

Fiskeri- og havminister Marianne Sivertsen Næss
Nærings- og fiskeridepartementet
Postboks 8090 Dep
0032 Oslo

Vår ref.:
2025/3166

Deres ref.:

Dato:
09.12.2025

Vedr. deltakelsen i snøkrabbefangst

Kontroll- og konstitusjonskomiteen viser til fiskeri- og havministerens svarbrev av 27. november 2025 og har følgende oppfølgingsspørsmål:

1. Av de 70 snøkrabbetillatelsene som var gitt, 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?
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 mer enn 5 prosent av fangstverdien fra andre fiskerier?
3. I 2025 ble det et semi olympisk fiske med overregulering. Dette bidro til å øke fiskepresset i strid med statsråden sin målsetting 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?

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 fartøyene 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 gjelder det?
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?
6. Departementet godkjente hele 9 klager etter at søknaden først ble avslått av Fiskeridirektoratet. Kan statsråden redegjøre for årsak i hvert av tilfellene?
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 i så fall gjort annerledes?

Komiteen ber om svar innen 5. januar 2026.

Med vennlig hilsen

Kontroll- og konstitusjonskomiteen



Per-Willy Amundsen
komitéleder