe krever større økt bemanning enn annet fiske, særlig røkting og drift av mange teiner.

Basert på ovenstående, var det et beløp på i overkant av 7 mill. kroner som var gjenstand for vurderingen av forskriftens vilkår om «omfattende ombygging» kunne ansees for oppfylt. Det ble funnet dokumentert at sentrale deler av prosessen hadde vært installering av fabrikk for koking og håndtering av krabbe, fabrikk for produksjon av krabbe om bord, sveising av levegg på styrbord side for skjerming av arbeidere under haling av teiner, transportbånd for å kunne transportere krabbeteiner fra fordekk til akterdekk for setting av teiner, installasjon av blokker for haling og setting av teiner og installasjon av sikker renne for sikker setting av teiner, inkludert ombygging av notbinge for å øke lugarkapasiteten.

Etter en gjennomgang av den innsendte dokumentasjonen fant Fiskeridirektoratet at det var foretatt endringer i fartøyets konstruksjon og større fysiske endringer for å tilpasse fartøyet til krabbefiske. Dette er endringer som i art og omfang vurderes å tilfredsstille forskriftens krav til at ombyggingen faller inn under definisjonen «omfattende».

Fiskeridirektoratet anså ombyggingen av fartøyet for å være ikke reverserbar. Endringene ble gjort i den hensikt å gjøre fartøyet til et effektivt snøkrabbefartøy, med frysing og pakking ombord. Ombyggingen var ikke reverserbar da det ville kreves ny ombygging for å sette fartøyet tilbake i den stand det var før ombyggingen. Søker oppfylte dermed vilkårene for nytildeling av snøkrabbetillatelse etter konsesjonsforskriften § 6-2 annet ledd bokstav b ettersom at søker har «gjort omfattende ombygging av fartøyet for å tilpasse dette til fangst av snøkrabbe på en måte som ikke er reverserbar».

Forut for tildelingen ble det innhentet bilder som kunne underbygge at beskrevne ombygginger på fartøyet hadde finnet sted. Det er gjennomført skriftlig tilsyn i form av dokumentgjennomgang og fysisk kontroll av dette fartøyet etter tildelingen, blant annet ble inspeksjon fra Mattilsynet gjennomført den 05.01.2022.

Fartøyet er i utgangspunktet utstyrt for å kunne levere fryst krabbe.

«Sørøyfisk»

Fiskeridirektoratet vurderte at det var utgifter på ca. 8,8 mill. kroner som ble gjenstand for vurdering av forskriftens vilkår om «omfattende ombygging» kunne ansees for oppfylt. Det var en kontrakt på omtrent 1,5 millioner kroner som gjaldt arbeid etter skjæringsdatoen, og derfor ikke kunne medregnes i det totale beløpet.

I vurderingen la direktoratet vekt på beskrivelse i søknad og dokumenterte investeringer av fabrikk, 6 fryser, manuellstasjon for krabber og mateband, graderbuffere/ gradertanker,

transport bånd, montering av taubinger, settebord for teinene og sorteringsbord for inntak av krabber, hale arrangementet for teiner mv. skjermer, skjermstyring, kameraer m.m. for å økt oversikt og sikkerheten, samt nytt ekkolodd til sammen 8,8 mill. kroner. Både investeringens art og omfang tilsa at dette samlet sett faller inn under ordlyden «omfattende».

Reder opplyste om at pris for ekkoloddet lå på rundt 360 000 kroner og mellom 100 -150 000 kroner for montering. Ifølge Fiskeridirektoratets beregninger ville omkostninger for ombygging ligget på i overkant av 8 mill. kroner dersom man ikke hadde regnet med utgifter for ekkolodd. Dette betyr at selv om direktoratet ikke hadde vektlagt ekkolodd som en del om ombyggingskostandene, ville ombyggingen likevel defineres inn under begrepet «omfattende ombygging».

Omsøkte endring var meldt til Sjøfartdirektoratet, med dato 24.03.2021. I tillegg ble det dokumentert godkjent krengeprøve fra sjøfartdirektoratet etter ombyggingen med dato 03.05.2021. Det er gjennomført skriftlig tilsyn i form av dokumentgjennomgang og fysisk kontroll av dette fartøyet etter tildelingen.

Fartøyet er utstyrt for å kunne levere både levende fangst og fryst krabbe.

«Vestland Arctic»

Fartøyet ble endret fra et seismikkfartøy til et spesialtilpasset snøkrabbefartøy. Dette kan kategoriseres som en ombygging. Søker opplyste om at det hadde påløpt kr 59,9 mill. i ombyggingskostnader før fartøyet ble kjøpt av Vestland Seafood AS. Dette beløpet inngikk imidlertid ikke i vurderingen. Det påløp ytterligere 65,3 mill. kroner i ombygging etter at fartøyet ble kjøpt av Vestland Seafood AS. Av disse kostnadene kan en stor andel tilskrives kostnader tilknyttet arbeid med å sette fartøyet i stand til krabbefiske. På bakgrunn av en gjennomgang av innsendt dokumentasjon, før- og etter bilder, GA-tegninger og oversikt over kostnader er det gjort store fysiske endringer på skroget og på fartøyet innredning. På denne bakgrunn konkluderte Fiskeridirektoratet med at arbeidet som ble utført på båten var av en slik art og et slikt omfang at forskriftens krav til «omfattende ombygging» var oppfylt. Den omfattende ombyggingen ble ikke ansett for å være «reverserbar».

Forut for tildelingen ble det innhentet bilder som kunne underbygge at beskrevne ombygginger på fartøyet hadde finnet sted. Det er gjennomført kontroll fra Sjøfartdirektoratet den 16.05.2022.

Fartøyet er i utgangspunktet utstyrt for å kunne levere fryst krabbe.

«Vima»

Fartøyet «Vima» ble ombygd ved Fitjar Verft i perioden 17. september 2021 til 29. januar 2022. Arbeidet som ble gjort er beskrevet i søknaden, og dokumentasjon for kostnader var vedlagt søknaden. Denne ombyggingen var gjennomført før 16. mai 2022.

Rederiet dokumenterte kostnader på 123,4 mill. kroner. Av dette beløpet er 30 mill. kroner. heving av båtens standard, og omtalt som vedlikehold i dokumentasjonen. Søker opplyste at ombyggingskostnader, eksklusiv kostnader ved heving av fartøyets standard, var på minimum 94 mill. kroner.

Fiskeridirektoratet vurderte det slik at kostnader på ca. 94 mill. kroner. påløp ved Fitjar Verft i perioden 17. september 2021 og til 29. januar 2022, og i alt det vesentlige var relatert til ombygging av fartøyet for å tilpasse fartøyet til fangst av snøkrabbe. Den ombygging som ble beskrevet i søknaden og dokumentert i form av GA-tegninger ble vurdert å være omfattende og ikke reverserbar.

Fartøyet er utstyrt for å kunne levere både levende fangst og fryst krabbe.

«Enterprise»

I utgangspunktet er fartøyet utstyrt for å kunne levere fryst krabbe.

«Salvøy» uskiftet til «Piraja»

Fartøyet er utstyrt for å levere levende krabbe.

«Haraldson»

Fartøyet er utstyrt for å levere levende og fryst krabbe.

«Kildin»

Fartøyet er utstyrt for å levere levende krabbe.

«Arctic Swan»

Fartøyet skal i utgangspunktet levere fryst krabbe.

"Edna Synnøve"

Fartøyet er utstyrt for å levere levende og fryst krabbe.

"K. Nyvoll"

Fartøyet er utstyrt for å levere levende og fryst krabbe.

"Askøybas"

Fartøyet er utstyrt for å levere levende krabbe.

Spørsmål 5:

NRK har sett på kostnadene flere rederier fikk godkjent. De inkluderer sanitæranlegg, lugarer, lys, skjermer, kamera og ekkolodd. Flere hadde store kostnader for istandsetting av båter som ikke har vært brukt på mange år. Spørsmålene mange stiller seg er om investeringene som er gjort er i samsvar med kravene. Har departementet kontrollert og

inspisert fartøyene før kvotetildeling, eller kommer departementet til å gjennomføre dette i ettertid?

Svar:

På generelt grunnlag kan vi si at bakgrunnen for å inkludere sanitæranlegg og lugarer som en del av kostnadsbildet for omfattende ombygging, har sammenheng med at snøkrabbe er en mannskapskrevende fangstoperasjon. I motsetning til andre operasjoner innen fiske og fangst, der fartøyet kan drifte med et mannskap på 4-7, vil fangst av snøkrabbe kunne kreve et mannskap på opp til 12 personer. Det ble derfor sett hen til om fartøyet var ombygget og utstyrt for å ha kapasitet til en økt bemanning med de ytterligere krav det ville medføre i form av økt antall lugarer, sanitæranlegg osv.

Bakgrunnen for å vektlegge lys, skjermer og kamera henger sammen med kravet til sikkerheten om bord. Fangsting skjer langt til havs i Barentshavet, under periodevis krevende forhold som is, vind og høy sjøgang, i vintermånedene der det er mørkt store deler av døgnet. Det er tidligere rapportert om alvorlige ulykker i forbindelse med utøvelsen av slik fangst. Etter en fysisk kontroll av et fartøy er det konkludert med at det strengt tatt ikke er behov for avansert ekkolodd for å drive fangst av snøkrabbe. Tilsynet konkluderte med at ekkoloddet ikke er avgjørende for fangst av snøkrabbe, men kan benyttes til å gjenfinne tapt redskap. I en sak hvor dette er omtalt, var ikke dette forholdet utslagsgivende for at ombyggingen falt inn under begrepet «omfattende ombygging».

Spørsmål 6:

Departementet godkjente hele 9 klager etter at søknaden først ble avslått av fiskeridepartementet. Kan statsråden redegjøre for årsak i hvert av tilfellene?

Svar:

Nærings- og fiskeridepartementet omgjorde 9 saker etter at søkerne hadde klaget på avslaget. Disse sakene ble først avslått av Fiskeridirektoratet.

«North Atlantic»/Active Water AS

Fiskeridirektoratet kom til at fartøyet var omfattende ombygget, men at ombyggingen ikke hadde funnet sted før skjæringsdato.

Nærings- og fiskeridepartementet tok klagen til følge, fordi departementet fant det dokumentert at Marin Teknikk AS 15. mars 2022 leverte en beskrivelse av ombygging av fartøyet «Artemis Atlantic» til et snøkrabbefartøy. Det fremgikk av dokumentet at Marin Teknikk utførte anbudspapirer med ombyggingsbeskrivelse, GA tegninger, foreløpige stabilitetsberegninger, klasse og engineeringstegninger og styrkeberegninger, endelige stabilitetsberegninger etc. i forbindelse med ombyggingen. Videre fremgikk det at det var iverksatt et betydelig prosjekteringsarbeid og at planen var at fartøyet skulle plasseres på byggeverft etter sommeren 2022. Det fremgikk av søknaden at ombyggingen av «North Atlantic» ble påbegynt før skjæringsdatoen ved at seismisk utstyr ble fjernet og det ble gått

opp kabler, isolasjon og rør i vegger og tak for å kunne gjennomføre nærmere prosjektering. Videre ble det gjort klart for montering av utstyr. Det er vedlagt en ordrebekreftelse fra Z-Marine AS datert 28. februar 2022 på levering av utstyr til snøkrabbefabrikk på 10,4 mill. kroner. Det fremkommer av dokumentet at dette var første ledd i en større leveranse.

Leveringstiden på avtalen er fra 8 til 16 uker på de ulike delene. Den totale leveransen fra Z-Marine AS ble til slutt på 29,296 mill. kroner. Nærings- og fiskeridepartementet vurderte etter dette at det forut for 16. mai 2022 var inngått avtale om omfattende ombygging av «North Atlantic» til snøkrabbefartøy. Departementet fant også at arbeidet startet opp før skjæringsdatoen ved at det var inngått avtale om gjennomføring av prosjektering, fartøyet var klargjort ved at seismisk utstyr var fjernet, og det var inngått bindende avtale om levering av snøkrabbefabrikk.

«Enterprise»/Enterprise AS

Fiskeridirektoratet avslo søknaden fordi søker ikke fylte generelle vilkår for eiersammensetning og deretter at fartøyinstruksen for fartøyet var utløpt. Nærings- og fiskeridepartementet la til grunn da klagen ble behandlet at ny eiersammensetning var godkjent av Fiskeridirektoratet og det var dokumentert omfattende ombygging av fartøyet.

«Salvøy»/Vestkapp AS

Fiskeridirektoratet avslo søknaden på det grunnlag at på det tidspunktet endring/ombygging av fartøyet ble gjort, var fartøyet registrert på en annen eier enn Vestkapp Fiskeriselskap AS, noe som innebar at ombygging ikke hadde skjedd i Vestkapp Fiskeriselskap AS' eierperiode. Klagen ble tatt til følge fordi departementet mener at eierbegrepet i konsesjonsforskriften § 6-2 annet ledd bokstav b ikke behøver å tolkes så snevert at man bare kan se hen til om det er en og samme umiddelbare (direkte) eier som har ombygget fartøyet. Formålet med bestemmelsen tilsier etter departementets mening at man også etter en konkret vurdering av den enkelte sak bør kunne se hen til fartøy ombygget med samme bakenforliggende eier.

Det er fremlagt dokumentasjon på ombyggingen av «Salvøy» LECG. Nærings- og fiskeridepartementet vurderte ombyggingen av fartøyet slik at vilkår om å være en omfattende ombygging av fartøyet for å tilpasse dette til fangst av snøkrabbe på en måte som ikke er reverserbar, var oppfylt.

«Haraldson»/Haraldson AS

Fiskeridirektoratet avslo søknaden på grunnlag av at på det tidspunktet endring/ ombygging av fartøyet ble gjort, var fartøyet registrert på en annen eier enn Haraldson AS.

Nærings- og fiskeridepartementet vurderte at eierbegrepet i konsesjonsforskriften § 6-2 første ledd bokstav a ikke behøver å tolkes så snevert at en bare kan se hen til fangst tatt av fartøy med en og samme umiddelbare (direkte) eier. Formålet med bestemmelsen tilsier etter departementets mening at man også etter en konkret vurdering av den enkelte sak bør kunne se hen til fangst tatt av fartøy med samme bakenforliggende eier. Departementet la i

denne sammenheng vekt på at det framstår som et helt ordinært og rasjonelt arrangement fra rederiets side at de har høstet med to fartøy eid av søsterselskap. Departementet la videre vekt på at en innvilgelse i denne saken ikke ville skape utfordringer i forhold til knoppskyting av tillatelser, og at det ellers framstår som urimelig ikke å se hen til begge selskapenes fangst.

«Kildin»/Mikal Solhaug AS

Fiskeridirektoratet avslo søknaden på grunnlag av at fartøyeier hadde investert i underkant av en og en halv million kroner for å tilpasse «Kildin» til fangst av snøkrabbe der sentrale deler av tilpasningen har vært ombygging av vinsjesystem og utrustning av deks- og settearrangement. Det oppfyller ikke kravet til omfattende ombygging av fartøy.

Nærings- og fiskeridepartementet mottok tilleggsopplysninger mht. ombyggingen og kostnadene ved denne. Departementet tok klagen til følge fordi det ble funnet dokumentert at det var iverksatt prosjekteringsarbeid, bestilt og gjennomført ombygging av «Kildin» F-66-BD for i underkant av 5 mill. kroner før skjæringsdato. En del av kostnadene som påløp etter denne datoen, synes også å ha sammenheng med det arbeidet som var påbegynt før skjæringsdatoen, men dette var ikke dokumentert i tilstrekkelig grad. Klager har selv vurdert at man må påregne 4 mill. kroner for å rigge fartøyet til notdrift igjen. Departementet vurderte etter dette at ombyggingen tilfredsstiller forskriftens krav om å være ikke reverserbar.

«Arctic Swan»/Arctic Swan AS

Fiskeridirektoratet avslo søknaden fordi denne ikke åpner for å kunne nytildеле snøkrabbetillatelse til en generell utskiftingstillatelse.

Nærings- og fiskeridepartementet tok klagen til følge og tildelte tillatelse etter hovedregelen, fordi det var dokumentert at selskapet oppfylte kravet om å ha fangstet i to av kvalifiseringsårene med fartøyet «Arctic Swan», TF-125-A, LMAC, og at fartøyet var ført i Merkeregisteret på Arctic Swan AS på søknadstidspunktet den 4. juni 2024. I etterkant av søknaden har fartøyet i en periode vært eid av datterselskapet Arctic Eagle. Det var videre opplyst i saken at «Arctic Swan» TF-125-A, LMAC senere ble tilbakeført til morselskapet for at morselskapet skulle tildeles ervervstillatelse for fartøyet.

"Edna Synnøve"/Frøya Kystfiske AS

Fiskeridirektoratet vurderte at unntaket i konsesjonsforskriften § 6-2 annet ledd bokstav b måtte forstås slik at det ombygde fartøyet måtte ha vært tildelt en snøkrabbetillatelse, og at tillatelsen måtte være tilknyttet det ombygde fartøyet før 16.05.2022. Rederiet kjøpte fartøyet ved navn «Africa Viking» og kallesignal LJNB, og fikk i vedtak av 27. april 2021 tillatelse til å skifte ut fartøyet «Edna Synnøve», kallesignal LCGV, med dette nye fartøyet. Dette ble gjennomført 4. november 2022, og fartøyet med kallesignal LJNB ble da ført inn i merkeregisteret med navnet «Edna Synnøve». Det var fartøyet «Africa Viking», LJNB, som ble ombygget, fra juni 2021 til 2023. Først da fartøyet ble ført inn i merkeregisteret 4. november 2022 fikk imidlertid dette fartøyet snøkrabbetillatelse. Fiskeridirektoratet vurderte

derfor at Frøya Kystfiske AS ikke hadde foretatt ombygging av et fartøy med snøkrabbetillatelse i perioden 2020 til 16. mai 2022.

Nærings- og fiskeridepartementet vurderte derimot ikke at konsesjonsforskriften § 6-2 annet ledd bokstav b inneholder krav om at vedtak om utskiftning av fartøy måtte være gjennomført innen skjæringsdatoen. Frøya Kystfiske AS oppfylte dermed vilkåret om at det omsøkte fartøyet måtte være tildelt snøkrabbetillatelse. Videre vurderte departementet at det ble investert omkring 15 mill. kroner i ombygging av fartøyet før skjæringsdatoen 16. mai 2022. Basert på dette ble vilkårene i konsesjonsforskriften § 6-2 annet ledd bokstav b vurdert å være oppfylt, og fartøyet «Edna Synnøve», LJNB, ble tildelt snøkrabbetillatelse.

"K. Nyvoll"/LHN Fiskeri AS

Fiskeridirektoratet vurderte at det etter konsesjonsforskriften § 6-2 annet ledd bokstav b var avgjørende om fartøyet var ferdig ombygget innen skjæringsdatoen 16. mai 2022.

Direktoratet kom til at fartøyet i saken, K. Nyvoll, LCGQ, hadde blitt omfattende ombygget, men at det ikke var ferdig ombygget før 9. desember 2022. Vilkåret i forskriften ble derfor ikke ansett som oppfylt.

Nærings- og fiskeridepartementet vurderte at fartøyet hadde seilt til verft for ombygging 15. mai, dagen før skjæringsdatoen. At fartøyet gikk så sent til verksted skyldtes at fartøyet ble anskaffet 18. mars 2022, og det var derfor ikke praktisk mulig at fartøyet skulle være ferdig ombygget før 16. mai 2022.

Den totale investeringen i ombyggingen av fartøyet lå på 150 mill. danske kroner, hvorav utvidelse av fartøy og investeringer i snøkrabbefabrikk lå på om lag 38 millioner danske kroner på tidspunktet for investeringen. Det forelå dokumentasjon på at 3,5 millioner kroner var betalt før skjæringsdatoen, som et forskudd på stål til forlengelsen av fartøyet. Investeringen i ombyggingen av fartøyet var totalt sett så stor at departementet vurderte denne saken til å være i en mellomposisjon mellom nybygg og ombygging, og omgjorde på dette grunnlag Fiskeridirektoratets vedtak.

"Askøybas"/ Askøy Havfiske AS

Fiskeridirektoratet vurderte at det var gjort en ombygning av fartøyet «Askøybas», men at den ikke oppfylte konsesjonsforskriften § 6-2 annet ledd bokstav b med krav om at fartøyet må ha gjennomgått en «omfattende ombygging» som ikke er reverserbar. Fiskeridirektoratet vurderte at om lag 4 mill. kroner hadde blitt investert i tilpasninger av lastetanker, rørgater for lossing/lasting, pumpeutrustninger, montering av teinkarusellsystem og teinevinsj med mer, men at dette ikke falt inn under ordlyden «omfattende ombygging».

Nærings- og fiskeridepartementet foretok en ny vurdering av den innsendte dokumentasjonen, og kom etter en helhetsvurdering til at ombyggingen var omfattende, i tråd med forskriftens ordlyd. I vurderingen ble det blant annet vektlagt at deler av ombyggingen var gjort av ansatte i selskapet, og at dette bidro til å holde ombyggingskostnadene lave. Videre ble vektlagt at endringene ikke var reverserbare, samt at kostnaden for ombygging av

et fartøy med formål om å fangste levende snøkrabbe vil være vesentlig lavere enn for fartøy med slakteri og fryseri om bord. Samlet sett ble derfor ombyggingen vurdert til å være «omfattende», og vedtaket ble omgjort.

Spørsmål 7:

Gitt de eksemplene som har kommet frem i media i ettertid, ville departementet gjort endringer i kriterier eller prosess dersom dette skulle gjøres om igjen? Og hva ville regjeringen gjort annerledes?

Svar:

Det er ulike synspunkter på hvordan departementet burde ha innrettet arbeidet med å gjøre fisket etter snøkrabbe om til et lukket fiskeri med begrenset deltakelse. Det er helt naturlig. En slik lukking av et fiskeri innebærer at enkeltaktører mister adgang til å delta i fisket, og det er således et av de sterkeste virkemidlene fiskeriforvaltningen kan ta i bruk. Jeg har respekt for at aktører som mister sin adgang til å delta, reagerer negativt, og det er viktig for meg å lytte til deres synspunkter.

Samtidig må vi erkjenne at lukking av fiskerier har vært et sentralt virkemiddel i norsk fiskeriforvaltning. Lukking av fiskerier bidrar til at forvaltningen får kontroll over deltakelsen i de mest attraktive fiskeriene, og at vi deretter gjennom øvrige reguleringer kan legge til rette for et bærekraftig og lønnsomt fiskeri. Jeg er for min del ikke i tvil om at det var et riktig grep nå å redusere antall tillatelser i fisket etter snøkrabbe. Dette har da også de berørte fiskernes organisasjoner vært enige i.

Så kan det reises spørsmål om hvor mange tillatelser som bør deles ut. Dette har betydning for hvor mange som i framtiden skal få dele på inntektene fra fisket. Jeg skal ikke påstå at jeg har fasitsvaret på hvor mange tillatelser som er det beste, men jeg mener i hvert fall at det antallet vi endte opp med etter klagerundene, 30 tillatelser, balanserer ulike hensyn på en ganske god måte. Jeg tar med meg at enkelte fiskerorganisasjoner i utgangspunktet ønsket færre tillatelser. Det ville gitt større lønnsomhet til aktørene som fikk adgang til å delta. Samtidig er det etter min mening også et gode at vi med 30 tildelte tillatelser oppnår at flere aktører får del i inntektene fra fisket, samt at eierskapet spres på flere fiskere langs kysten, uten at det går for mye ut over lønnsomheten.

Et annet spørsmål er hvilke kriterier som skal legges til grunn for å avgjøre hvem som skal få tillatelse til å delta i det lukkede fiskeriet, og hvem som ikke skal få det. Dette er gjerne det vanskeligste spørsmålet når man lukker et fiskeri, fordi konsekvensene er så store for dem som faller utenfor.

Ved lukkingen av fisket etter snøkrabbe har jeg tatt utgangspunkt i tradisjonelle kriterier ved lukking av fiskerier, som tidligere fiske i en kvalifiseringsperiode, men har også sett hen til spesielle forhold ved snøkrabbe. For eksempel har investeringer i nye snøkrabbefartøy og i ombygging av gamle fartøy blitt sentrale kriterier, noe som henger sammen med at fiskeriet

er relativt nytt og krever store investeringer, og at mange aktører fortsatt var i etableringsfasen da skjæringstidspunktet ble satt. Investeringer har vært relevante også ved tidligere lukkinger.

Det har i denne forbindelse vært viktig for forvaltningen å lytte til aktørene, både i forbindelse med fastsettelse av regelverk og i forbindelse med behandlingen av søknader og klager i etterkant. Som kjent har klagerunden medført at flere enkeltaktører har blitt lyttet til og fått tildelt tillatelse etter fornyet vurdering, mens andre ikke har blitt hørt. Noen av aktørene som ikke ble hørt i klagerunden, har nå varslet stevning mot staten for å få sin sak prøvet for domstolene. Dette er en del av systemet og vil bli fulgt opp av staten på vanlig måte.

Et annet spørsmål som har fått mye oppmerksomhet, er knyttet til omsettelighet av allerede tildelte snøkrabbetillatelser og de høye prisene som i den forbindelse skal være avtalt mellom private parter. Snøkrabbetillatelser er behandlet på lik linje med andre fiskeritillatelser og følger det systemet for omsettelighet av fiskeritillatelser som er etablert og som Stortinget har sluttet seg til.

Reaksjonene på de høye prisene har vært sterke, og det tar jeg med meg, og jeg imøteser en debatt om omsetningssystemet for fiskeritillatelser. Jeg har i denne forbindelse besluttet å se nærmere på dagens system for omsetning av fiskeritillatelser på et mer generelt grunnlag. Jeg har allerede bedt forskningsinstituttet Nofima AS foreta en gjennomgang av hvordan lukking av fiskeriene har påvirket verdisetningen av fiskeritillatelser i norske fiskerier. Nofima AS vil etter planen levere sin rapport i løpet av våren 2026.

Deretter vil jeg nedsette en arbeidsgruppe som skal foreslå en ordning for å registrere og offentliggjøre utviklingen av kvotepriser, slik regjeringen varslet i Meld. St. 7 (2023-2024) kap. 3.3.3.

Et sentralt formål med disse prosessene vil være å få et bedre grunnlag for å foreta en vurdering av framtidig innretning på systemet med omsettelighet av fiskeritillatelser.

Med hilsen



Marianne Sivertsen Næss