

Høring om rapportering av aktivitets- og posisjonsdata fra alle fartøy under 15 meter, samt noen endringer for fartøy over 15 meter

Innhold

1	Innledning	3
2	Behov for data	5
2.1	Forvaltningsprinsippet	5
2.2	Havforskningsinstituttets rådgivning.....	6
2.3	Interesseavveininger og arealplanlegging i kystsonen	7
2.4	Ressurskontroll.....	7
2.5	Ulike sertifiseringsordninger og forventninger fra forbruker	9
3	Dagens datatilfang.....	9
3.1	Posisjonsrapportering og elektronisk rapportering av fangst- og aktivitetsdata	10
3.2	Automatisk identifikasjonssystem (AIS).....	10
3.3	Fiskeridirektoratets kystfiskeapp - landingsmelding	11
4	Forslag til utvidet datainnsamling.....	11
5	Fangst- og aktivitetsdata	12
5.1.1	Melding om havneavgang (DEP).....	12
5.1.2	Melding om fangst (DCA)	13
5.1.3	Melding om havneanløp (POR)	15
5.1.4	Krav til programvare	15
5.1.5	Krav til support.....	16
5.1.6	Toveis kommunikasjon med fiskeflåten gjennom ERS	16
5.1.7	Oppsummering krav til fangst- og aktivitetsdata fra fangst- og fiskefartøy	17
6	Posisjonsrapportering	18
6.1	Alternativ 1 - eksisterende løsning for posisjonsrapportering (VMS) utvides til å gjelde fartøy under 15 meter	18
6.1.1	Innhold i rapporten	18
6.1.2	Krav til frekvens.....	19
6.1.3	Krav til utstyr og installasjon	20
6.1.4	Oppsummering krav til posisjonsrapportering ved alternativ 1	21
6.2	Alternativ 2 - innhenting av posisjonsopplysninger fra AIS.....	21
6.2.1	Innhold i rapporten fra fartøy	22
6.2.2	Frekvens	23
6.2.3	Krav til utstyr og installasjon	23
6.2.4	Oppsummering krav til posisjonsrapportering med AIS.....	24
6.3	Hva skiller VMS og AIS?	24
6.3.1	Tilstrekkelig kvalitet	26
6.3.2	Nytte- og kostnadsvurderinger	27

6.4	Alternativ 3 - posisjonsmeldinger i ERS.....	29
7	Administrative kostnader	30
8	Iverksetting – trinnvis innføring.....	30
9	Avslutning.....	31
10	Forslag til endring av forskrift.....	34



1 Innledning

Fiskeridirektoratet foreslår å utvide datainnsamlingen fra fiskeflåten. Formålet er å samle inn bedre posisjons- og aktivitetsdata fra den minste fiskeflåten, men forslaget inneholder også noen forslag til endringer i dagens rapportering for fartøy over 15 meter¹.

I tildelingsbrevet for 2018 fikk Fiskeridirektoratet i oppdrag å utarbeide en plan for utvidet datainnsamling. I sin oppfølging av bestillingen har departementet støttet Fiskeridirektoratet sin anbefaling² om å samle inn bedre posisjons- og innsatsdata fra den minste flåten. Dataene fra flåten under 15 meter vil gi økt kunnskap om datafattige bestander langs kysten og gi bedre forvaltning av disse bestandene. Spesielt gjelder dette for de stasjonære bestandene. Kunnskapen vil blant annet sette forvaltningen i stand til å oppdage faresignaler på et tidligere tidspunkt. NFD viser også til at posisjons- og innsatsdataene vil ha stor nytteverdi for den marine arealforvaltningen og i næringens eget arbeid med å oppfylle krav i ulike sertifiseringsordninger (særlig *The Marine Stewardship Council*). Forslaget om utvidet rapportering fra den minste flåten er et nødvendig skritt mot en bedre ressurskontroll, uten rapportering har kontrollmyndighetene begrenset mulighet til å følge med på fiskeriene som utøves av de minste fartøyene.

Videre støtter departementet tilrådingen om å velge rapporteringsløsning basert på tilgjengelig teknologi, slik at datainnsamlingen kan starte relativt raskt. Dette er også i tråd med Fiskerikontrollutvalgets³ anbefaling om å innføre rapportering fra den minste flåten snarest mulig. For fartøy over 15 meter er det allerede etablert et regime for elektronisk rapportering av fangst- og aktivitetsdata (ERS)⁴ som dekker behovene for opplysninger om fangst og innsatsdata, og vi foreslår her å trekke veksler på eksisterende rapporteringskrav- og systemer ved innsamling av fangst- og aktivitetsdata fra fartøy under 15 meter.

Tilsvarende er det etablert et regime for posisjonsrapportering (VMS) for fartøy over 15 meter. Departementet har i sin oppfølging av bestillingen vist til at mange fartøyeiere på eget initiativ har installert automatisk identifikasjonssystem (AIS) på fartøy under 15 meter, og at kostnadene til innkjøp, installasjon og drift av VMS-utstyr for posisjonsrapportering er relativt høye. Departementet ber om at muligheten til å benytte AIS-data fra flåten under 15 meter blir vurdert. I dette høringsnotatet presenteres derfor flere alternativer for posisjonsrapportering⁵, hvor det første trekker veksler på

¹ Oversikt over forslag som har betydning for fartøy over 15 meter i avsnitt 9. Avslutning.

² Brev fra Fiskeridirektoratet til NFD av 26. mars 2018 om «Oppdrag i tildelingsbrevet til Fiskeridirektoratet – plan for datainnsamling». Likelydende brev er også sendt til NFD fra Havforskningsinstituttet.

³ NOU 2019:21 «Framtidens fiskerikontroll», og brev fra NFD til Fiskeridirektoratet av 15. april 2020 «Forslag om fangst-, aktivitets og posisjonsrapportering fra fartøy under 15 meter».

⁴ Fartøy over 12 meter største lengde som fisker utenfor 4 nautiske mil fra grunnlinjen i Skagerrak er omfattet av tilsvarende krav.

⁵ Det vises til brev fra NFD til Fiskeridirektoratet av 7. februar 2019 om «Forlag om utvidet datainnsamling fra fiskeflåten under 15 meter og harmonisering av regelverk», hvor Fiskeridirektoratet bes om å presentere minst to alternative forslag til posisjonsrapportering, og til brev fra NFD til Fiskeridirektoratet av 15. april 2020 «Forslag om fangst-, aktivitets og posisjonsrapportering fra fartøy under 15 meter», og brev fra NFD til Fiskeridirektoratet av 15. april 2020 «Forslag om fangst-, aktivitets og posisjonsrapportering fra fartøy under 15 meter».



eksisterende rapporteringskrav og -systemer (VMS), det andre alternativet er AIS og det siste alternativet representerer noe nytt ved at ERS utvides til også å sende posisjonsdata. AIS-alternativet innebærer uansett at det må anskaffes en kommunikasjonsbærer for å kunne sende fangst- og aktivitetsrapportering (ERS). Dette vil ikke være nødvendig for de to andre alternativene. Det vil derfor være behov for å vurdere de nye rapporteringskravene samlet med tanke på konsekvenser for næringsaktørene.

I tillegg til å anbefale innsamling av elektronisk aktivitets- og posisjonsdata så snart som mulig, anbefalte Fiskerikontrollutvalget også krav om rapportering av avtalt landingstidspunkt. Landingstidspunktet kan inkluderes enten i fiskernes rapporteringsløsning eller som en rapporteringsplikt for fiskemottakene. I tråd med departementets beslutning, foreslås det å inkludere krav om rapportering av estimert landingstidspunktet i eksisterende rapporteringsløsning (ERS).

Det er viktig å velge en løsning som sikrer at Havforskningsinstituttet kan nyttiggjøre seg dataene i sitt arbeid. Havforskningsinstituttet har deltatt i utarbeidelsen av forslaget med tanke på å sikre data som er nødvendig for deres formål.

Gjennomgangen av databehovet fra fartøy under 15 meter innebærer også at vi ser det naturlig å foreslå noen endringer i rapporteringskravene for de største fartøyene.

Fiskeridirektoratet ønsker også å høre hvorvidt systemet for fangst- og aktivitetsrapportering kan benyttes til å hente inn data om forbruk av drivstoff som grunnlag for en kompensasjonsordning som skissert av utvalget som har sett på klimatiltak og virkemiddel i fiskeflåten. Det vil være ønskelig å få tilbakemelding om rapportering av slike data også kan håndteres praktisk og teknologisk hensiktsmessig i en utvidet datainnsamling. Grunnlaget for kompensasjonsordningen for CO₂-avgift i fiskeflåten er førstehandsverdi av fangsten og forbruk av drivstoff. Det vises for øvrig til *Rapport om klimatiltak og virkemiddel i fiskeflåten*⁶. For øvrig så er det også viktig å ha god statistikk på det samlede drivstofforbruket bl.a. for å kunne se på klimaeffekten av fiskeriene.

Det er viktig å se helhetlig på forvaltningens behov for data, slik at samme rapporteringsløsning kan tjene flere formål (Once Only prinsippet). I høringsforslaget vises det til enkelte av dagens rapporteringsplikter som kan erstattes av data fra den elektroniske aktivitets- og posisjonsrapporteringen. Det vises i denne sammenheng til pågående prosess for utvidelse av forskrift om elektronisk rapportering for norske fiske- og fangstfartøy under 15 meter (kystfiskeappen). Ved innføring av rapportering av aktivitets- og posisjonsdata for alle fartøy, kan kystfiskeappen fases ut.

⁶ <https://www.regjeringen.no/contentassets/0e4d78ed9ecd4836abca8d4b45e70e7a/klimatiltak-og-virkemiddel-i-fiskeflaten.pdf>.



2 Behov for data

Behovet for å kunne dokumentere fiskeflåtens aktivitet er økende. Dette er blant annet aktuelt i forbindelse med interesseavveining og arealplanlegging i kystsonen, markedskrav gjennom miljøsertifisering (The Marine Stewardship Council m.fl.) av fiskerier og ressursuttaket, og ikke minst for å sikre en bærekraftig forvaltning av alle viltlevende marine ressurser og dermed oppfylle våre egne lovgitte krav. Behovene kommer fra flere hold, men er sammenfallende i innhold. Nedenfor beskrives nærmere hvorfor det er behov for posisjons- og aktivitetsdata fra alle norske fiskefartøy, også de under 15 meter, samt at oppløsningen på dataene må være høy.

2.1 Forvaltningsprinsippet

I henhold til havressursloven § 7 skal det kontinuerlig vurderes *«kva slags forvaltningstiltak som er nødvendige for å sikre ei bærekraftig forvaltning av dei viltlevande marine ressursane»*. For å oppfylle dette forvaltningsprinsippet er det nødvendig å overvåke den enkelte bestand og med jevne mellomrom vurdere tilstanden. Denne vurderingen danner grunnlag for iverksettelse av tiltak som anses som nødvendig for å sikre en bærekraftig forvaltning.

For å følge opp forvaltningsprinsippet på en effektiv måte har Fiskeridirektoratet etablert flere tabeller som utgjør et helhetlig system for å følge opp forventingen om økosystembasert fiskeriforvaltning:

- Bestandstabellen,
- Fangsttabell for datafattige bestander og
- Fiskeritabellen.

Bestandstabellen gir en oversikt over de viktigste artene og bestandene for norsk fiskeri. Tabellen gir oversikt over relevante problemstillinger og forvaltningsutfordringer for disse bestandene. Videre danner den grunnlag for å prioritere behovene for nye eller reviderte forvaltningstiltak.

Forvaltningen av de økonomisk viktigste fiskeressursene kjennetegnes ved stor innsats i bestandsovervåking, analytiske bestandsvurderinger, internasjonal rådgivning og omfattende forvaltnings- og kontrollinnsats. For disse artene er forvaltningsprinsippet utvilsomt oppfylt. Tilsvarende gjelder også for de artene som årlig behandles i reguleringsmøtet eller i andre fora hvor bestandssituasjonen naturlig diskuteres.

Fangsttabell for datafattige bestander⁷ lister derimot opp de artene hvor forvaltningsprinsippet tidligere ikke ble ansett som tilstrekkelig oppfylt. Det som kjennetegner disse artene er at kunnskapsgrunnlaget og datatilfanget er begrenset, både når det gjelder fiskeriuavhengige data (forskning) og fiskeriavhengige data (data

⁷ Dette gjelder arter det i dag blir høstet av, men tabellen vil også kunne inkludere arter som det potensielt kan utvikles høsting av.



som kommer fra fiskeriene). Dette gjelder både arter som det drives fiske etter av et visst omfang og arter som utgjør bifangst av marginalt eller sporadisk omfang.

For flere av de datafattige artene er det foretatt vurderinger i henhold til forvaltningsprinsippet. Vurderingene er gjort basert på de data vi har tilgjengelig fra fisket, referanseflåten eller relevante forskningstokt. For disse artene er det laget enkle artsspesifikke indikatorer med mål om å belyse utviklingen over tid. Med et bedre datagrunnlag vil målet om bærekraftig forvaltning av disse artene kunne nås.

Skal vi kunne iverksette nødvendige og målrettede tiltak for disse bestandene har både forskningen og forvaltningen behov for mer data og kunnskap. Dette gjelder både arter som høstes i et direkte fiske og bifangstarter. Spesielt har vi behov for å vite hvor fiskeriaktivitet foregår (posisjonsdata) og innsatsdata fra alle fartøy som driver fiske i norske farvann. En bedre geografisk oppløsning av slike data vil også bedre kunnskapen om beskatning av eventuelle lokale bestander eller bestandskomponenter.

2.2 Havforskningsinstituttets rådgivning

Havforskningsinstituttet gir råd om tilstanden til bestander og arter i ulike sammenhenger og basert på ulike datakilder. I tillegg til egne tokt, data fra referanseflåten eller spesielle undersøkelser utgjør data innsamlet via Fiskeridirektoratet den viktigste datakilden. For den havgående flåten har en både sluttseddeldata og elektronisk rapportering av posisjons- og aktivitetsdata, mens for kystfiskeflåten finnes det kun sluttseddeldata. For å få mer kunnskap om bestandsstørrelse, utbredelse, etc. for de kystnære bestandene trengs det mer data fra fiskeriene som foregår langs kysten. Problemstillingene i det kystnære fisket kan være betydelig mer komplisert enn for fisket som foregår utaskjærs (små bestander, sjeldne arter, stor geografisk diversitet, genetisk differensiering, konkurrerende arealbruk) noe som også gjør databehovet mer omfattende. Kystfiskeflåten kan også ha store variasjoner gjennom året mht. hvilken type redskap som benyttes.

Generelt er det tre type informasjon Havforskningsinstituttet trenger;

- 1) hvor mye (kg/antall) som blir fisket av en bestand,
- 2) hvor og når fisket foregår, og
- 3) hvor mye innsats som kreves for å få denne fangsten.

Oppløsning i tid og rom samt kvalitet (nøyaktighet/pålitelighet) på disse tre parameterne er bestemmende for nytteverdien og bruksområdet av dataene. Oppløsning og kvalitet vil ganske sikkert henge sammen, slik at for noen parametere vil høy oppløsning føre til lav kvalitet, mens for andre parametere vil en kunne oppnå både høy oppløsning og høy kvalitet.

Ideelt sett ønsker Havforskningsinstituttet at disse tre parameterne blir registrert for hver enkelt fiskeoperasjon, slik det blir gjort i det elektroniske rapporteringssystemet for



den havgående flåten (med enkelte unntak). En vil da få informasjon om selve fangstoperasjonen og resultatet av denne operasjonen (fangstmengde/art).

2.3 Interesseavveininger og arealplanlegging i kystsonen

Det er stadig økende aktivitet i kystsonen, og disse aktivitetene konkurrerer om et begrenset og ofte overlappende areal i kystsonen. Det blir mange interesser som skal ivaretas og avveies mot hverandre, og i disse prosessene vil det være økende behov for å kunne dokumentere fiskerinæringens aktivitet og behov for areal.

Fiskeridirektoratet skal arbeide for å sikre videre utviklingsmuligheter for fiskeri- og akvakulturnæringene. Et sentralt virkemiddel er å dokumentere arealbehovet til næringene og å formidle dette til planmyndighetene. I dag samler vi inn data om fiskefelt og gyteområder gjennom intervjubaserte undersøkelser blant fiskere. Dette presenteres i Fiskeridirektoratets kartverktøy som kystnære fiskeridata.

Med økende press fra ulike brukere er det et generelt behov for bedre oppløsning av kystnære fiskeridata, og for å ivareta vår rolle på en best mulig måte arbeides det med å forbedre kvaliteten på dataene, effektivisere innsamlingen og koble tilgjengelige datakilder (AIS, landings- og sluttsedler, data fra kystfiskeappen, innmeldte faststående redskap, innmeldte lås osv.) til kartverktøyet. Det å kunne få tilgang til data om posisjon, fangst og aktivitet fra båter under 15 meter vil gi sikrere og mer robuste data, med bedre kvalitet. Dette er mellom annet vesentlig for å kunne ivareta denne delen av fiskeflåtens reelle behov for areal i kystsonen.

Posisjonsdataene vil bli kartfestet og formidlet gjennom kystnære fiskeridata, og dermed også digitalt tilgjengelige for kommunene. En gevinst for fiskerne er at bedre data vil gi kommunene et bedre kunnskapsgrunnlag for å ta hensyn til fiskeriinteressene i arealplanprosesser. Det setter også Fiskeridirektoratet bedre i stand til å ivareta denne delen av fiskeflåtens reelle behov for areal i kystsonen gjennom oppfølgende dialog med kommunen.

2.4 Ressurskontroll

Det er en forutsetning for bærekraftig forvaltning av fellesskapets ressurser at ressursuttaket blir registrert korrekt. I dag skjer ressursregistreringen i forbindelse med landing. Uten rapporteringskrav før dette punktet er det økt risiko for ulovlige, uregistrerte og feilregistrerte landinger. Kravet til elektronisk rapportering av fangst- og aktivitetsdata før landing er med andre ord et forebyggende tiltak som skal redusere nevnte risiko.

For de fartøyene som i dag verken benytter kystfiskeappen eller ERS er det forebyggende elementet som nevnt over ikke på plass. Det er i seg selv et avgjørende poeng å få på plass dette elementet for alle fiske- og fangstfartøy, både fordi dette vil kunne virke forebyggende, men også fordi dette gir et vesentlig bedre kontrollgrunnlag.



Det vises til havressursloven § 7 første ledd hvor det fremgår at «*Departementet skal vurdere kva slags forvaltningstiltak som er nødvendige for å sikre ei berekraftig forvaltning av dei villlevande marine ressursane*», sammenholdt med annet ledd bokstav c) hvor det fastslås at det ved forvaltningen av de villlevende marine ressursene og det tilhørende genetiske materialet skal legges vekt på en effektiv kontroll med høsting og annen utnytting av ressursene.

For fartøy som i dag benytter kystfiskeappen begrenser kontrollmulighetene seg i stor grad til å avdekke feilinnmeldinger av kvantum. Slik kontroll forutsetter at det allerede er planlagt kontroll på det aktuelle mottaksanlegget hvor fartøyet skal lande, ettersom det kun sendes melding om fangst i kystfiskeappen⁸, sammenholdt med at selv om denne som hovedregel skal sendes «minst to timer før anløp», gjennomføres de fleste av fiskeoperasjonene til den aktuelle fartøygruppen så nært land at melding ofte sendes vesentlig mindre enn to timer før anløp. På bakgrunn av de nevnte forholdene har inspektørene i dag begrenset mulighet til å foreta planlagte kontroller basert på risikovurderinger av den minste kystflåten.

Ved innføring av ERS for samtlige fiskefartøy styrkes mulighetene for å foreta både tilfeldige og risikobaserte kontroller vesentlig, både av fiskefartøy og fiskemottak. På grunn av ressursituasjonen er kontrollkapasiteten begrenset. Melding om havneavgang (DEP) vil danne et vesentlig bedre grunnlag for planlegging av kontroll for både Kystvakten, Sjøtjenesten og de landbaserte inspektørene. Det er i forvaltningen et økt fokus på å gjennomføre tverretatlige kontroller. Dersom slike kontroller skal kunne omfatte landinger fra den minste kystflåten på en hensiktsmessig måte er det en forutsetning for kvaliteten på kontrollen at kontrollmyndighetene i forkant kan forberede seg på hvilke fartøy som det forventes at vil fiske/fangste og lande.

I dagens rapporteringsregime oppgis landingssted og tidspunkt for ankomst havn. I enkelte tilfeller vil tidspunktet selve landingen av fangst starter avvike vesentlig fra tidspunktet for ankomst havn. Dersom skipper også må rapportere tidspunktet landingen skal skje vil kontrollmyndighetene kunne operere mer effektivt ettersom for eksempel en fullkontroll av en landing krever at inspektører tilstede fra landingen starter. Dersom inspektør må ta utgangspunkt i det tidspunktet fartøyet kommer til havn kan det medføre venting og dødtid.

Ut fra et ressurskontrollperspektiv er også posisjonsrapportering helt nødvendig. Et praktisk eksempel på tilfeller hvor posisjonsrapportering er særlig verdifullt i kontrolløyemed, og som også antas å være svært preventivt, er de tilfellene hvor fangst landes i navnet på et annet fartøy og på en annen skipper enn det som er realiteten. Dette er lovbrudd hvor det i dag er en lav oppdagelsesrisiko. Posisjonsrapportering vil avdekke hvilket fartøy som faktisk har vært på sjøen, og hvor, i det aktuelle tidsrommet. I dag er dette forhold som i det alt vesentlige avdekkes på bakgrunn av tips, og man er i de fleste tilfeller avhengig av tilgjengelige inspektører kan følge opp tipset ved fysiske inspeksjoner. Verken Kystvakten eller Fiskeridirektoratet har en slik geografiske dekningsgrad at dette i realiteten vil være mulig å gjennomføre i det vesentligste av

⁸ Art, kvantum, landingssted.



tilfellene. Dersom fartøyene er pålagt posisjonsrapportering hvor data blir lagret vil for eksempel tips raskt kunne følges opp ved å kontrollere fartøyets historiske posisjonsdata.

Krav om havneavgang, fangst- og landingstidspunkt/-sted, og posisjonsrapportering i hele kystflåten vil skape en mer transparent utnyttelse av fellesskapets ressurser, noe som igjen bidrar til en mer målrettet og effektiv ressurskontroll, samt færre muligheter for fiskeflåten, fiskemottak og kjøpere til å innrette sin aktivitet i strid med det etablerte regelverket, ved for eksempel svarte landinger, feilrapportering på seddel, fiske og landing på andre fartøys kvoter og fiske i området hvor dette ikke er tillatt.

2.5 Ulike sertifiseringsordninger og forventninger fra forbruker

En rekke markeder krever etter hvert at fiskerier, ressursuttaket og bestander sertifiseres for å få tilgang. Den mest kjente og vanligste standarden i Norge og for norsk fiskerinæring er MSC, men det finnes også en rekke andre sertifiseringsordninger.

I dag er en rekke norske fiskerier sertifiserte etter MSC-standard. Forbrukere og matvarekjeder stiller etter hvert strenge krav til bærekraft for de produktene de kjøper, og MSC-merket er en garanti for forbrukeren at produktet kommer fra et bærekraftig fiskeri. Det er næringen selv som står for disse prosessene, i hovedsak gjennom Norges Fiskarlag. Forvaltningen har ingen offisiell rolle, men bidrar med tilgjengelige data og kunnskap i prosessen.

I tillegg til å oppfylle de fastsatte standardene stilles det også vilkår som må oppfylles for å beholde sertifikatene. Vi registrerer at en rekke av disse vilkårene er direkte eller indirekte knyttet til manglende data fra fiskeflåten, og hovedsakelig fra fartøy under 15 meter.

Forventningene fra forbruker om å kunne dokumentere bærekraft, lovlighet, forhold rundt utøvelsen av fisket og hvor fisken faktisk kommer fra er økende. Dette kommer til uttrykk gjennom interesseorganisasjoner mv.

Posisjon og data om fangst og aktivitet fra fartøy under 15 meter vil gi bedre datagrunnlag i miljøsertifiseringsprosesser.

3 Dagens datatilfang

Fiskeridirektoratet og Havforskningsinstituttet mottar og samler inn data, som benyttes i arbeidet med å følge opp forvaltningsprinsippet. Av de fiskeriavhengige dataene er særlig Fiskeridirektoratets Landings- og sluttseddelregister viktig. Basert på disse dataene kan vi følge utviklingen av hvor mye som landes av den enkelte bestand. Andre fiskeriavhengige data hentes fra referanseflåten. Elektroniske fangst- og aktivitetsdata er også viktig, men vi mottar i dag data kun fra de største fartøyene (ca. 1/6 av den totale norske flåten).



I tillegg gjennomfører Havforskningsinstituttet fiskeriavhengige tokt hvor det samles inn data. Disse dataene går sammen med ovenfor nevnte data inn i ulike vurderinger.

Videre samler vi inn data om fiskefelt og gyteområder (kystnære fiskeridata) gjennom intervjubaserte undersøkelser blant fiskere.

Nedenfor gis en oversikt over fiskeriavhengige data som allerede er tilgjengelig fra fiskeflåten under 15 meter.

3.1 Posisjonsrapportering og elektronisk rapportering av fangst- og aktivitetsdata

Fartøy på eller over 15 meter største lengde er pålagt krav om posisjonsrapportering (VMS) og krav om elektronisk rapportering av fangst- og aktivitetsdata (ERS)⁹. Ved fiske i Skagerrak utenfor 4 nautiske mil fra grunnlinjen gjelder kravet for fartøy på eller over 12 meter største lengde.

Fartøy som har fått tillatelse til å delta i fisket etter makrellstørje i 2020, må rapportere i henhold til ERS forskriften, dvs. elektronisk rapportering av fangst- og aktivitetsdata (ERS) og posisjonsrapportering (VMS).

3.2 Automatisk identifikasjonssystem (AIS)

Fartøy under 15 meter med adgang til å delta i kvoteregulert fangst av kongekrabbe er pålagt å «være utstyrt med typegodkjent automatisk identifikasjonssystem (AIS, klasse A eller B)». ¹⁰ Av samme bestemmelse fremgår det at «AIS systemet skal holdes i gang til enhver tid gjennom hele kvoteåret». Unntak er gjort for vedlikehold av systemet, verkstedsopphold eller dersom fartøyet skal være uvirksomt i mer enn 14 dager. Det påligger fisker å sende melding til Fiskeridirektoratet om dette før strømmen brytes.

Tilsvarende er det fra 2020 innført krav om at fartøy som skal delta i fisket etter leppefisk skal være utstyrt med AIS, klasse A eller B¹¹. Dette gjelder både for yrkesfiskere og for fritidsfiskere som fisker leppefisk for omsetning. Det kreves at AIS systemet skal være aktivt til enhver tid gjennom leppefisksesongen. Det er gjort unntak dersom strømtilførselen må brytes grunnet vedlikehold av systemet, verkstedopphold eller når fartøyet skal ligge uvirksomt i mer enn 14 dager. Det skal sendes melding til Fiskeridirektoratet før strømmen brytes, og når strømmen er brutt kan fartøyet ikke endre posisjon.

⁹ Forskrift 21. desember 2009 nr. 1743 om posisjonsrapportering og elektronisk rapportering for norske fiske- og fangstfartøy (ERS forskriften).

¹⁰ Forskrift om endring av forskrift om regulering av fangst av kongekrabbe i kvoteregulert område øst for 26°Ø mv. i 2020.

¹¹ Forskrift 20. desember 2019 nr. 2090 om regulering av fisket etter leppefisk i 2020.



3.3 Fiskeridirektoratets kystfiskeapp - landingsmelding

Norske fartøy mellom 13 og 15 meter er pålagt å sende landingsmelding senest 2 timer før anløp til mottaksanlegg eller landingssted. Dette kravet gjelder også for fiskefartøy under 13 meter som er gitt dispensasjon for kaisalg, for veiing av fangst ved landing, for samtidig undertegning av seddel ved landing, fartøy som driver fiske med trål, fangst av kongekrabbe eller skjell eller driver fiske og fangst i Svalbardsonen.¹²

4 Forslag til utvidet datainnsamling

Økt datainnsamling er begrunnet i behovet for mer data som grunnlag for arealforvaltning, forskning, statistikk, regulering og ressurskontroll. Dataene skal bidra til en mer bærekraftig forvaltning av ressursene, spesielt med hensyn på datafattige bestander, interesseavveiing og arealplanlegging i kystsonen, miljøsertifisering av fiskeri og ressursuttak, samt kontroll av at tiltakene forvaltningen har innført følges opp av næringen. Rapporteringsløsningene må sikre at det samles inn data av en slik kvalitet at alle oppgavene kan løses på en hensiktsmessig måte, og bidra til at noen av dagens krav til rapportering for fartøy under 15 meter kan fases ut.

De ulike formålene setter ulike krav til kvaliteten på dataene og til kontinuiteten i rapporteringen. Når dataene skal benyttes til statistikkformål, utredning og som grunnlag for bestandsforskning er det tilstrekkeleg å få dataene tilgjengelig i etterkant av fisket. I ressurskontrollsammenheng er det derimot viktig å få informasjon i nåtid.

Kvaliteten på dataene vil avhenge av hvordan rapporteringssystemet er utformet mht. hvilke tiltak som er gjort for å sikre pålitelige og nøyaktige data. I forslagene til utvidet datainnsamling, har vi i tillegg til å vurdere behovet for informasjon om fangst, aktivitet og posisjon, også vurdert behov for tiltak som skal sikre kontroll med kvaliteten på opplysningene. Dette for å sikre pålitelige data.

For rapportering av fangst og aktivitet foreslår Fiskeridirektoratet å utvide eksisterende løsning for fartøy som er over 15 meter (ERS) til også å gjelde for fartøy under 15 meter. Denne løsningen presenteres i kapittel 5. For posisjonsrapportering presenteres tre alternativer i kapittel 6. Eksisterende løsning for posisjonsrapportering (VMS), tilsvarende som for fartøy over 15 meter presenteres i avsnitt 6.1. AIS presenteres i avsnitt 6.2. Det er viktig å ha med seg at den teknologiske utviklingen går raskt, og hva som er teknisk mulig har endret seg mye siden kravene til posisjonsrapportering og elektronisk rapportering av fangst- og aktivitetsdata (ERS) ble innført for de største fartøyene. I avsnitt 6.4 presenteres et alternativ hvor posisjonsrapportering er en integrert del av ERS. Denne løsning krever noe utviklingsarbeid.

Vi ønsker å være teknologinøytrale i valg av løsninger. Med det mener vi at en rekke ulike løsninger og teknologier kan velges, så lenge disse oppfyller de krav som stilles. Valgte løsning vil stille de kvalitetskrav, både teknisk, sikkerhetsmessig og

¹² Forskrift 19. desember 2014 nr. 1822 om elektronisk rapportering for norske fiske- og fangstfartøy under 15 meter.



innholdsmessig som vi har behov for. Systemleverandører kan basert på disse kravene utvikle produkter som de kan tilby til næringen.

5 Fangst- og aktivitetsdata

Ved innføring av krav til rapportering av fangst- og aktivitetsdata for fartøy under 15 meter foreslår vi å benytte eksisterende løsninger for elektronisk rapportering.

Gjeldende krav til elektronisk rapportering av fangst og aktivitetsdata fra havet for fartøy over 15 meter fremgår av ERS-forskriften¹³. Forskriften angir ulike rapporter som fisker er pålagt å sende, samt tidsfrister og beskrivelse av innhold. Et fartøy som kun fisker i norske farvann skal i henhold til ERS-forskriften sende tre typer meldinger; melding om havneavgang (DEP), melding om fangst (DCA) og melding om ankomst havn (POR). Til sammen sikrer disse tre meldingstypene at vi får samlet inn fangst- og aktivitetsdata av god kvalitet.

For å dekke inn de beskrevne behovene for fangst- og aktivitetsdata foreslår direktoratet at det stilles tilsvarende krav til rapportering for alle norske fartøy.

For å lette hverdagen for fisker, mottaker, kjøper og salgslag vil Fiskeridirektoratet tilgjengeliggjøre slike meldinger for salgslagene slik at den innsendte informasjonen kan benyttes til å forhåndsutfylle deler av landings- og sluttsedlene¹⁴. Dette vil bidra til å øke kvaliteten på landings- og sluttseddeldataene, samtidig som at seddelen kan fylles ut og signeres raskere, og gi et bedre grunnlag for gjennomgående rapportering.¹⁵

Fartøyene som rapporterer elektronisk identifiseres på bakgrunn av radiokallesignal. Når de mindre fartøyene også skal rapportere fangst- og aktivitetsdata elektronisk bør det vurderes å etablere en unik identifikasjon til alle fiskefartøy.

5.1.1 Melding om havneavgang (DEP)

Melding om havneavgang skal i dag sendes senest 2 timer etter havneavgang, men før fisket starter. I denne meldingen skal det angis hvilken havn man forlater, når havn forlattes, kvantum om bord, tidspunkt og posisjon for planlagt fiskeriaktivitet, hvilken type aktivitet (fiske, omlasting, setting av redskap mm) samt hvilken målart man intenderer å fiske etter.

Denne meldingen gir et klart og entydig signal til myndighetene om at man forlater havn med intensjon om å drive fiskerirelatert virksomhet. Det er også et signal inn i vårt rapporteringssystem om at det forventes en kommende *melding om fangst*. Denne meldingen er også viktig for å ha oversikt over total mengde fisk om bord i et fiskefartøy

¹³ Forskrift 21.desember 2009 nr. 1743 om posisjonsrapportering og elektronisk rapportering for norske fiske- og fangstfartøy (ERS forskriften).

¹⁴ Fiskeridirektoratet tilbyr salgslagene i dag API mot ERS data for de fartøyene som i dag er pålagt å ha ERS, med tanke på å bruke dette aktivt i forhold til utfylling av landings- og sluttseddel.

¹⁵ I forbindelse med arbeidet med å knytte data sammen vil det være behov for å gjennomgå og harmonisere kodelistene.



til enhver tid. DEP-meldingen må derfor også bli gjort gjeldende for fiskefartøy under 15 meter.

Gjennom automatisering og forhåndsutfylling av enkelte dataelementer i denne meldingen kan rapporteringen forenkles. For den aktuelle fiskeflåten er gjerne måltart lik fra den ene turen til den andre, likeledes for planlagt aktivitet og område. Det overlates til leverandørene å utarbeide tekniske løsninger som gjør det enklest mulig for fisker å registrere/sende data om havneavgang.

For kystnære fartøy vil en 2 timers frist innebære at meldingen gjerne sendes kort tid før fisket starter. Dersom meldingen skal fungere som et forhåndsvarsel for en planlagt aktivitet er det mer naturlig at meldingen sendes før fartøyet forlater havn.

For å hente inn data om forbruk av drivstoff som grunnlag for en kompensasjonsordning, kan det i fremtiden være behov for å ha informasjon om mengden og typen drivstoff fartøyet har om bord når det forlater havnen.

Fiskeridirektoratet foreslår at melding om havneavgang (DEP) gjøres gjeldende for alle norske fiskefartøy og at meldingen skal sendes før fartøyet går fra land. Dette kravet bør gjelde alle norske fartøy. Videre foreslår Fiskeridirektoratet at det i meldingen angis kvantum og type drivstoff om bord.

5.1.2 Melding om fangst (DCA)

Fartøy over 15 meter skal daglig sende melding om fangst (DCA). Fartøy som fisker med aktive redskap (trål, not, snurrevad) skal oppgi en rekke detaljer knyttet til den enkelte fangstoperasjon. Fartøy som fisker med passive redskap (garn, line og teiner) tillates å sende aggregert fangst og innsatsdata per fangstdøgn.

Det er tre typer fiskeriavhengig informasjon Havforskningsinstituttet trenger for å kunne gi gode råd om bestandene;

- a) hvor mye som blir fisket av en bestand,
- b) hvor og når fisket foregår, og
- c) hvor mye innsats som kreves for å få denne fangsten.

Havforskningsinstituttet ønsker at disse tre parameterne blir registrert for hver enkelt fiskeoperasjon for alle fartøy, uavhengig av redskap. Det vil si at denne informasjonen må registreres i forbindelse med fangstoperasjonen, og at det ikke vil være hensiktsmessig å utvide landings- og sluttseddel til å inneholde denne type informasjon. Ved å registrere på fangsttidspunktet kan en knytte fangsten til fangstområde, fangsttidspunkt og innsats i fisket i langt større grad enn det som er mulig på landings- og sluttseddel.

For å beregne CPUE (fangst per enhet innsats) trenger vi innsatsdata i tillegg til fangstdata, og innsats og fangst må være «kompatible». Innsats kan grovt sett måles som et produkt av en redskapsspesifikasjon og fisketid. Ved registrering av start- og



sluttidspunkt for en fiskeoperasjon (ref. punkt b) vil vi automatisk få nøyaktig fisketid. Sammen med en spesifikasjon av redskapstype og redskapsmengde vil dette gi et mål på innsatsen for den enkelte fiskeoperasjon. Når vi knytter denne informasjonen til fangstdata for den enkelte fiskeoperasjon (mengde, kg/antall), kan CPUE beregnes.

På sikt kan en se for seg å kombinere informasjon om den enkelte fiskeoperasjon med redskapsmerking (RF ID eller lignende). Elektronisk identifikasjon på redskap vil i fremtiden kunne gi mulighet til å koble relativt detaljert informasjon om redskapen til DCA meldingen. Dette vil være nyttig informasjon i bestandsforskningen, lette arbeidet med å finne igjen tapt redskap og forenkle rapporteringskravet for fisker.

Kystfiskefartøy har gjerne en stor variasjon i redskapstype gjennom året. Men selv om fartøyene har muligheten til å fiske med flere typer fiskeredskap, benyttes vanligvis samme redskapstype innenfor samme døgn eller tur, men redskapsmengden som benyttes (i antall) er gjerne større. Drøftingen ovenfor indikerer et behov for høy oppløsning i rapporteringen av fangst- og aktivitetsdata fra kystfiskeflåten. For fartøy som fisker med passive redskap, er posisjon for den enkelte linestubb og garnlenke nødvendig, i tillegg til detaljer knyttet til redskap (mengde, type, maskevidde mm), tiden redskapen har stått i sjø, samt fangstutbytte fordelt på art.

Det er tilsvarende behov for bedre oppløsning av dataene fra fartøy over 15 meter som fisker med passive redskap. Vi foreslår derfor at også fartøy over 15 meter som fisker med garn, line og teiner skal rapportere informasjon om den enkelte fangstoperasjon.

Rapportering per fangstoperasjon kan også bidra til å effektivisere oppfyllelse av kravet om å rapportere setting av redskap (posisjon mm) og informasjon om avsluttet fangstoperasjon til Kystvaktsentralen.¹⁶ Dette kravet gjelder i dag for deler av flåten. Dersom vi kan kombinere rapportering av slik aktivitet i ERS, vil vi få langt bedre oversikt over samlet aktivitet for alle norske fartøy. I dag er innmeldte data tilgjengelig i BarentsWatch verktøyet Fishinfo, men kvaliteten er ikke alltid god ettersom ikke alle fartøy følger opp kravet om å melde fra om avsluttet fangstoperasjon. Samtidig forenkles rapporteringsforpliktelsene for fartøyene ved at meldingene til Kystvakten kan opphøre.

Fiskeridirektoratet foreslår at krav til innsending av melding om fangst (DCA) gjøres gjeldende for alle norske fiskefartøy. Videre foreslår Fiskeridirektoratet at krav om rapportering av den enkelte fangstoperasjon gjøres gjeldende for alle norske fiskefartøy, slik at adgangen til å rapportere fangst- og innsatsdata per fangstdøgn for fartøy som fisker med passive redskap, oppheves.

Fiskeridirektoratet tar også inn enkelte nye dataelementer i DCA-meldingen, blant annet opplysninger om havdybde og fiskedybde¹⁷. Dette har sammenheng med nye krav som er vedtatt i NEAFC (Den nordøst-atlantiske fiskerikommisjon). Kravet til å oppgi disse

¹⁶ Forskrift 22. desember 2004 nr. 1878 om utøvelse av fisket i sjøen § 30.

¹⁷ Se avsnitt 11 «Forslag til endring av forskrift» § 12 sjettede ledd (endret). Endringene i tabellen er uthevet.



dataene vil kun være aktuelt i særlige fiskerier¹⁸, men det er behov for å innarbeide disse elementene teknisk i DCA-meldingen.

5.1.3 Melding om havneanløp (POR)

Fartøy over 15 meter skal sende melding om havneanløp senest 2 timer før anløp havn. Gjennomføres siste fangstoperasjon nærmere havn enn 2 timer skal meldingen sendes så snart som mulig etter avsluttet fangstoperasjon og før fartøyet kommer til havn. I meldingen skal det oppgis kvantum om bord, hva som skal landes, tidspunkt for ankomst havn, opplysninger om havn og landingssted.

Tilsvarende opplysninger stilles det krav om i landingsmeldingen i kystfiskeappen som gjelder for fartøy mellom 13 og 15 meter mv.

Som et tiltak for en mer effektiv kontroll ved landing, foreslås det i Fiskerikontrollutvalgets rapport å innføre krav om forhåndsmelding av landingstidspunkt; «Forhåndsvarsling av landingstidspunkt vil gi kontrollatene mulighet til å foreta kontroll når det faktisk foretas landinger, og det vil forplikte fiskefartøyene til å lande på innmeldt tidspunkt». Departementet har bedt Fiskeridirektoratet om å innarbeide et forslag til rapportering av landingstidspunktet i ERS-systemet. Med landingstidspunktet menes ved oppstart av landing.

Det er krav om at navnet på landingsanlegget skal oppgis i meldingen. I dag oppgis landingssted ved fritekst, noe gjør det omfattende å hente ut samlet informasjon om hvor fartøyene lander. Med den store økningen i antall POR-meldinger er det hensiktsmessig at landingssted er mer ensartet, og kan hentes fra en liste. Fiskeridirektoratet vil se nærmere på dette.

Det foreslås at ERS-forskriftens § 13 «Melding om havneanløp» også gjøres gjeldende for fiskefartøy under 15 meter. Videre foreslås det at landingstidspunkt og landingssted/-mottak, samt kvantum og type drivstoff om bord¹⁹ oppgis i «Melding om havneanløp». Dette kravet gjøres gjeldende for alle fartøy uavhengig av fartøyets lengde.

5.1.4 Krav til programvare

I ERS-forskriftens § 4 fremgår det at «Det skal kunne benyttes rapporteringssystem som til enhver tid oppfyller Fiskeridirektoratets gjeldende krav til generering, autentisering og sikring av elektroniske meldinger og som er bekreftet tillatt av Fiskeridirektoratet».

Fiskeridirektoratet er leverandørnøytral når det gjelder programvare for elektronisk rapportering av fangst- og aktivitetsdata (ERS) fra norske fiskefartøy. Dette innebærer at potensielle leverandører av slik programvare vil fremstille denne for utprøving hos

¹⁸ Per i dag vil dette være aktuelt for fisket etter uer i NEAFC.

¹⁹ Se 5.1.1 «Melding om havneavgang (DEP).



Fiskeridirektoratet. Fiskeridirektoratet vil sørge for at programvaren blir testet og tillatelse til bruk på norske fiskefartøy gitt dersom de formelle krav oppfylles. I dag er programvaren fra Dialog Fisknett AS, Bytek Nordic AS og Trackwell godkjent til bruk for elektronisk rapportering på norske fiskefartøy.

Fiskeridirektoratet foreslår at de krav som i dag stilles til ERS programvare for fiskefartøy 15 meter og over også gjøres gjeldende for fiskefartøy under 15 meter.

5.1.5 Krav til support

Dagens leverandører av elektronisk rapporteringssystem har etablert support eller støttefunksjon som er tilgjengelig for brukerne store deler av døgnet eller alle ukedager. Slik support er svært viktig for at brukerne skal kunne oppfylle pålagte krav til rapportering. Fiskeridirektoratet har ikke nødvendig detaljkunnskap opp mot de system som tilbys dagens fiskeflåte til å ta på seg dette ansvaret.

Fiskeridirektoratet foreslår at krav til 24/7 brukerstøtte hos leverandører av ERS programvare formaliseres i ERS-forskriften. Kravet gjelder for programvare til alle norske fiskefartøy, uavhengig av fartøyets lengde.

5.1.6 Toveis kommunikasjon med fiskeflåten gjennom ERS

Toveis kommunikasjon er en forutsetning for å kunne gi returnmeldinger til fartøyene slik at fisker kan følge med på om rapporteringsplikten er oppfylt. Fiskeridirektoratet sender returnmelding for å bekrefte mottak av meldingene som er pålagt i ERS-forskriften. Alle ERS-systemene er satt opp for slik toveis kommunikasjon.

Data fra fiskeflåten om fangst, aktivitet og posisjon er svært nyttig for Havforskningsinstituttet. En ønsket tilleggsfunksjonalitet utover dagens rapportering er å få mulighet til å ha en toveis kommunikasjon med fiskeflåten gjennom ERS²⁰. Dette gjelder både kystfiskeflåten og den havgående flåten. En slik mulighet kan brukes til å bestille en mer utfyllende prøvetaking enn standard rapportering for et representativt utvalg av fangster. Det kan være ønsker om at fisker selv tar spesielle prøver av fangsten (for eksempel for genetiske analyser, aldersbestemmelse, fremmedstoff, etc.) eller at fangsten eller deler av fangsten ønskes undersøkt i detalj av forskere eller opplært personale på landingsanlegget når den blir landet.

For fartøy over 15 meter er denne funksjonaliteten til dels tatt i bruk ved dagens «fangstprøvelotteri», der Havforskningsinstituttet bestiller fangstprøver via ERS fra utvalgte fangster av sild, kolmule, makrell, brisling og øyepål basert på robuste statistiske metoder, og der fartøy fryser ned en kasse med den aktuelle arten som tas med til land. En utvidelse av dette systemet bør implementeres som en standard

²⁰ ERS er allerede satt opp for å kunne motta automatiske returnmeldinger fra Fiskeridirektoratet («kvittering på mottatt ERS rapport», § 5 i ERS forskriften).



funksjonalitet i ERS, og vil danne grunnlag for å gjøre utvalgsundersøkelser av en helt annen kvalitet enn man kan ved dagens enveis rapportering.

Også Fiskeridirektoratet har behov for en ytterligere toveis kommunikasjon med fiskeflåten. Dette vil gi direktoratet mulighet til i forkant å sende driftsmeldinger til alle norske fiskefartøy (eks. nedetid i Fiskeridirektoratets mottak av ERS-meldinger i forbindelse med oppgraderinger, tekniske problem i mottak av ERS-meldinger hos andre kyststater). En slik melding kan i fremtiden også benyttes som kanal for å kontakte enkelt fartøy for å korrigere tekniske problem mm. Opprettelse av egen «FMC-melding» vil være et eksempel på dette.

Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet arbeider videre med «fangstprøvelotteri» med sikte på å forskriftsfeste et krav til slik ERS rapport i fremtiden.

5.1.7 Oppsummering krav til fangst- og aktivitetsdata fra fangst- og fiskefartøy

Fiskeridirektoratet foreslår at gjeldende krav til elektronisk rapportering for fartøy på eller over 15 meter, gjøres gjeldende for alle norske fiskefartøy²¹ ved at;

- melding om fangst skal sendes minst en gang daglig og senest kl. 2359 UTC,
- melding om havneanløp skal sendes senest 2 timer før anløp havn eller når siste fangstoperasjon er gjennomført dersom det er kortere enn 2 timer til havnen, og
- de krav som i dag stilles til ERS programvare gjøres gjeldende for fartøy under 15 meter.

Det foreslås videre for alle fiskefartøy at;

- melding om havneavgang skal sendes før fartøyet forlater havn,
- adgangen til å rapportere fangst per dag for garn- og linefartøy oppheves,
- opplysninger om kvantum og type drivstoff skal oppgis i DEP- og POR-meldingen,
- informasjon om landingstidspunkt og landingssted/-mottak skal oppgis i POR-meldingen, og
- kravene til brukerstøtte hos leverandører av ERS programvare forskriftsfestes.

Videre viser vi til behovet for en utvidet toveis kommunikasjon med fiskeflåten. Vi foreslår at Fiskeridirektoratet og Havforskningsinstituttet arbeider videre med å implementere «fangstprøvelotteri» som en standard funksjonalitet i ERS.

²¹ Ved at virkeområde i kapittel III. Elektronisk rapportering i Forskrift om posisjonsrapportering og elektronisk rapportering for norske fiske- og fangstfartøy endres til å omfatte alle norske fiske- og fangstfartøy.



6 Posisjonsrapportering

Landings- og sluttseddelen gir opplysninger om fartøyets viktigste fangstfelt for turen, i form av geografiske ruter med hovedområder og lokasjonsruter. Dette rutenettet representerer en relativt grov og upresis tilnærming til hvor fartøyet faktisk har drevet fiske og hvor fangsten faktisk er tatt. Et fangstfelt kan omfatte mange fiskelokaliteter, og erfaringsmessig vet vi også at oppgitte fangstfelt kan være det område fiskeren vanligvis fisker i, og ikke nødvendigvis det området fisket reelt sett har foregått i.

I dette avsnittet presenteres tre alternative løsninger for posisjonsrapportering fra fartøy under 15 meter. I 6.1 presenteres VMS. I avsnitt 6.2 presenteres AIS, og et tredje alternativ presenteres i 6.4.

6.1 Alternativ 1 - eksisterende løsning for posisjonsrapportering (VMS) utvides til å gjelde fartøy under 15 meter

Gjeldende krav til posisjonsrapportering for fartøy over 15 meter fremgår av ERS-forskriften. Forskriften angir hvilke meldinger som skal sendes, hvor ofte de skal sendes og setter krav til utstyr og installasjon. Nedenfor gis en gjennomgang av rapporteringsopplegget ved en utviding til å gjelde alle fartøy under 15 meter.

6.1.1 Innhold i rapporten

Gjeldende krav til posisjonsrapportering for fartøy over 15 meter dekker ulike forsknings- og forvaltningsbehov. Meldingens innhold er beskrevet i ERS-forskriften § 8 tredje ledd hvor det heter at:

«Melding om posisjon skal inneholde følgende opplysninger:

- a) Entydig identifikasjon av fartøyet,*
- b) fartøyets geografiske posisjon i rapporteringsøyeblikket med en posisjonsfeil på under 500 meter med et konfidensintervall på 99 %,*
- c) dato og tidspunkt for fartøyets posisjon,*
- d) fart og kurs i rapporteringsøyeblikket og*
- e) identifikasjon av hvilken rapporttype som sendes»*

Når det gjelder kravet til posisjonens nøyaktighet, jf bokstav b), tilsier teknologiutviklingen at det kan stilles økt krav til nøyaktighet. Vi foreslår likevel ingen endringer på dette punktet på nåværende tidspunkt.

Bokstav e) omhandler såkalte mem-koder. Disse kodene sier noe om status for meldingen, og kan indikere om meldingen er fra et område med eller uten dekning («Normal» eller «Stored») eller om sender om bord i fartøyet har tekniske problem eller sender slått av. Kravet om mem-koder er en del av sikkerhetssystemet som har som formål å sikre meldingens pålitelighet.



Dette alternativet innebærer at gjeldende krav til innhold i posisjonsrapporter fra fartøy over 15 meter utvides til å gjelde alle norske fiskefartøy.

6.1.2 Krav til frekvens

Hovedregelen er at posisjonsrapportene sendes automatisk en gang per time. Ved fiske i Skagerrak utenfor 4 nautiske mil fra grunnlinjene er kravet hver halvtime, mens fartøy som høster tare skal sende posisjonsrapporter minst hvert 10. minutt.

Posisjonsrapporter gir i dag informasjon om hvor et fiskefartøy befinner seg når rapporten sendes. Videre kan vi ut ifra informasjon om fart og retning gjøre antagelser om fartøyets aktivitet. Den vesentlig høyere frekvensen på AIS-data gjør det i dag enklere ved hjelp av dataanalyse å gjenkjenne fangstaktivitet sammenlignet med VMS. Dette betyr blant annet at ulovlig aktivitet innenfor stengte områder eller feilrapportering av fangst i ulike lands soner enklere kan avdekkes med høyere frekvens. Posisjonsrapporteringen vil med høyere frekvens enn dagens hovedregel om en posisjon hver time få vesentlig mer bevismessig tyngde i oppfølgingen av ulovlige forhold.

Samtidig er det behov for data av høy oppløsning fra kystnære områder. Det er snakk om geografiske avstander som ikke vil dekkes tilstrekkelig med dagens frekvenser for posisjonsrapportering. I områdene som kystnære fartøy opererer i er det relativt kortere avstander mellom havn og fiskeplass og mellom de ulike fiskeplassene, og det er derfor behov for posisjonsrapporter oftere enn en gang i timen.

Når det i dag finnes kostnadseffektive kommunikasjonsløsninger både via satellitt bredbånd og GPRS mobilnett, sistnevnte er tilgjengelig langs kysten og til dels ganske langt fra land, tilsier det at man også bør vurdere kravet til frekvens på sending av posisjonsrapporter for fiskefartøy på nytt. Dette gjelder også de større havgående fartøyene.

For å dekke de behov som er skissert innledningsvis er Fiskeridirektoratets primære standpunkt at posisjonsrapporter skal sendes minst hvert femte minutt. Fortsatt høye kostnader for fartøy som til havs kommuniserer posisjonsrapporter via satellitt tilsier imidlertid at frekvensen bør settes lavere når fartøyet er utenfor bredbånd/telefondekning.

Det bemerkes samtidig at den raske utviklingen av teknologien og endringer i kostnadsbilde tilsier at det er hensiktsmessig å evaluere frekvens på posisjonsrapporter løpende.

Dette forslaget innebærer at posisjonsrapporter for alle norske fiskefartøy, uavhengig av fartøyets lengde skal sendes inn hvert 5 minutt. Når fartøy kun kan kommunisere slike meldinger vha. satellitt settes kravet til hvert 10 minutt.



6.1.3 Krav til utstyr og installasjon

Dagens krav til fartøy over 15 meter fremgår av forskrift 24. mars 2010 nr. 454 om krav til utstyr og installasjon av posisjonsrapporteringsutstyr. Videre er det forbud mot å slå av, skade, ødelegge eller på annen måte manipulere posisjonsrapporteringsutstyret. Det stilles også krav til ansvarshavende om bord på fartøyet, jf. ERS-forskriften § 3.

Fiskeridirektoratet har testet og godkjent ulike typer utstyr for posisjonsrapportering²². Per i dag er posisjonsrapporteringsutstyr som benytter satellittkommunikasjon (Inmarsat og Iridium) eller som kan sende de pålagte rapporter via telefon (GPRS) godkjent. Godkjent utstyr kan være sertifisert til bruk i bestemte områder. Telenor har trukket sin VHF-Data sender fra markedet med virkning fra 1.1.2020. Fiskeridirektoratets godkjennelse opphørte fra samme dato, og fartøy som er utstyrt med slikt utstyr må benytte alternative løsninger.

Fisker må selv bestemme hvilket utstyr som skal anskaffes og installeres basert på hvor fartøyet skal være aktivt. Dersom et fartøy skal gå utenfor området som utstyret er godkjent for, vil fisker måtte anskaffe utstyr som oppfyller kravene. Erfaringsmessig er det likevel steder som det godkjente utstyret skal dekke hvor fartøy ikke oppnår kontakt med satellitt eller basestasjon. Dette er særlig aktuelt i spesielle dype fjorder med høye fjell.

For å redusere de negative virkningene av slike «blind spots» stilles det krav om at utstyret som benyttes kan lagre en viss mengde rapporter dersom det ikke oppnås kontakt med basestasjon eller satellitt. Utstyret skal også automatisk sende lagrede rapporter når kontakt er gjenopprettet eller fartøyet igjen er innenfor dekningsområdet. Rapportene merkes i slike tilfeller, slik at det tydelig fremgår hvilke posisjonsrapporter som er sendt i sann tid og hvilke som er lagret om bord og ettersendt.

Leverandør av utstyret har også meldt inn firmanavn og adresse på godkjente installatører av den enkelte type utstyr til Fiskeridirektoratet. Utstyr kan bare installeres av godkjent installatør. Programvare er passordbeskyttet og selve senderen er også plombert med unike etiketter utstedt av Fiskeridirektoratet (disse skal kontrolleres ved inspeksjon). Kravet om at utstyret er montert av godkjente leverandører er en sentral del av sikkerhetssystemet som skal sikre pålitelige data, som blant annet at utstyret er skrudd fast i skroget og faktisk rapporterer fra det fartøyet utstyret oppgir som identifikasjon. Det sikrer også at utstyret er montert på korrekt måte for optimal funksjon. Fordi det er behov for dokumentasjon på at utstyret er installert på riktig måte, vil en eventuell lettelse av dette kravet måtte vurderes grundig.

Alternativ 1 innebærer at gjeldende krav til utstyr og installasjon for fartøy over 15 meter største lengde gjøres gjeldende for alle norske fiskefartøy.

²² <https://www.fiskeridir.no/Yrkesfiske/Rapportering/Fartoy-over-15-meter-med-flere/Posisjonsrapportering>.



6.1.4 Oppsummering krav til posisjonsrapportering ved alternativ 1

- melding om posisjon skal sendes til Fiskeridirektoratet, med identifikasjon av fartøyet, dato og tidspunkt for fartøyets posisjon, samt fart og kurs i rapporteringsøyeblikket,
- melding om posisjon skal inneholde identifikasjon av rapporttype (mem-kode),
- det foreslås ingen endringer i kravet til nøyaktighet for fartøyets geografiske posisjon i rapporteringsøyeblikket,
- dagens krav til utsyr og installasjon gjøres gjeldende for alle fartøy, og
- melding om posisjon skal sendes inn hvert 5 minutt. Når fartøy kun kan kommunisere slik melding vha. satellitt skal melding om posisjon sendes inn hvert 10. minutt. Dette vil også gjelde for fartøy over 15 meter.

6.2 Alternativ 2 - innhenting av posisjonsopplysninger fra AIS

AIS²³ er et antikollisjonshjelpemiddel for skipsfarten, som brukes i sivil trafikkovervåkning og beredskap for å hindre og håndtere ulykker til sjøs. Det er Kystverket som drifter AIS Norge som gir en kontinuerlig oversikt over skipstrafikken langs norskekysten.

AIS Norge registrerer tre typer informasjon:

- Dynamisk (posisjon, kurs, fart)
- Statisk (identitet, skipstype, dimensjoner)
- Detaljer om seilingen (destinasjon, antatt fremkomsttid, last, dyptgående)

Dekningsområdet til en AIS basestasjon er avgrenset til VHF-rekkevidde. Kystverket sitt AIS-nettverk dekker, med enkelte unntak, området fra grunnlinjen og 40-60 nautiske mil ut fra kysten. AIS-nettverket mottar AIS-meldinger fra fartøy liggende innenfor dette dekningsområdet. I 2015 ble alle AIS-basestasjonene fornyet og kan da fange opp enda flere AIS-signal fra skipsfarten over større områder.

Kystverket har ansvar for å viderefremme AIS-informasjon til andre offentlige myndigheter, hovedredningssentralene, kystvakten.

Det finnes to ulike klasser AIS. AIS klasse A omfatter AIS-transpondere som er om bord i skip (omfattet av IMO SOLAS konvensjonen fra 1974), mens AIS klasse B er AIS-transponder for bruk på land (AIS basestasjoner), på fyr og merker, om bord i fritidsfartøy og om bord i redningshelikopter og -fly²⁴.

Mht. brukertilgang til data, har AIS Norge en åpen og en lukket del. Den åpne delen gir tilgang til AIS-data fra alle fartøy innenfor et dekningsområde som omfatter NØS og vernesonene ved Svalbard og Jan Mayen, men med unntak av fiskefartøy under 15

²³ Automatisk identifikasjonssystem som er innført av IMO, sjøfartsorganisasjonen til FN, for å øke sikkerheten for skip og miljø, og forbedre trafikkovervåkning og sjøtrafikk tjenester.

²⁴ <https://www.kystverket.no/Maritime-tjenester/Meldings-og-informasjonstjenester/AIS/AIS-om-bord-i-skip/>



meter og fritidsfartøy under 45 meter. Disse dataene er tilgjengelig for alle, det er ingen krav om brukerregistrering for å se disse dataene.

Lukket del gir ubegrenset tilgang til AIS data fra alle skip som hentes inn via Kystverkets AIS basestasjoner. For å få tilgang må brukeren registrere seg og fylle ut en søknad hvor formålet med søknaden må spesifiseres. Disse dataene deles i hovedsak med offentlige myndigheter og havner, men også andre kan søke om tilgang. Det er formålet med bruken av data som avgjør tilgang.

AIS Norge lagrer historiske data, og disse er søkbare i *Kystdatahuset*.

Bærekraftet til AIS om bord på fartøy er regulert av Sjøfartsdirektoratet, og gjeldende krav til AIS fremgår i forskrift 5. september 2014 nr. 1157 om navigasjon og navigasjonshjelpemidler for skip og flyttbare innretninger og i forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelser for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover.

Fiskefartøy over 15 meter er pålagt å gå med klasse A AIS-sender. Fartøy som ikke er underlagt dette påbudet, kan også utstyres med klasse A AIS-sender dersom eier/reder mener dette er hensiktsmessig. Slike fartøy kan også utstyres med klasse B AIS-sendere som er ment for mindre fartøy og fritidsfartøy.

Nedenfor presenteres alternativ 2, posisjonsrapportering med AIS for alle fiskefartøy under 15 meter.

6.2.1 Innhold i rapporten fra fartøy

Fartøy som har en AIS-transponder om bord kan sende ut signaler med informasjon om egen identitet, posisjon, fart og kurs. Signalene som sendes fra fartøyet kan plukkes opp av satellitter, basestasjoner eller andre nærgående skip som har AIS-utstyr om bord. Fartøy kan ta imot tilsvarende informasjon (AIS-signaler) fra andre skip i nærheten.

Informasjonen pakkes i standardiserte meldinger og sendes ut ved bruk av internasjonalt avsatte kanaler i det maritime VHF-bandet.

Rekkevidden til AIS signalene er begrenset av VHF-rekkevidde, som først og fremst blir bestemt av antennehøyden. Typisk rekkevidde fra et fartøy på sjøen er 20 nautiske mil.

AIS-transponderen om bord i fartøyet sender ut signaler uten tanke om bestemte mottakere. Det sendes ingen bekreftelse tilbake til fartøyet om at signalene faktisk er plukket opp av AIS Norge. AIS-transpondere om bord i fartøyene lagrer ikke signalene som sendes ut.

Dersom signalene ikke plukkes opp av satellitter eller basestasjoner blir ikke informasjonen tilgjengelig i databasen til AIS Norge. Signaler som ikke fanges opp av basestasjoner eller satellitter er tapt, da fartøyet AIS-transponder ikke lagrer meldingen. Årsaken til at meldingene ikke har blitt fanget opp av AIS Norge være flere;



at fartøyet befinner seg i et område som er utenfor dekning («blind spots»), tekniske problemer eller at senderen er slått av. Systemet har imidlertid ikke rapporter som gir informasjon om status for meldingen.

6.2.2 Frekvens

Statisk og seglingsrelatert informasjon sendes hvert sjette minutt eller ved endring av data. Dynamisk informasjon sendes med tre minutters til to sekunders oppdateringsrate, avhengig farten og kursendringene til fartøyet.

6.2.3 Krav til utstyr og installasjon

Forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelser for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover krever at AIS «skal holdes i gang til enhver tid, med mindre navigasjonsopplysninger er beskyttet i henhold til internasjonale avtaler, regler eller standarder».

For å sikre korrekt dataoverføring fra AIS er det krav om at AIS-systemet skal testes årlig. Testen skal utføres i forbindelse med periodiske radiobesiktelser. Testen skal verifisere korrekt programmering av skipets statiske informasjon, korrekt datautveksling med tilkoblede sensorer så vel som verifisering av radioytelse ved frekvensmåling og testing på luften ved for eksempel bruk av sjøtrafikksentral (VTS). Et eksemplar av testrapporten skal oppbevares om bord.

Erfaringer fra fisket etter kongekrabbe viser at det er dårlig AIS-dekning i enkelte fjorder. Vi forventer at det også vil være problem knyttet til dårlig AIS-dekning i fjorder og områder utenfor Finnmark. Årsakene til dårlig dekning kan være flere. Avstand til nærmeste landstasjon kan være en forklaring. Et slikt problem kan løses ved at det settes opp flere landstasjoner. Valg av sender og sendestyrke kan være en annen årsak til at signal som er sendt fra fartøyet ikke når frem til landstasjon eller fanges opp av AIS-satellitt. I dag stilles det krav til AIS klasse A for fiskefartøy som omfattes av krav til AIS (Sjøfartsdirektoratet), mens fiskerimyndighetene overlater til fisker selv å bestemme hvilken type sender som skal benyttes i kongekrabbefisket. Det er også registrert tilfeller i områder med stor skipstrafikk for eksempel i Nordsjøen, at fartøy med svake sendere ikke plukkes opp av satellittene. Som kjent har AIS klasse A en kraftigere sender, mens klasse B er utviklet for fritidsfartøy og mindre fartøy. Det bør derfor stilles krav til AIS klasse A.

Det er sentralt at utstyret settes opp på en slik måte at ytelsen blir best mulig. Type sender, styrken på denne, strømtilførsel, kontakter og plassering av antenne er variabler som påvirker styrken på signalene som sendes og er dermed sentral for hvorvidt signal kan mottas av andre. Det bør derfor stilles krav til at utstyret monteres av godkjent installatør som sikrer at monteringsanvisningene blir fulgt.

AIS vil ikke oppfylle kravene som følger av internasjonale avtaler om VMS, sånn at alle fartøy som fisker utenfor NØS må påvente å bruke VMS.



6.2.4 Oppsummering krav til posisjonsrapportering med AIS

- Fartøy som ikke er underlagt kravet til VMS skal være utstyrt med klasse A AIS-utstyr som sender melding om fartøyets identitet, posisjon, fart og kurs.
- AIS-systemet skal være aktivt til enhver tid gjennom hele året med mindre
 - internasjonale avtaler, regler eller standarder åpner for beskyttelse av navigasjonsopplysninger,
 - strømtilførselen må brytes grunnet vedlikehold av systemet eller verkstedopphold, eller
 - fartøyet skal ligge uvirksomt i mer enn 14 dager.
- Det skal sendes melding til Fiskeridirektoratet før strømmen brytes. Når strømmen til AIS-systemet er brutt, kan ikke fartøyet endre posisjon.
- Det stilles krav til at AIS-utstyret monteres av godkjent installatør for å sikre enheten er korrekt satt opp for å sikre best mulig ytelse.
- Fartøy som fisker utenfor NØS må være utstyrt med VMS.

6.3 Hva skiller VMS og AIS?

Meldingene i begge systemene inneholder elementer som identifiserer fartøy, posisjon og fart på rapporteringstidspunktet. Ut over dette er systemene svært ulike, spesielt mht. å ha kontroll på faktorer som påvirker dataenes pålitelighet, og som igjen har betydning for datakvalitet.

I dag er hovedregelen at posisjonsrapportene i VMS sendes automatisk en gang per time. Vi foreslår at frekvensen økes til hvert femte minutt (se avsnitt 6.2). Forslaget om økt frekvens er begrunnet i behovet for mer nøyaktig stedfesting av fiskeriaktiviteten i fremtiden. AIS avgir dynamisk informasjon med fra tre minutter til to sekunders oppdateringsrate, avhengig av farten og kursendringene til fartøyet. Forutsatt at AIS-signalene plukkes opp vil AIS ha en høyere rapporteringsfrekvens, selv med den foreslåtte endringen i frekvens i VMS.

VMS-løsningen stiller strenge krav til utstyr og installasjon, samt forbud mot å slå av, skade, ødelegge eller på annen måte manipulere utstyret, for å sikre at dataene vi mottar har god kvalitet. På dette punktet er det stor forskjell mellom de to løsningene. VMS har formelle krav som sikrer at;

1. kun enheter som oppfyller myndighetenes krav til utstyr benyttes.
2. enheten om bord i fartøyet er i stand til automatisk å logge posisjon, kurs og fart, og dersom disse ikke positivt blir levert videre, lagre meldingene og ettersende disse når kontakt med mottaker igjen oppnås.
3. enheten er sikret mot manipulasjon og at man blir informert om evt. endringer i status på enheten eller tekniske problem.
4. en vet hvor enheten som sender posisjonsrapporter faktisk er (om bord i korrekt fartøy).
5. enheten er korrekt satt opp for å sikre best mulig ytelse.



6. posisjonsrapportene faktisk blir sendt og mottatt av korrekt mottaker (Fiskeridirektoratet).
7. meldingens innhold ikke endres før melding er mottatt hos endelig mottaker (sikre linjer).

Fiskeridirektoratet har valgt en aktiv rolle for å sikre at VMS-utstyret oppfyller fastsatte krav (ref. punkt 1.). Produsent, importør eller forhandler må fremstille utstyret for godkjenning til Fiskeridirektoratet, og det blir utstedt et eget godkjenningsdokument. Dersom det er betingelser knyttet til godkjenningen vil det også fremgå av dokumentet. AIS skiller seg fra dette ved at produsenter, importører og distributører pålegges en rekke krav til dokumentasjon på at maritimt radioutstyr fyller krav til utforming, konstruksjon, yteevne og merking i medhold av forskrift om EØS krav til maritimt radioutstyr som også omfatter AIS-utstyr klasse A for fiskefartøy 15 meter og over.

ERS-forskriften krever at det til enhver tid skal benyttes kommunikasjonsutstyr som har dekning i de områdene fisket utøves i (ref. punkt 2.). Fiskeridirektoratet sertifiserer utstyret for ulike områder, og dersom et fartøy skal fiske i et område hvor det eksisterende utstyret ikke har dekning må det anskaffes nytt utstyr for å fylle kravene til dekning. Dekning betyr i denne sammenhengen at fartøyet kan avgi rapporter til en mottaker, og at Fiskeridirektoratet faktisk mottar meldingen. Uavhengig av rapporteringsløsning (VMS og AIS) vil vi ha «blind spots». Dette vil også kunne gjelde innenfor områder VMS-utstyret er sertifisert for. For å sikre et komplett datasett er det derfor nødvendig at utstyret i fartøyene kan lagre og automatisk ettersende dataene når kommunikasjon igjen er mulig. AIS-systemet er ikke tilrettelagt for å lagre og ettersende data. De meldingene som ikke blir mottatt av en basestasjon/satellitt er tapt.

ERS-forskriften har en rekke pålegg til ansvarshavende om bord for å sikre kvaliteten på datastrømmen (ref. punkt 3.); forbud mot å slå av, skade eller ødelegge eller på annen måte manipulere posisjonsrapporteringssystemet, påse at data ikke blir endret, antenner ikke blokkeres, at strømforsyningen ikke brytes og at posisjonssystemet ikke fjernes fra fartøyet. For å kunne dokumentere slike situasjoner, stilles det krav til at VMS automatisk skal sende rapporter som indikerer om systemet har blitt utsatt for en ytre påvirkning. Når meldinger fra AIS blir borte har vi ingen informasjon hva dette skyldes. Årsaken kan være manglende dekning, eller tekniske problemer med utstyret. Det er også mulig at systemet bevisst manipuleres til å ikke sende signaler for eksempel ved at sender slås av eller at «det settes en bøtte» over antennen.

Fiskeridirektoratet stiller krav til at utstyret installeres av godkjent installatør, som plikter å melde gjennomførte installeringer til Fiskeridirektoratet (ref. punkt 4.). Meldingene til Fiskeridirektoratet skal blant annet inneholde opplysninger om hvordan utstyret er montert, hvordan utstyret er sikret mot flytting, løpenummer på forseglingsetikett og hvordan denne er satt på for å beskytte utstyret mot åpning. Installatør må også bekrefte at programvaren er beskyttet med passord i tråd med instruks.

Også andre sporingssystemer, som AIS er underlagt krav til installasjon. I tillegg til tidligere nevnte forskrifter, har IMO utarbeidet guidelines for installasjon av AIS-utstyr.



Sjøfartsdirektoratets forskrifter krever at slikt utstyr skal være påslått kontinuerlig og at utstyret skal testes årlig i forbindelse med den periodiske radiobesiktelsen. Testen skal verifisere korrekt programmering av skipets statistiske informasjon, korrekt datautveksling med tilkoblede sensorer så vel som verifisering av radioytelse ved frekvensmåling.

Et krav til at utstyret skal installeres av godkjent installatør vil også sikre at monteringsanvisninger blir fulgt og at utstyret blir satt opp på en slik måte at ytelsen blir best mulig (ref. punkt 5.).

At posisjonsrapportene faktisk blir sendt til og mottatt av Fiskeridirektoratet er på mange måter en oppsummering av punktene ovenfor (ref. punkt 6.). Fiskeridirektoratet analyserer posisjonsrapporteringen fra det enkelte fiskefartøy daglig og dersom avvik identifiseres blir det satt i gang tiltak overfor det aktuelle fartøy for å korrigere situasjonen. Tilsvarende overvåkning finnes i dag ikke for AIS.

6.3.1 Tilstrekkelig kvalitet

Nye krav til rapportering for fartøy under 15 meter må utformes slik at dataene har en kvalitet som dekker behovet for ressurskontroll av fiskeri i sann tid og kan benyttes til analyser, statistikk og rådgivning for de enkelte bestander i ettetid.

Datainnsamling fra fartøy under 15 meter gir et potensiale for posisjonsrapportering fra 5.500 aktører i kystflåten. Dette er et langt bedre datagrunnlag når vi sammenligner med opplysningene og fangstfelt som vi har i dagens landings- og sluttседdelsystem. VMS stiller krav om en del elementer som skal sikre kontroll med selve datainnsamlingen. Dette sikrer pålitelige data, og gir et komplett datasett på fartøynivå. Datasettet fra AIS systemet kan være mangelfullt, og vi kjenner ikke den bakenforliggende årsaken til «hullene» i datasettet.

Når dataene skal benyttes til statistikkformål, i analyser eller som grunnlag for bestandsrådgivning er det i mange tilfeller mulig å korrigere for at det ikke er komplett datagrunnlag på fartøynivå ved hjelp av statistiske metoder.

Problemstillingene i det kystnære fisket kan være komplisert blant annet pga. små bestander, sjeldne arter, stor geografisk diversitet og genetisk differensiering. Dersom posisjonsdata systematisk mangler for eksempel i bestemte avgrensede områder eller ved tilfeldig bifangst av sjeldne arter osv. kan nytten av dataene reduseres. Mange datafattige bestander kan beskattes av få aktører eller være fangst i et avgrenset område eller tidsperiode.

Med toveis kommunikasjon med fiskeflåten i ERS (ref. avsnitt 5.1.6), skal utvalgte fangster bestilles for en mer utfyllende prøvetaking. Dette uttrekket skal gjøres basert på statistisk metode. For å sikre representativ og god prøvetaking er det nødvendig at posisjonsdata er av en viss kvalitet. Det vises også til avsnitt 5.1.2 «melding om fangst», med oversikt over Havforskningsinstituttets databehov. Det er viktig at punktene a) -c) er av samme høye oppløsning.



I ressurskontrollssammenheng er det viktig å ha komplett datamateriale på enkeltfartøynivå i sann tid. Som bevis i straffesak er det viktig at punktene 1-7 i avsnitt 6.3 er oppfylt. Når et nytt system skal innføres for alle fartøy under 15 meter bør vi fra starten sikre at flest mulig behov er ivaretatt.

6.3.2 Nytte- og kostnadsvurderinger

De relativt omfattende kravene i alternativ 1 skal sikre at dataene vi samler inn er av god kvalitet, dvs. at de er nøyaktige, pålitelige og verifiserbare. VMS, sammen med ERS, er et heldekkende system som gir oss informasjon om hva og hvor mye som faktisk fiskes, med hvilke redskap samt hvor og når fisket ble utført. Systemet danner grunnlaget for et datagrunnlag av god kvalitet.

Gevinsten av alternativ 1 er et sikrere datagrunnlag for bestandsvurderinger slik at vi kan bedre forvalte de marine bestandene. Vi kan komme tidligere i gang med forvaltningstiltak, og tiltakene kan være mer presise. Vi får et godt datagrunnlag for arealbeslutninger, slik at fiskerienes reelle arealbehov kan synliggjøres, og miljøsertifiserte fiskerier slik at vi får tilgang til viktige markeder.

Havforskningsinstituttets datainnsamling kan bli mer presis og kostnadseffektiv, og ressurskontrollen kan bli mer målrettet og effektiv, slik at vi kan få mest mulig ut av ressursene avsatt til kontroll. En del gjeldende rapporteringskrav vil også forsvinne, herunder krav til AIS i kongekrabbefisket og i fisket etter leppefisk, landingsmeldinger i kystfiskeappen, og rapportering til Kystvaktentralen om setting av redskap samt avslutning av fiskeoperasjonen. Enkelte opplysninger på landings- og sluttseddel som allerede er gitt i fangstmeldingen kan forhåndsutfylles, som for eksempel redskap, fangstfelt, sone.

Utvidet datainnsamling vil også kreve tiltak fra fartøyeiere, ved at de må sette seg i stand til å rapportere ihht. de kravene forvaltningen setter. I oversikten nedenfor gis vårt beste estimat basert på den kunnskapen vi har i dag.

Dersom alternativ 1 besluttes vil kostnadene for posisjonsrapportering variere etter hvilken sendertype som benyttes og hvilken kontrakt fisker har inngått med leverandør. Noen sendere krever betaling per rapport, mens leverandører av andre typer utstyr benytter faste månedlige kostnader gitt en frekvens innenfor visse intervaller (sendere som kommuniserer meldinger ved hjelp av iridium satellitt, bredbånd og GPRS). Nye typer sporingsutstyr er satt opp til å kunne kommunisere posisjonsrapporter via satellitt og GPRS, ved at de automatisk velger billigste kommunikasjonsmetode. Slikt utstyr har da dekning både til havs og kystnært.

Anskaffelse av godkjente sendere dedikert for posisjonsrapportering via satellitt har i dag en kostnad i størrelsesorden 19-30.000 kr for dyreste type utstyr. Eksempler på slikt utstyr er sendere som kommuniserer via Inmarsat-C, Iridium, eller kombinerer Iridium og GPRS. I tillegg kommer installasjonskostnader.



Med dagens krav til posisjonsrapporteringsfrekvens er datakostnader for uavbrutt rapportering via Inmarsat C ca kr. 9.500 per år, basert på en dollarkurs på NOK 9.00. Dersom frekvenskravet via satellitt økes til 6 ganger per time vil tilsvarende kostnad bli ca kr. 57.000 per år for Inmarsat C. Datakostnader kun via Iridium er med dagens frekvenskrav ca kr. 7.000 per år. Med rapportering 6 ganger per time vil kostnader via kun Iridium bli anslagsvis kr. 19.000 per år. For en enhet som sender både via iridium og GPRS vil naturligvis datakostnaden bli lavere jo større andel av trafikken som går via mobilnettet. Datatrafikk kun via mobilnettet koster med dagen frekvens kr 180 per måned for billigste alternativ, dvs kr 2.160 per år.

Et rimeligere alternativ som snart vil være på markedet har en pris som er estimert til ca. kr. 10.000. En ren GPRS-sporing (rapporter via mobilnett) vil ha faste datakostnader på ca 150 kroner per måned. Dette vil da være det billigste VMS-alternativet som er på markedet. VMS er utviklet for et spesifikt formål og markedet har frem til nå vært begrenset til fiskefartøy over 15 meter. Krav om at alle fiskefartøy skal være utstyrt med VMS danner grunnlag for leverandører som ser muligheten til å utvikle produkter ved relativt stor økning i antall potensielle kjøpere. Dagens situasjon vil derfor fortsatt kunne endre seg.

Alle sendere som i dag er godkjent for sporing av fiskefartøy (VMS) kan også benyttes til å kommunisere ERS-meldinger (men ikke alle er satt opp for dette formålet).

Ved alternativ 2 er billigste godkjente rattmerket klasse B AIS hos en større forhandler kr 7.200. Med antenne og kabler blir dette tett på 10.000. For en klasse A kan man doble den summen. Det er også andre AIS som selges som klasse B, men som ikke er rattmerket, disse kan man finne til veldig lave priser. Mange fartøyeiere har allerede anskaffet klasse A eller klasse B AIS sender av sikkerhetsmessige hensyn. Fartøyeiernes driftskostnader er relativt lave, da det er ikke knyttet kommunikasjonskostnader til sending av meldingene. Det stilles per i dag ingen formelle krav til hvem som skal installere utstyret.

AIS har ingen mulighet for to-veis kommunikasjon, og kan ikke fylle kravene til elektronisk fangst- og aktivitetsrapportering (ERS-meldinger). Posisjonsrapportering ved AIS, krever at det også investeres i ERS-utstyr.

I henhold til internasjonale avtaler er det flaggstaten som har ansvaret for å etablere en sentral for mottak, kvalitetssikring og eventuell videresending av posisjonsrapporter til andre kyststaters nasjonale overvåkingssenter (Fisheries Monitoring Center, FMC). AIS vil ikke oppfylle kravene som følger av internasjonale avtaler om VMS, og fartøy som fisker utenfor NØS må påvente å bruke VMS.

Påliteligheten av dataene er bestemmende for nytteverdi og bruksområde. Kravene som stilles i alternativ 1, er mer omfattende, men etablerer et helhetlig system slik at vi har hånd om datakvaliteten. Kapittel 2 lister formål datainnsamlingen skal dekke og nytten av innsamlede data. Alternativ 1 sikrer også at vi er godt rustet til å dekke databehov ved eventuelle nye forvaltningsbehov i fremtiden.



Sett hen til potensielle fangstinntekter fartøyeierne kan oppnå, synes kostnadene, både investerings- og driftskostnader, ved fangst og posisjonsrapportering å være forholdsvis lave. Byrden vil åpenbart være størst for de aller minste fartøyene. Den teknologiske utviklingen går imidlertid svært raskt og det er sannsynlig at både investerings- og driftskostnadene vil bli relativt sett lavere etter hvert. Fiskeridirektoratet mener at kostnadene ved fangst- og posisjonsrapportering er innenfor det som kan oppfattes som rimelig når en tar i betraktning at fiskerne høster av fellesskapets ressurser og målt opp mot de data og datakvalitet et slik system vil gi.

6.4 Alternativ 3 - posisjonsmeldinger i ERS

Alternativ 3 innebærer å samle inn posisjonsdata ved å benytte det tekniske utstyret for kommunikasjon av ERS-meldinger²⁵.

For å oppfylle kravet til ERS må fartøyet blant annet være i stand til å motta meldinger fra Fiskeridirektoratet i form av returnmeldinger (kvitteringer på at innsendt ERS-rapport er mottatt av Fiskeridirektoratet). Innføring av ERS (kap. 5 «Fangst- og aktivitetsdata») medfører med andre ord at kystfiskefartøy må utstyres med to-veis kommunikasjonsutstyr. Det bør derfor vurderes om denne infrastrukturen også kan benyttes til å kommunisere pålagte posisjonsrapporter. Dette presenteres som et tredje alternativ til VMS og AIS.

Fiskeridirektoratet har vært i kontakt med to av dagens leverandører av ERS programvare til norske fiskefartøy og utfordret dem på muligheten til å videreutvikle eksisterende ERS programvare og infrastruktur til også å rapportere posisjonsrapporter. Begge leverandører sier at dette lar seg gjøre. Kostnadene med kommunikasjon av slike posisjonsmeldinger vil være lav (gitt at meldingene kan kommuniseres vha. etablerte ERS kommunikasjonsmetode). Økt frekvens til hvert 5 minutt vil heller ikke skape store problem eller ekstra kostnader.

Noen sentrale problem må imidlertid løses før en slik løsning evt. kan realiseres. Det må etableres en metode for å verifisere at utstyret som benyttes faktisk er om bord i fartøyet, og det må etableres minimumskrav til nøyaktighet på de posisjoner som faktisk måles.

Førstnevnte bør kunne løses ved at utstyr som benyttes logisk knyttes opp mot annet faststående utstyr om bord i fartøyet (slik teknologi er allerede utviklet av Collecte Localisation Satellites SA hvor det kreves pålogging fra nettbrett eller pc til fast enhet om bord via bluetooth eller kabel). Sistnevnte bør løses ved at leverandør sikrer at benyttet rapporteringsenhet logisk knyttes til GPS antenne, eller dersom nettbrett benyttes, at kvalitetsinnstillingen i stedsjeneste er satt på høyest mulig kvalitet og ikke kan endres av bruker. Slik ny funksjonalitet i ERS-programmet vil på samme måte som mer «vanlige» endringer i ERS kreve testing og en ny godkjenning fra Fiskeridirektoratet før den kan tas i bruk.

²⁵ Opplysninger om posisjoner finnes i ERS-meldinger (DCA-meldinger).



Kostnadene ved alternativ 3 vil kunne bli lav for næringsutøver, samtidig som de krav som stilles vil bidra til komplett sett av posisjonsdata. Fiskeridirektoratets mottak av posisjonsrapporter og ERS-meldinger må moderniseres og oppgraderes i nær fremtid. Krav til posisjonsrapportering og ERS for alle fartøy, samt økt frekvens aktualiserer en slik modernisering.

7 Administrative kostnader

I dag omfattes i størrelsesorden 600 norske fartøy av krav til VMS og ERS. Ved å utvide rapporteringskravene til å omfatte alle norske fartøy, økes antall fartøy til om lag 6000 fartøy.

Dette vil være et helt nytt og interessant marked for både leverandører av kommunikasjonsløsninger og ERS programvare. Ventelig vil antall leverandører som ønsker å fremstille seg for godkjenning til bruk i den norske fiskeflåten øke sterkt. Dette og den sterke økningen i antall fiskefartøy som omfattes av ordningen, samt krav til høyere frekvens på posisjonsrapportering vil medføre en enorm økning i antall posisjons- og ERS meldinger som mottas i Fiskeridirektoratet.

En slik økning i antall meldinger vil kreve økt innsats og bemanning i Fiskeridirektoratet. I tillegg til behovet for økte ressurser vil en slik sterk økning i mengden data «tvinge frem» omlegginger i hvordan Fiskeridirektoratet i dag kommuniserer med installatører av sporingsutstyr og leverandører av ERS programvare, hvordan meldingsflyten overvåkes og i måten man responderer på ved identifiserte avvik. Fiskeridirektoratet må derfor påregne store utviklingskostnader for å etablere nødvendig teknologi for kontinuerlig overvåking og automatisk identifisering av avvik i rapporteringen fra den enkelte aktør, eksempelvis gjennom bruk av maskinlæringsteknologi. Effektiv bruk av data forutsetter også en tydelig kravspesifikasjon, der definisjon av dataelementer i størst mulig grad er konsistente på tvers av datakilder.

En slik økning i antall fartøy som pålegges rapportering og ikke minst antall meldinger som mottas og som skal kvalitetssikres tilsier at Norsk FMC som har ansvaret for å overvåke meldingsflyt, avdekke avvik og korrigere evt. situasjoner, må utføre sitt virke på en helt annen måte i fremtiden.

8 Iverksetting – trinnvis innføring

Behovet for disse dataene tilsier at datainnsamlingen bør settes i gang så raskt som mulig. Vi anbefaler i utgangspunktet at regelverket inkluderer alle fartøyene samtidig. Av praktiske hensyn vil Fiskeridirektoratet imidlertid foreslå at krav om posisjonsrapportering og ERS for fiskefartøy under 15 meter gjennomføres trinnvis. Denne trinnvise innføringen kan være basert på fartøyets lengde eller evt. basert på hvilket fiskeri fartøyet deltar i.



Fiskeridirektoratet har siden 2000 benyttet en slik trinnvis innføring ved senking av sporingsgrensen fra opprinnelig 24 m største lengde, via 21 m største lengde, 18 m største lengde for i 2008 å ende opp med at kravet til posisjonsrapportering omfatter alle fartøy 15 meter og over. Krav til ERS ble gjort gjeldende for alle norske fiskefartøy 15 meter og over fra og med høsten 2009.

Ved trinnvis innføring basert på fartøyets lengde anbefales det å starte med fartøy fra 13-15 meter. Dersom en finner det mer hensiktsmessig med en trinnvis innføring basert på fiskeri, anbefaler Fiskeridirektoratet at krav om posisjonsrapportering og ERS innføres først for fartøy som deltar i fisket etter kongekrabbe og i fisket etter leppefisk. Dette er kystnære fiskeri som gjennomføres med i hovedsak små fartøy under 15 meter, og er fiskerier som Fiskeridirektoratet bruker mye ressurser til oppfølging av.

9 Avslutning

I forvaltningen av datafattige bestander og i arbeidet med å følge opp forvaltningsprinsippet er det svært ønskelig å kunne bygge på et mer omfattende og detaljert datagrunnlag. Innsatsdata og posisjoner som angir hvor fisket foregår, vil gi et sikrere grunnlag for bestandsvurderinger og en bedre forvaltning av bestandene. Kunnskapen kan gi oss faresignaler på et tidligere tidspunkt, og gjør oss i stand til å iverksette tiltak raskere og mer treffsikkert. En reduksjon i fangst av en art kan ha flere årsaker enn endringer i bestandssituasjonen, som for eksempel at fartøyene har endret fiskemønster. Innsatsdata gjør at vi i større grad kan tolke trender i fangstdataene. Sammen med posisjonsdata får vi også kunnskap om utbredelse og beskatning av lokale bestander eller bestandskomponenter.

Med dagens begrensede kunnskap om beskatning og bestandssituasjon for datafattige bestander, reflekteres også kunnskapsnivået i tiltakene. For eksempel kan føre-var prinsippet gi strengere reguleringer fordi bestandsreduksjon oppdages sent og det er behov for å handle raskt. Begrenset bestandskunnskap kan også føre til at det legges opp til et lavere uttak av en bestand enn det vi ellers kunne hatt.

Posisjonsdataene vil bli kartfestet og formidlet gjennom kystnære fiskeridata, og dermed også digitalt tilgjengelige for kommunene. Posisjons – og aktivitetsdata fra kystfiskeflåten vil gi kommunene et bedre kunnskapsgrunnlag når fiskeriinteressene skal vurderes i arealplanprosesser. Det setter også Fiskeridirektoratet bedre i stand til å ivareta denne delen av fiskeflåtens reelle behov for areal i kystsonen gjennom oppfølgende dialog med kommunen. Også i forhold til andre interessenter i kyst- og havområdene, for eksempel petroleum, havvind, havbruk og gruvedrift er kunnskap om fiskerienes arealbehov av stor viktighet.

En annen viktig gevinst er miljøsertifisering og markedsadgang, da forskjellige sertifiseringsorganer og andre lands myndigheter allerede i dag etterspør dokumentasjon på hvor fisken er fanget (sporbarhet).



Et system med toveis kommunikasjon gjør det mulig å spisse kunnskapen i ressursforskningen. Dette åpner for at Havforskningsinstituttet kan bestille mer utfyllende informasjon fra et utvalg av flåten. Dette vil også kunne dekke behovet for etterspurt overvåkningsfiske/forskningsfiske, for eksempel etter pigghå.

Tiltak som sikrer etterprøvbare data er viktige for å sikre etterlevelse av reguleringene. Fiskerikontrollutvalget viser til at elektronisk rapportering av fangst- og aktivitetsdata er et viktig steg på veien mot et automatisert dokumentasjonssystem, og tilrår iverksettelse så snart som mulig. Nærings- og fiskeridepartementet mener elektronisk rapportering er et nødvendig skritt mot en bedre ressurskontroll, og viser til at i bunnfiskeriene står flåten under 15 meter for rundt 30 prosent av førstehåndsomsetningen.

Forslaget om utvidet rapportering setter både tekniske, sikkerhetsmessige og innholdsmessige krav. Systemleverandører kan basert på disse kravene utvikle produkter som de kan tilby til næringen. Mange av meldingene som pålegges fisker, kan sendes automatisk og dermed kan teknologien begrense det manuelle arbeidet for fisker i forbindelse med rapporteringsplikten. Innfasing av utvidet datainnsamling fra fiskefartøy under 15 meter vil innebære at kystfiskeappen (landingsmelding) fases ut.

Innledningsvis pekte vi på behovet for innrapportering av forbruk av drivstoff i forbindelse med eventuell kompensasjon for CO₂-avgift. Vi ser for oss at ERS-teknologien kan bidra til en enkel innrapportering av nødvendige data om bruk av drivstoff (og type drivstoff) og ber om synspunkter på dette.

Utvidet datainnsamling fra fartøy under 15 meter innebærer;

- Et krav om at alle fartøy skal rapportere fangst- og aktivitetsdata elektronisk (ERS), tilsvarende krav til elektronisk rapportering for fartøy over 15 meter. Sammenlignet med gjeldende krav for fartøy over 15 meter (ERS forskriften) foreslås noen endringer;
 - Melding om havneavgang sendes før fartøyet går fra land.
 - Krav til rapportering av den enkelte fangstoperasjon.
 - Krav til rapportering av landingstidspunkt og landingssted/-mottak.
 - Krav til å oppgi kvantum og type drivstoff fartøyet har ombord.
 - Krav til support/støttefunksjon hos leverandør formaliseres i forskriften.

Detaljene rundt dette forslaget finnes i avsnitt 5 «Fangst- og aktivitetsdata».

- Krav om at alle fartøy skal rapportere posisjonsdata. 3 alternative løsninger skisseres;
 - VMS – krav om posisjonsrapportering, tilsvarende krav til rapportering for fartøy over 15 meter. Sammenlignet med gjeldende krav for fartøy over 15 meter foreslås endret krav til frekvens.
 - AIS – krav om at alle fartøy skal ha AIS utstyr om bord. Det foreslås krav om klasse A AIS utstyr og krav til at utstyret monteres av godkjent installatør.
 - Posisjonsmeldinger i ERS.



Detaljene rundt disse tre løsningene finnes i avsnitt 6 «Posisjonsrapportering».

Denne gjennomgangen har også gitt noen forslag som har betydning for fartøy over 15 meter;

- Melding om havneavgang sendes før fartøyet går fra land.
- Krav til rapportering av den enkelte fangstoperasjon.
- Krav til rapportering av landingstidspunkt og landingssted/-mottak.
- Krav til å oppgi kvantum og type drivstoff om bord i fartøyet.
- Krav til support/støttefunksjon hos leverandør formaliseres i forskriften.
- Posisjonsrapporter skal sendes inn hvert 5. minutt. Når fartøyet kun kan kommunisere slike meldinger vha. satellitt settes kravet til hvert 10. minutt.

I vedlagte forslag til endring av forskrift (avsnitt 10), er forslaget til fangst- og aktivitetsrapportering (ERS) innarbeidet. Da det er tre alternativ for posisjonsrapportering er dette ikke inkludert i forskriftsforslaget.



10 Forslag til endring av forskrift

Forskrift om endring av forskrift om posisjonsrapportering og elektronisk rapportering for norske fiske- og fangstfartøy

Fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet xx.xx.2020 med hjemmel i lov 6. juni 2008 nr. 37 om forvaltning av viltlevande marine ressursar (havressurslova) §§ 34-37, 43 og 59.

I

I forskrift 21. desember 2009 nr. 1743 om posisjonsrapportering og elektronisk rapportering for norske fiske- og fangstfartøy gjøres følgende endring:

Forskriften § 2 tredje ledd (ny) skal lyde:

Forskriften § 4 andre ledd gjelder for leverandører av elektroniske rapporteringssystemer.

§ 4 andre ledd (ny) skal lyde:

Leverandører av elektroniske rapporteringssystemer skal tilby brukerstøtte hele døgnet, deriblant på helge- og helligdager.

§ 4 andre og tredje ledd blir deretter tredje og fjerde ledd.

§ 7 første ledd bokstav e) (endret) skal lyde (punktum er endret til komma):

e) på eller over 12 meter største lengde som oppholder seg i EU-sonen,

§ 7 første ledd bokstav f) – g) (ny) skal lyde:

*f) på eller over 13 meter største lengde fra og med 1. januar 2022,
g) som ikke er nevnt i bokstav a) – f) uavhengig av hvor de befinner seg, trer i kraft når
Fiskeridirektoratet bestemmer.*



§ 8 første ledd (endret) skal lyde:

Fartøy som nevnt i § 7 første ledd skal sende melding om fartøyets posisjon til Fiskeridirektoratet minimum hvert femte minutt. Når fartøyet kun kan kommunisere slike meldinger via satellitt skal melding sendes minimum hvert tiende minutt.

§ 10 første ledd bokstav e) (endret) skal lyde:

e) på eller over 12 meter største lengde som oppholder seg i EU-sonen,

§ 10 første ledd bokstav f) – g) (ny) skal lyde:

*f) på eller over 13 meter største lengde fra og med 1. januar 2022,
g) som ikke er nevnt i bokstav a) – f) uavhengig av hvor de befinner seg, trer i kraft når Fiskeridirektoratet bestemmer*

§ 11 første ledd (endret) skal lyde:

Fartøy som nevnt i § 10 skal sende melding om havneavgang før havneavgang. Meldingen skal sendes uavhengig om fartøyet har landet fangst eller ikke. Med havneavgang menes det tidspunkt fartøyet ikke lenger ligger til kai eller er fortøyd til kai.

§ 11 andre ledd (endret) skal lyde:

Melding om havneavgang skal inneholde følgende opplysninger:

Dataelement	Kode	Påkrevd/Valgfri	Forklaring
Meldingstype	TM	P	DEP, melding om havneavgang
Meldingsnummer	RN	P	Serienummer for meldingen inneværende år
Sekvensnummer	SQ	V	Serienummer for meldingen inneværende år mellom et fartøy og endelig mottaker
Radiokallesignal	RC	P	Fartøyets radiokallesignal
Fartøynavn	NA	V	Fartøyets navn
Registreringsmerke	XR	V	Fartøyets registreringsnummer
Skipper	MA	P	Skippers navn



Meldingsdato	DA	P	Dato meldingen er sendt i UTC (Coordinated universal time) (ÅÅÅÅMMDD)
Meldingstid	TI	P	Tidspunkt når meldingen er sendt i UTC (TTMM)
Avgangshavn	PO	P	Internasjonal kode for havnen som forlates ISO alfa 2 landkode + 3 bokstaver havnekode UN/LOCODE (The United Nations code for Trade and Transport Locations.)
Dato avgang havn	ZD	P	Dato for avgang havn i UTC (ÅÅÅÅMMDD).
Tid avgang havn	ZT	P	Tidspunkt for avgang havn i UTC (TTMM).
Kvantum om bord	OB	P	Fangst om bord fordelt på fiskesort (FAO fiskesortkode) i kilo rund vekt. Parvis angitt.
Dato	PD	P	Dato for fiskestart i UTC (ÅÅÅÅMMDD). Fartøy som kun skal drive omlasting skal angi antatt dato for første omlasting.
Tid	PT	P	Antatt tidspunkt for fiskestart i UTC (TTMM). Fartøy som kun skal drive omlasting skal angi antatt tidspunkt for første omlasting.
Posisjon bredde	LA	P	Antatt posisjon bredde for fiskestart. Fartøy som kun skal drive omlasting skal angi antatt posisjon bredde for første omlasting. N/SGGDD (WGS-84).
Posisjon lengde	LO	P	Antatt posisjon lengde for fiskestart. Fartøy som kun skal drive omlasting skal angi antatt posisjon lengde for første omlasting. E/WGGGDD (WGS-84).
Fiskeriaktivitet	AC	P	Se vedlegg 6
Målart	DS	P	Planlagt målart (FAO fiskeslagskode), angi kun en
<i>Drivstofftype</i>	<i>FQ</i>	<i>P</i>	<i>Drivstoffbeholdning ved havneavgang fordelt på type drivstoff, se vedlegg 7. Parvis angitt.</i>
<i>Drivstoff mengde</i>	<i>*</i>	<i>P</i>	<i>Mengde drivstoff ved havneavgang fordelt på type drivstoff, se vedlegg 7. Parvis angitt.</i>
Kanselleringskode	RE	V	Feilkode som viser at det er en kansellering, se vedlegg 2.

*Kode vil fastsettes på et senere tidspunkt

§ 12 fjerde ledd (endret) skal lyde:



Opplysninger i blokk B skal angis for hver enkelt fiskeoperasjon og skal registreres fortløpende etter at hver fiskeoperasjon er fullført. Flere fiskeoperasjoner kan registreres parallelt. Med fiskeoperasjon menes perioden fra det tidspunkt et sammenhengende fiskeredskap settes i sjøen til det er tatt opp fra sjøen. Fiskeoperasjonen er fullført når fiskeredskapet er tatt opp av sjøen. *Fartøy som høster tare kan angi opplysningene i blokk B per døgn. Fartøy som høster tare fra ulike høstingsfelt i løpet av samme døgn, skal angi opplysninger i blokk B per felt og før feltskifte.*

§ 12 femte ledd (nytt) skal lyde:

Dersom fiskeriaktivitet (Blokk A – Dataelement AC) angis som SET skal kun dataelementene BD, BT, ZO, LT, LG, GE, GS, ME, GP, XT, XG og DU angis i Blokk B. Øvrige dataelementer skal angis i den samme Blokk B når redskapet tas opp.

§ 12 femte ledd blir deretter sjettede ledd.

I § 12 sjettede ledd (endret) skal alle rekkene fra og med «Meldingstype» til og med «Meldingstid» i blokk A være markert med samme farge som rekken «Blokk A Dataelement».

§ 12 sjettede ledd (endret) skal lyde:

Melding om fangst (DCA) skal inneholde opplysninger angitt i blokk A og B:

<i>Blokk A Dataelement</i>	<i>Kode</i>	<i>Påkrevd/ Valgfritt</i>	<i>Forklaring</i>
Meldingstype	TM	P	DCA, melding om fangst
Meldingsnummer	RN	P	Serienummer for meldingen inneværende år
Sekvensnummer	SQ	V	Serienummer for meldingen inneværende år mellom et fartøy og endelig mottaker.
Kjenningsignal	RC	P	Fartøyets radiokallesignal
Fartøynavn	NA	V	Fartøyets navn
Fiskerimerke	XR	P	Fartøyets registreringsnummer
Skipper	MA	P	Skippers navn
Meldingsdato	DA	P	Dato meldingen er sendt i UTC (ÅÅÅÅMMDD)
Meldingstid	TI	P	Tidspunkt når meldingen er sendt i UTC (TTMM)
<i>Posisjon bredde</i>	<i>LT</i>	<i>P</i>	<i>Posisjon bredde på tidspunktet for sending av melding +/- DD.ddd (WGS-84)</i>
<i>Posisjon lengde</i>	<i>LG</i>	<i>P</i>	<i>Posisjon lengde på tidspunktet for sending av melding +/- DD.ddd (WGS-84)</i>



Fiskeritillatelse	QI	P	Se vedlegg 5. Dersom det fiskes på flere fiskeritillatelser innenfor et døgn skal det sendes separate meldinger om fangst (DCA).
Fiskeriaktivitet	AC	P	Fartøyets hovedaktivitet. Se vedlegg 6.
Korrigeringskode	RE	V	Feilkode som viser at det er en korrigerings, se vedlegg 2
Meldingsversjon	MV	V	Ny meldingsversjon vil fullstendig erstatte forrige versjon og må derfor inneholde alle meldingsdata i korrekt form, alle versjoner av en melding skal ha samme RN
Havn	PO	PD	Navnet på havnen der det skal landes. ISO alfa 2 landkode + 3 bokstaver havnekode UN/LOCODE (The United Nations code for Trade and Transport Locations.) PD: påkrevd dersom fisket er avsluttet.

Blokk B Dataelement	Kode	Påkrevd/ Valgfritt	Forklaring
Dato	BD	P	Dato for start av fiskeoperasjon (ÅÅÅÅMMDD) i UTC
Tid	BT	P	Tidspunkt for start av fiskeoperasjon (TTMM) i UTC
Start sone	ZO	P	Sone der fiskeoperasjonen starter (LT, LG) (ISO alfa-3, se vedlegg 4)
Posisjon bredde	LT	P	Posisjon bredde ved start av fiskeoperasjon +/- DD.ddd (WGS-84)
Posisjon lengde	LG	P	Posisjon lengde ved start av fiskeoperasjon +/- DDD.ddd (WGS-84)
<i>Fiskedybde ved start</i>	*	<i>PD</i>	<i>Fiskedybde ved start av fiske angitt i meter (m)</i> <i>PD: påkrevd dersom angitt i forskrift med hjemmel i havressursloven.</i>
<i>Bunndybde ved start</i>	*	<i>PD</i>	<i>Bunndybde ved start av fiske angitt i meter (m).</i> <i>PD: påkrevd dersom angitt i forskrift med hjemmel i havressursloven.</i>
Redskap	GE	P	FAO redskapskode



Maskevidde	ME	PD	Minste maskevidde på redskap som benyttes angitt i millimeter (mm). PD: påkrevd dersom det fiskes med trål, snurrevad eller garn.
Redskapsspesifikasjon	GS	PD	1 = enkeltrål, 2 = dobbeltrål, 3 = trippeltrål. PD: påkrevd dersom fartøyet fisker med trål.
Type trål	MT	PD	<i>For eksempel: side: OTB-1, OTM-1, akter: OTB-2, OTM-2</i> <i>PD: påkrevd dersom fartøyet fisker med trål.</i>
Innsats	FO	PD	Antall krok og teiner eller total lengde garn (meter) samlet per <i>fiskeoperasjon</i> . PD: påkrevd dersom fartøyet driver fiske med line, garn eller fangst med teiner
Spileavstand	GO	PD	<i>Spileavstand i sorteringsrist angitt i millimeter (mm).</i> <i>PD: Påkrevd dersom det benyttes sorteringsrist</i>
Redskapsproblemer	GP	P	1 = bomkast, 2 = notsprenging, 3 = splitt, 4 = hull i sekk, 5 = mistet redskap, 6 = annet, 7 = bomskudd hval, 8 = tapt hval, 0 = ingen redskapsproblem
Posisjon bredde	XT	P	Posisjon bredde ved avslutning av fiskeoperasjon +/- DD.ddd (WGS-84)
Posisjon lengde	XG	P	Posisjon lengde ved avslutning av fiskeoperasjon +/- DDD.ddd (WGS-84)
Fiskedybde ved avslutning	*	PD	<i>Fiskedybde ved avslutning av fiske angitt i meter (m)</i> <i>PD: påkrevd dersom angitt i forskrift med hjemmel i havressursloven.</i>
Bunndybde ved avslutning	*	PD	<i>Bunndybde ved avslutning av fiske angitt i meter (m).</i> <i>PD: påkrevd dersom angitt i forskrift med hjemmel i havressursloven.</i>
Varighet	DU	P	Varighet for fiskeoperasjonen i minutter



Pumpet fra	TF	PD	<p>Radiokallesignal på fartøyet det pumpes fangst fra.</p> <p>PD: påkrevd dersom dataelementet AC i Blokk A er angitt som REL</p>
Fangstspesifikasjon	SS	PD	<p>NOR01 = Norsk vårgytende sild. NOR02 = Nordsjøsil.</p> <p>PD: påkrevd dersom feltet CA inneholder HER (norsk vårgytende sild eller nordsjøsil).</p>
Fangst	CA	P	<p>Total fangst fra denne fiskeoperasjonen fordelt på artskode (FAO kode) i kilo rund vekt. Parvis angitt.</p> <p>Bifangst av sjøpattedyr og sjøfugl føres under dette dataelementet parvis angitt fordelt etter art (FAO kode) og antall. Bifangst av levende koraller og levende svamper føres under dette dataelementet parvis angitt fordelt etter art (FAO kode) og kilo rund vekt. I tillegg skal fangst av tare føres under denne koden.</p> <p>Oversikt over FAO koder for fisk, sjøpattedyr, sjøfugl, levende koraller, levende svamper og tare finnes på www.fiskeridir.no.</p> <p>Dersom dataelementet GE i blokk B er gitt som HAR (harpun) skal det angis en Blokk B for hvert dyr/hver fangstoperasjon.</p>
Individnummer	IN	PD	<p>Verdi 1-999 per år.</p> <p>PD: påkrevd dersom dataelementet GE i Blokk B er gitt som HAR (harpun) og det ikke er bomskudd (GP=7). Samme IN som sendes manuelt ved feilsituasjoner, skal brukes når meldingen registreres og ettersendes elektronisk.</p>



Kjønn	SE	PD	Ved fangst av dyr av hannkjønn føres 1, dyr av hunnkjønn føres 2. PD: påkrevd dersom dataelementet GE i Blokk B er gitt som HAR (harpun) og det ikke er bomskudd (GP=7) eller tapt hval (GP=8)
Lengde	LE	PD	Dyrets lengde skal føres i centimeter (cm). PD: påkrevd dersom dataelementet GE i Blokk B er gitt som HAR (harpun) og det ikke er bomskudd (GP=7) eller tapt hval (GP=8)
Omkrets	CI	PD	Dyrets omkrets skal føres i centimeter (cm). PD: påkrevd dersom dataelementet GE i Blokk B er gitt som HAR (harpun) og det ikke er bomskudd (GP=7) eller tapt hval (GP=8)
Spekkmål	BM	PD	3 (A, B og C) spekkmål av dyret skal føres i millimeter (mm). PD: påkrevd dersom dataelementet GE i Blokk B er gitt som HAR (harpun) og det ikke er bomskudd (GP=7) eller tapt hval (GP=8)
Granatnummer	GN	PD	Nummer på granat brukt under fangstoperasjon. PD: påkrevd dersom dataelementet GE i Blokk B er gitt som HAR (harpun)
Lengde på foster	LF	PD	Foster lengde føres i centimeter (cm). PD: påkrevd dersom dataelementet GE i Blokk B er gitt som HAR (harpun) og sjøpattedyret bærer foster.

*Kode vil fastsettes på et senere tidspunkt



§ 13 sjette ledd (endret) skal lyde:

Melding om havneanløp skal inneholde følgende opplysninger:

<i>Dataelement</i>	<i>Kode</i>	<i>Påkrevd/Valgfritt</i>	<i>Forklaring</i>
Meldingstype	TM	P	POR, melding om havneanløp
Meldingsnummer	RN	P	Serienummer for meldingen i inneværende år
Sekvensnummer	SQ	V	Serienummer for meldingen inneværende år mellom et fartøy og en endelig mottaker
Radiokallesignal	RC	P	Fartøyets radiokallesignal
Fartøynavn	NA	V	Fartøyets navn
Registreringsmerke	XR	V	Fartøyets registreringsnummer i Merkeregisteret
Skipper	MA	P	Skippers navn
Meldingsdato	DA	P	Dato meldingen er sendt i UTC (ÅÅÅÅMMDD)
Meldingstid	TI	P	Tidspunkt når meldingen er sendt i UTC (TTMM)
Anløpshavn	PO	P	Internasjonal kode for havnen som anløpes, ISO alfa 2 landkode + 3 bokstaver havnekode UN/LOCODE (The United Nations code for Trade and Transport Locations.)
Landingsanlegg	LS	PD	Navnet på landingsanlegget (Tekst maks 60 karakterer). PD: påkrevd dersom fangst skal landes.
Landingsdato	LD	PD	Dato for landing i UTC (ÅÅÅÅMMDD). PD: påkrevd dersom fangst skal landes.
Landingstidspunkt	LT	PD	Tidspunkt for landing i UTC (TTMM). PD: påkrevd dersom fangst skal landes.
Dato	PD	P	Dato for havneanløp i UTC (ÅÅÅÅMMDD)
Tid	PT	P	Tidspunkt for havneanløp i UTC (TTMM)
Kvantum som skal landes	KG	PD	Kvantum som skal landes fordelt på fiskesort (FAO fiskesortkode) i kilo rund vekt. Parvis angitt. PD: påkrevd dersom fangst skal landes.
Kvantum om bord	OB	P	Fangst om bord fordelt på fiskesort (FAO fiskesortkode) i kilo rund vekt. Parvis angitt
Drivstoffbeholdning	FQ	P	Drivstoffbeholdning ved havneanløp fordelt på type drivstoff, se vedlegg 7. Parvis angitt.
Drivstoffmengde	*	P	Mengde drivstoff ved havneavgang fordelt på type drivstoff, se vedlegg 7. Parvis angitt.
Kansellering	RE	V	Feilkode som viser at det er en kansellering, se vedlegg 2



*Kode vil fastsettes på et senere tidspunkt

Vedlegg 7 (ny) skal lyde som følger (første rekke i tabellen skal være i kursiv):

Vedlegg 7. Drivstoffbeholdning (FQ) – Type drivstoff

<i>Kode</i>	<i>Definisjon</i>	<i>Mengdeangivelse</i>	<i>Forklaring</i>
*	Diesel	Liter	* skal brukes av fartøy som benytter diesel til drift.
*	Biodiesel		* skal brukes av fartøy som biodiesel til drift.
*	Biodiesel FAME (fettsyre-metyl-ester)		* skal brukes av fartøy som biodiesel FAME til drift.
*	HVO (Hydrogenerert Vegetabilsk Olje)		* skal brukes av fartøy som benytter hydrogenerert vegetabilsk olje til drift.
*	Elektrisitet		* skal brukes av fartøy som benytter elektrisitet til drift.
*	Bensin		* skal brukes av fartøy som benytter bensin til drift.
*	Naturgass - CNG		* skal brukes av fartøy som benytter naturgass (CNG, Compressed Natural Gas) til drift.
*	Naturgass - LNG		* skal brukes av fartøy som benytter naturgass (LNG, Liquified Natural Gas) til drift.
*	Naturgass - LPG		* skal brukes av fartøy som benytter



			naturgass (LPG, Lified Petroleum Gas) til drift.
*	Biogass - LBG		* skal brukes av fartøy som benytter biogass til drift.
*	Hydrogen		* skal brukes av fartøy som benytter hydrogen til drift.
*	Øvrige		* skal benyttes av fartøy som bruker andre drivstoff enn de som er angitt i vedlegget til drift.

*Kode vil fastsettes på et senere tidspunkt

II

Endringene trer i kraft 1. januar 2022.

Forskriften lyder etter dette:

Forskrift om posisjonsrapportering og elektronisk rapportering for norske fiske- og fangstfartøy

Fastsatt av Fiskeri- og kystdepartementet 21. desember 2009 med hjemmel i lov av 6. juni 2008 nr 37 om forvaltning av viltlevende marine ressurser (havressurslova) §§ 34, 35, 36, 37, 39, 43 og 59:

Kapittel I. Generelle bestemmelser

§ 1 Formål



Formålet med forskriften er å legge til rette for en effektiv regulering av fiskeriene, bedre kontroll med ressursuttaket og et bedre grunnlag for statistikk og forskning ved å benytte elektroniske systemer og digital kommunikasjon for å rapportere aktivitet og fangst.

§ 2 Saklig og stedlig virkeområde

Forskriften gjelder for norske fiske- og fangstfartøy uavhengig av hvor de befinner seg.

Med fiske- og fangstfartøy forstås ethvert fartøy som er utstyrt for eller driver fiske og fangst i ervervsøyemed, eller fartøy som bistår fiskeflåten, herunder transportfartøy som mottar fangst og lete- og forsøksfartøy.

Forskriften § 4 andre ledd gjelder for leverandører av elektroniske rapporteringssystemer.

§ 3 Krav til posisjonsrapporteringsutstyr

Norske fiske og fangstfartøy som omfattes av § 7 skal ha posisjonsrapporteringsutstyr ombord som tilfredsstillende kravene i forskrift 24. mars 2010 nr 454 om krav til utstyr og installasjon av posisjonsrapporteringsutstyr.

Det er forbudt å slå av, skade, ødelegge eller på annen måte manipulere posisjonsrapporteringsutstyret.

Ansvarshavende om bord på fartøyet skal påse at dataene ikke blir endret, at antenner som er tilkoblet posisjonsrapporteringsutstyret ikke blokkeres, at strømforsyningen til posisjonsrapporteringsutstyret ikke brytes og at posisjonsrapporteringsutstyret ikke fjernes fra fartøyet.

§ 4 Krav til elektroniske rapporteringssystemer og sending av meldinger

Norske fiske- og fangstfartøy skal sende meldinger angitt i denne forskrift elektronisk til Fiskeridirektoratet. Det skal kun benyttes rapporteringssystem som til enhver tid oppfyller Fiskeridirektoratets gjeldende krav til generering, autentisering og sikring av elektroniske meldinger og som er bekreftet tillatt av Fiskeridirektoratet. Til enhver tid skal det benyttes kommunikasjonsutstyr som har dekning i de områdene fisket utøves i.

Leverandører av elektroniske rapporteringssystemer skal tilby brukerstøtte hele døgnet, deriblant på helge- og helligdager.

Ansvarshavende om bord på fartøy skal forvisse seg om at rapporteringssystem installert om bord fungerer tilfredsstillende. Etter installering og etter at vesentlige endringer av systemet er gjennomført skal ansvarshavende på fartøyet sende minst to elektroniske testmeldinger.

Testmeldingen skal inneholde følgende opplysninger:

Dataelement	Kode	Påkrevd/ Valgfritt	Forklaring
-------------	------	-----------------------	------------



Meldingstype	TM	P	AUD, testmelding
Meldingsnummer	RN	P	Serienummer for meldingen inneværende år
Sekvensnummer	SQ	V	Serienummer for meldingen inneværende år mellom et fartøy og endelig mottaker
Radiokallesignal	RC	P	Fartøyets radiokallesignal
Fartøynavn	NA	V	Fartøyets navn
Registreringsmerke	XR	V	Fartøyets registreringsnummer
Skipper	MA	P	Skippers navn
Meldingsdato	DA	P	Dato meldingen er sendt i UTC (Coordinated universal time) (ÅÅÅÅMMDD)
Meldingstid	TI	P	Tidspunkt når meldingen er sendt i UTC (TTMM)
Fritekst	MS	V	0-255 karakterer lang tekst. Denne teksten vurderes kun etter avtale med Fiskeridirektoratet.

§ 5 Returnmelding ved elektronisk rapportering

Fiskeridirektoratet bekrefter mottak av melding angitt i denne forskrift automatisk med en returnmelding med meldingsidentifikasjon RET (Return). Dersom meldingen er mottatt uten vesentlig feil vil returnmeldingen angi meldingsstatus ACK (Acknowledged). Dersom meldingen mottas med vesentlig feil, vil returnmeldingen angi meldingsstatus NAK (Not acknowledged).

Melding sendt i henhold til denne forskrift anses som ikke mottatt av Fiskeridirektoratet dersom avsender ikke mottar returnmelding eller returnmeldingen viser meldingsstatus NAK. Dersom returnmeldingen angir meldingsstatus ACK innebærer dette en bekreftelse på at meldingen er mottatt av Fiskeridirektoratet, og at format og obligatoriske felt i meldingen er kontrollert og godkjent. Meldingsstatus ACK betyr ikke at meldingen for øvrig er kontrollert i forhold til om den er i samsvar med regelverket og de faktiske forhold.

Returnmeldingen skal inneholde følgende opplysninger:

Dataelement:	Kode:	Påkrevd/ Valgfritt	Forklaring:
Meldingstype	TM	P	RET, Returnmelding fra Fiskeridirektoratet
Meldingsnummer	RN	P	Nummeret på den kvitterte meldingen
Avsender	FR	P	NOR for norsk kvotekontroll
Mottaker	RC	P	Fartøyets radiokallesignal
Meldingsstatus	RS	P	ACK for godkjent / NAK for ikke godkjent
Returnert feilmelding	RE	P	Feilmeldingsnummer: Se vedlegg 2
Meldingsdato	DA	P	Dato RET meldingen er sendt i UTC (ÅÅÅÅMMDD)
Meldingstid	TI	P	Tidspunkt når RET meldingen er sendt i UTC (TTMM)



Meldingens versjonsnummer	MV	V	Heltall som viser versjonsnummer hentet fra kvittert melding dersom denne inneholder et versjonsnummer.
Sekvensnummer	SQ	V	Sekvensnummer hentet fra kvittert melding dersom denne inneholder et sekvensnummer

§ 6 Omkostninger

Omkostninger i forbindelse med anskaffelse, installasjon og bruk av utstyr som nevnt i denne forskrift skal dekkes av fartøyets eier. Fiskeridirektoratet kan i særlige tilfeller dekke utgifter til bruk av slikt utstyr.

Kapittel II. Posisjonsrapportering

§ 7 Saklig virkeområde for posisjonsrapportering

Bestemmelsene i dette kapitlet gjelder for norske fiske- og fangstfartøy:

- a) på eller over 15 meter største lengde uavhengig av hvor de befinner seg,
- b) under 15 meter største lengde som oppholder seg i farvann utenfor noen stats jurisdiksjon, og
- c) på eller over 12 meter største lengde som oppholder seg utenfor 4 nautiske mil fra grunnlinjene i Skagerrak, avgrenset mot vest av en rett linje gjennom Lindesnes fyr og Hanstholmen fyr og mot sør av en rett linje gjennom Skagen fyr og Tistlarna fyr,
- d) som høster tare,
- e) på eller over 12 meter største lengde som oppholder seg i EU-sonen,
- f) på eller over 13 meter største lengde fra og med 1. januar 2022,
- g) som ikke er nevnt i bokstav a) – f) uavhengig av hvor de befinner seg, trer i kraft når Fiskeridirektoratet bestemmer.

§ 8 Posisjonsrapportering

Fartøy som nevnt i § 7 første ledd skal sende melding om fartøyets posisjon til Fiskeridirektoratet minimum hvert femte minutt. Når fartøyet kun kan kommunisere slike meldinger via satellitt skal melding sendes minimum hvert tiende minutt.

Fiskeridirektoratet kan innhente melding om posisjonen for det enkelte fartøy med høyere frekvens enn angitt i denne bestemmelsen.

Melding om posisjon skal inneholde følgende opplysninger:

- a) Entydig identifikasjon av fartøyet,



- b) fartøyets geografiske posisjon i rapporteringsøyeblikket med en posisjonsfeil på under 500 meter med et konfidensintervall på 99 %,
- c) dato og tidspunkt for fartøyets posisjon,
- d) fart og kurs i rapporteringsøyeblikket og
- e) identifikasjon av hvilken rapporttype som sendes.

Når et fartøy har sendt automatiske posisjonsmeldinger i henhold til første og annet ledd fra samme posisjon i mer enn fire timer, kan slike meldinger sendes en gang hver tolvte time.

§ 9 Posisjonsrapportering for bestemte fartøygrupper og i særlige tilfeller

Fiskeridirektoratet kan for bestemte grupper av norske fiske- og fangstfartøy pålegge rapporteringsplikter nevnt i § 8, dersom internasjonale forpliktelser eller særlige grunner tilsier dette.

Fiskeridirektoratet kan i særlige tilfeller gjøre unntak fra rapporteringsplikter nevnt i § 8 for nærmere avgrensede tidsperioder.

Kapittel III. Elektronisk rapportering

§ 10 Saklig og stedlig virkeområde for elektronisk rapportering

Bestemmelsene i dette kapitlet gjelder for norske fiske- og fangstfartøy:

- a) på eller over 15 meter største lengde som driver fiske og fangst,
- b) under 15 meter største lengde som driver fiske og fangst i farvann utenfor noen stats fiskerijurisdiksjon, og
- c) på eller over 12 meter største lengde som driver fiske og fangst utenfor 4 nautiske mil fra grunnlinjene i Skagerrak, avgrenset mot vest av en rett linje gjennom Lindesnes fyr og Hanstholmen fyr og mot sør av en rett linje gjennom Skagen fyr og Tislarna fyr,
- d) som høster tare,
- e) på eller over 12 meter største lengde som oppholder seg i EU-sonen,
- f) på eller over 13 meter største lengde fra og med 1. januar 2022,
- g) som ikke er nevnt i bokstav a) – f) uavhengig av hvor de befinner seg, trer i kraft når Fiskeridirektoratet bestemmer.

§ 11 Melding om havneavgang

Fartøy som nevnt i § 10 skal sende melding om havneavgang før havneavgang. Meldingen skal sendes uavhengig om fartøyet har landet fangst eller ikke. Med havneavgang menes det tidspunkt fartøyet ikke lenger ligger til kai eller er fortøyd til kai.

Melding om havneavgang skal inneholde følgende opplysninger:



Dataelement	Kode	Påkrevd/ Valgfritt	Forklaring
Meldingstype	TM	P	DEP, melding om havneavgang
Meldingsnummer	RN	P	Serienummer for meldingen inneværende år
Sekvensnummer	SQ	V	Serienummer for meldingen inneværende år mellom et fartøy og endelig mottaker
Radiokallesignal	RC	P	Fartøyets radiokallesignal
Fartøynavn	NA	V	Fartøyets navn
Registreringsmerke	XR	V	Fartøyets registreringsnummer
Skipper	MA	P	Skippers navn
Meldingsdato	DA	P	Dato meldingen er sendt i UTC (Coordinated universal time) (ÅÅÅÅMMDD)
Meldingstid	TI	P	Tidspunkt når meldingen er sendt i UTC (TTMM)
Avgangshavn	PO	P	Internasjonal kode for havnen som forlates ISO alfa 2 landkode + 3 bokstaver havnekode UN/LOCODE (The United Nations code for Trade and Transport Locations.)
Dato avgang havn	ZD	P	Dato for avgang havn i UTC (ÅÅÅÅMMDD).
Tid avgang havn	ZT	P	Tidspunkt for avgang havn i UTC (TTMM).
Kvantum om bord	OB	P	Fangst ombord fordelt på fiskesort (FAO fiskesortkode) i kilo rund vekt. Parvis angitt.
Dato	PD	P	Dato for fiskestart i UTC (ÅÅÅÅMMDD). Fartøy som kun skal drive omlasting skal angi antatt dato for første omlasting.
Tid	PT	P	Antatt tidspunkt for fiskestart i UTC (TTMM). Fartøy som kun skal drive omlasting skal angi antatt tidspunkt for første omlasting.
Posisjon bredde	LA	P	Antatt posisjon bredde for fiskestart. Fartøy som kun skal drive omlasting skal angi antatt posisjon bredde for første omlasting. N/SGGDD (WGS-84).
Posisjon lengde	LO	P	Antatt posisjon lengde for fiskestart. Fartøy som kun skal drive omlasting skal angi antatt posisjon lengde for første omlasting. E/WGGGDD (WGS-84).
Fiskeriaktivitet	AC	P	Se vedlegg 6
Målarart	DS	P	Planlagt målarart (FAO fiskeslagskode), angi kun en
Drivstofftype	FQ	P	Drivstoffbeholdning ved havneavgang fordelt på type drivstoff, se vedlegg 7. Parvis angitt.
Drivstoff mengde	*	P	Mengde drivstoff ved havneavgang fordelt på type drivstoff, se vedlegg 7. Parvis angitt.
Kanselleringskode	RE	V	Feilkode som viser at det er en kansellering, se vedlegg 2.



*Kode vil fastsettes på et senere tidspunkt

§ 12 Melding om fangst

Fartøy som nevnt i § 10 skal sende melding om fangst (DCA) etter at melding om havneavgang (DEP) er sendt. Meldingen skal sendes minst én gang daglig og senest klokken 23.59 UTC (Coordinated Universal Time). Meldingen skal angi fangst tatt i tidsrommet 00.00 - 23.59 UTC. Dersom ytterligere fiskeoperasjoner blir avsluttet før klokken 23.59 UTC, men etter at melding om fangst (DCA) er sendt, skal det sendes ny melding om fangst (DCA) hvor disse fiskeoperasjonene angis før klokken 23.59 UTC.

Melding om fangst skal sendes uavhengig av om fartøyet har fisket siden forrige melding. Meldingen skal også sendes når:

- Fiskeridirektoratet eller Kystvakten krever det,
- ved inspeksjon på sjø,
- etter og samme dag som melding om havneavgang er sendt,
- samme dag og før melding om havneanløp er sendt,
- samme dag og før fartøyet går inn i internasjonalt farvann eller annet lands sone

Etter at fisket er avsluttet og melding om havneanløp er sendt opphører plikten til å sende melding om fangst.

Opplysninger i blokk B skal angis for hver enkelt fiskeoperasjon og skal registreres fortløpende etter at hver fiskeoperasjon er fullført. Flere fiskeoperasjoner kan registreres parallelt. Med fiskeoperasjon menes perioden fra det tidspunkt et sammenhengende fiskeredskap settes i sjøen til det er tatt opp fra sjøen. Fiskeoperasjonen er fullført når fiskeredskapet er tatt opp av sjøen. Fartøy som høster tare kan angi opplysningene i blokk B per døgn. Fartøy som høster tare fra ulike høstingsfelt i løpet av samme døgn, skal angi opplysninger i blokk B per felt og før feltskifte.

Dersom fiskeriaktivitet (Blokk A – Dataelement AC) angis som SET skal kun dataelementene BD, BT, ZO, LT, LG, GE, GS, ME, GP, XT, XG og DU angis i Blokk B. Øvrige dataelementer skal angis i den samme Blokk B når redskapet tas opp.

Melding om fangst (DCA) skal inneholde opplysninger angitt i blokk A og B:

Blokk A Dataelement	Kode	Påkrevd/ Valgfritt	Forklaring
Meldingstype	TM	P	DCA, melding om fangst
Meldingsnummer	RN	P	Serienummer for meldingen inneværende år
Sekvensnummer	SQ	V	Serienummer for meldingen inneværende år mellom et fartøy og endelig mottaker.
Kjenningsignal	RC	P	Fartøyets radiokallesignal
Fartøynavn	NA	V	Fartøyets navn
Fiskerimerke	XR	P	Fartøyets registreringsnummer
Skipper	MA	P	Skipperens navn
Meldingsdato	DA	P	Dato meldingen er sendt i UTC (ÅÅÅÅMMDD)
Meldingstid	TI	P	Tidspunkt når meldingen er sendt i UTC (TTMM)



Posisjon bredde	LT	P	Posisjon bredde på tidspunktet for sending av melding +/- DD.ddd (WGS-84)
Posisjon lengde	LG	P	Posisjon lengde på tidspunktet for sending av melding +/- DD.ddd (WGS-84)
Fiskeritillatelse	QI	P	Se vedlegg 5. Dersom det fiskes på flere fiskeritillatelser innenfor et døgn skal det sendes separate meldinger om fangst (DCA).
Fiskeriaktivitet	AC	P	Fartøyets hovedaktivitet. Se vedlegg 6.
Korrigeringskode	RE	V	Feilkode som viser at det er en korrigering, se vedlegg 2
Meldingsversjon	MV	V	Ny meldingsversjon vil fullstendig erstatte forrige versjon og må derfor inneholde alle meldingsdata i korrekt form, alle versjoner av en melding skal ha samme RN
Havn	PO	PD	Navnet på havnen der det skal landes. ISO alfa 2 landkode + 3 bokstaver havnekode UN/LOCODE (The United Nations code for Trade and Transport Locations.) PD: påkrevd dersom fisket er avsluttet.

Blokk B Dataelement	Kode	Påkrevd/ Valgfritt	Forklaring
Dato	BD	P	Dato for start av fiskeoperasjon (AAAAAMDD) i UTC
Tid	BT	P	Tidspunkt for start av fiskeoperasjon (TTMM) i UTC
Start sone	ZO	P	Sone der fiskeoperasjonen starter (LT, LG) (ISO alfa-3, se vedlegg 4)
Posisjon bredde	LT	P	Posisjon bredde ved start av fiskeoperasjon +/- DD.ddd (WGS-84)
Posisjon lengde	LG	P	Posisjon lengde ved start av fiskeoperasjon +/- DDD.ddd (WGS-84)
Fiskedybde ved start	*	PD	Fiskedybde ved start av fiske angitt i meter (m) PD: påkrevd dersom angitt i forskrift med hjemmel i havressursloven.
Bunndybde ved start	*	PD	Bunndybde ved start av fiske angitt i meter (m). PD: påkrevd dersom angitt i forskrift med hjemmel i havressursloven.
Redskap	GE	P	FAO redskapskode
Maskevidde	ME	PD	Minste maskevidde på redskap som benyttes angitt i millimeter (mm). PD: påkrevd dersom det fiskes med trål, snurrevad eller garn.



Redskapsspesifikasjon	GS	PD	1 = enkeltrål, 2 = dobbeltrål, 3 = trippeltrål. PD: påkrevd dersom fartøyet fisker med trål.
Type trål	MT	PD	For eksempel: side: OTB-1, OTM-1, akter: OTB-2, OTM-2 PD: påkrevd dersom fartøyet fisker med trål.
Innsats	FO	PD	Antall krok og teiner eller total lengde garn (meter) samlet per fiskeoperasjon. PD: påkrevd dersom fartøyet driver fiske med line, garn eller fangst med teiner
Spileavstand	GO	PD	Spileavstand i sorteringsrist angitt i millimeter (mm). PD: Påkrevd dersom det benyttes sorteringsrist
Redskapsproblemer	GP	P	1 = bomkast, 2 = notsprenging, 3 = splitt, 4 = hull i sekk, 5 = mistet redskap, 6 = annet, 7 = bomskudd hval, 8 = tapt hval, 0 = ingen redskapsproblem
Posisjon bredde	XT	P	Posisjon bredde ved avslutning av fiskeoperasjon +/- DD.ddd (WGS-84)
Posisjon lengde	XG	P	Posisjon lengde ved avslutning av fiskeoperasjon +/- DDD.ddd (WGS-84)
Fiskedybde ved avslutning	*	PD	Fiskedybde ved avslutning av fiske angitt i meter (m) PD: påkrevd dersom angitt i forskrift med hjemmel i havressursloven.
Bunndybde ved avslutning	*	PD	Bunndybde ved avslutning av fiske angitt i meter (m). PD: påkrevd dersom angitt i forskrift med hjemmel i havressursloven.
Varighet	DU	P	Varighet for fiskeoperasjonen i minutter
Pumpet fra	TF	PD	Radiokallesignal på fartøyet det pumpes fangst fra. PD: påkrevd dersom dataelementet AC i Blokk A er angitt som REL
Fangstspesifikasjon	SS	PD	NOR01 = Norsk vårgytende sild. NOR02 = Nordsjøsilid. PD: påkrevd dersom feltet CA inneholder HER (norsk vårgytende sild eller nordsjøsilid).



Fangst	CA	P	<p>Total fangst fra denne fiskeoperasjonen fordelt på artskode (FAO kode) i kilo rund vekt. Parvis angitt.</p> <p>Bifangst av sjøpattedyr og sjøfugl føres under dette dataelementet parvis angitt fordelt etter art (FAO kode) og antall. Bifangst av levende koraller og levende svamper føres under dette dataelementet parvis angitt fordelt etter art (FAO kode) og kilo rund vekt. I tillegg skal fangst av tare føres under denne koden.</p> <p>Oversikt over FAO koder for fisk, sjøpattedyr, sjøfugl, levende koraller, levende svamper og tare finnes på www.fiskeridir.no.</p> <p>Dersom dataelementet GE i blokk B er gitt som HAR (harpun) skal det angis en Blokk B for hvert dyr/hver fangstoperasjon.</p>
Individnummer	IN	PD	<p>Verdi 1-999 per år.</p> <p>PD: påkrevd dersom dataelementet GE i Blokk B er gitt som HAR (harpun) og det ikke er bomskudd (GP=7). Samme IN som sendes manuelt ved feilsituasjoner, skal brukes når meldingen registreres og ettersendes elektronisk.</p>
Kjønn	SE	PD	<p>Ved fangst av dyr av hannkjønn føres 1, dyr av hunnkjønn føres 2.</p> <p>PD: påkrevd dersom dataelementet GE i Blokk B er gitt som HAR (harpun) og det ikke er bomskudd (GP=7) eller tapt hval (GP=8)</p>
Lengde	LE	PD	<p>Dyrets lengde skal føres i centimeter (cm).</p> <p>PD: påkrevd dersom dataelementet GE i Blokk B er gitt som HAR (harpun) og det ikke er bomskudd (GP=7) eller tapt hval (GP=8)</p>
Omkrets	CI	PD	<p>Dyrets omkrets skal føres i centimeter (cm).</p> <p>PD: påkrevd dersom dataelementet GE i Blokk B er gitt som HAR (harpun) og det ikke er bomskudd (GP=7) eller tapt hval (GP=8)</p>
Spekkmål	BM	PD	<p>3 (A, B og C) spekkmål av dyret skal føres i millimeter (mm).</p> <p>PD: påkrevd dersom dataelementet GE i Blokk B er gitt som HAR (harpun) og det ikke er bomskudd (GP=7) eller tapt hval (GP=8)</p>



Granatnummer	GN	PD	Nummer på granat brukt under fangstoperasjon. PD: påkrevd dersom dataelementet GE i Blokk B er gitt som HAR (harpun)
Lengde på foster	LF	PD	Foster lengde føres i centimeter (cm). PD: påkrevd dersom dataelementet GE i Blokk B er gitt som HAR (harpun) og sjøpattedyret bærer foster.

*Kode vil fastsettes på et senere tidspunkt

§ 13 Melding om havneanløp

Fartøy som nevnt i § 10 skal, uavhengig av om det skal landes fangst, sende melding om havneanløp (POR) senest 2 timer før anløp til havn. Fartøy som foretar siste fiskeoperasjon nærmere havn enn 2 timer, skal snarest mulig før anløp havn sende melding om havneanløp. Det samme gjelder fartøy som skal foreta omlasting av fangst til lås/steng eller merd mindre enn 2 timer før anløp havn.

Fartøy som skal avgi fangst av tare til et mottaksfartøy som ligger i havn (omlastning), er unntatt fra kravet om å sende melding om havneanløp (POR). Det samme gjelder for fartøy som skal ligge i havn mens det mottar fangst av tare.

Fartøy som skal gjennomføre dellandinger skal sende en POR melding for hver landing. Dersom fartøyet må forflytte seg for å gjennomføre dellanding og det ikke gjennomføres fangstoperasjoner under forflytningen er det ikke krav om å sende meldinger angitt i §§ 11 og 12 før neste POR melding sendes. Tidsfristen angitt i første ledd gjelder i disse tilfellene kun for den første landingen.

Fartøy som har mottatt fangst fra annet fartøy skal uavhengig av hvor omlastingen ble foretatt sende melding om havneanløp (POR) senest 24 timer før landing i norsk havn.

Fartøy som fører norsk flagg, herunder transportfartøy, som har fangst om bord fanget av utenlandske fartøy i NEAFCs konvensjonsområde som skal lande eller på annen måte bruke norsk havn, skal forholde seg som beskrevet i forskrift 13. mai 1977 om utlendingers fiske og fangst i Norges økonomiske sone og landinger til eller annen bruk av norsk havn § 13. Fartøy som fører norsk flagg, herunder transportfartøy, som har fangst om bord fanget av utenlandske fartøy i NAFOs reguleringsområde og som skal lande i norsk havn, skal sende forhåndsmelding minst 3 virkedager før ankomst havn.

Melding om havneanløp skal inneholde følgende opplysninger:

Dataelement	Kode	Påkrevd/ Valgfritt	Forklaring
Meldingstype	TM	P	POR, melding om havneanløp
Meldingsnummer	RN	P	Serienummer for meldingen i inneværende år
Sekvensnummer	SQ	V	Serienummer for meldingen inneværende år mellom et fartøy og en endelig mottaker.
Radiokallesignal	RC	P	Fartøyets radiokallesignal



Fartøynavn	NA	V	Fartøyets navn
Registreringsmerke	XR	V	Fartøyets registreringsnummer i Merkeregisteret
Skipper	MA	P	Skippers navn
Meldingsdato	DA	P	Dato meldingen er sendt i UTC (ÅÅÅÅMMDD)
Meldingstid	TI	P	Tidspunkt når meldingen er sendt i UTC (TTMM)
Anløpshavn	PO	P	Internasjonal kode for havnen som anløpes, ISO alfa 2 landkode + 3 bokstaver havnekode UN/LOCODE (The United Nations code for Trade and Transport Locations.)
Landingsanlegg	LS	PD	Navnet på landingsanlegget (Tekst maks 60 karakterer). PD: påkrevd dersom fangst skal landes.
Landingsdato	LD	PD	Dato for landing i UTC (ÅÅÅÅMMDD). PD: påkrevd dersom fangst skal landes.
Landingstidspunkt	LT	PD	Tidspunkt for landing i UTC (TTMM). PD: påkrevd dersom fangst skal landes.
Dato	PD	P	Dato for havneanløp i UTC (ÅÅÅÅMMDD)
Tid	PT	P	Tidspunkt for havneanløp i UTC (TTMM)
Kvantum som skal landes	KG	PD	Kvantum som skal landes fordelt på fiskesort (FAO fiskesortkode) i kilo rund vekt. Parvis angitt. PD: påkrevd dersom fangst skal landes.
Kvantum om bord	OB	P	Fangst om bord fordelt på fiskesort (FAO fiskesortkode) i kilo rund vekt. Parvis angitt
Drivstoffbeholdning	FQ	P	Angir drivstoffbeholdning ved havneavgang fordelt på type drivstoff, se vedlegg 7. Parvis angitt.
Drivstoffmengde	*	P	Mengde drivstoff ved havneavgang fordelt på type drivstoff, se vedlegg 7. Parvis angitt.
Kansellering	RE	V	Feilkode som viser at det er en kansellering, se vedlegg 2

*Kode vil fastsettes på et senere tidspunkt

§ 14 Elektronisk rapportering for bestemte fartøygrupper og i særlige tilfeller

Fiskeridirektoratet kan for bestemte grupper av norske fiske- og fangstfartøy pålegge rapporteringsplikter nevnt i §§ 11, 12 og 13, dersom internasjonale forpliktelser eller særlige grunner tilsier dette.

Fiskeridirektoratet kan i særlige tilfeller gjøre unntak fra rapporteringsplikter nevnt i §§ 11, 12 og 13 for nærmere avgrensede tidsperioder.

Kapittel IV. Omlasting



§ 15 Saklig og stedlig virkeområde for omlastingsmelding

Norske fiske- og fangstfartøy som foretar omlasting i farvann under norsk fiskerijurisdiksjon, i internasjonalt farvann og i andre lands soner er omfattet av reglene i dette kapittel. Dette kapittel gjelder også fartøy som foretar omlasting av tare. Med omlasting forstås enhver overføring av fangst på havet fra et fartøy til et annet fartøy, herunder også føring til og fra lås, steng mv.

Det er ikke tillatt å foreta omlasting til andre fartøy enn fartøy som har fisketillatelse i henhold til forskrift 13. mai 1977 nr. 2 om utlendingers fiske og fangst i Norges Økonomiske sone og landinger til norsk havn § 4 og som er fra medlemsstater i EU, Russland, Færøyene, Grønland, Island, Norge, samt fartøy fra NEAFC-samarbeidsland.

Fartøy som kun benyttes til omlasting i norske farvann er unntatt fra kravet om å sende melding om fangst, jf § 12.

§ 16 Omlastingsmelding

Fartøy som nevnt i § 15 som skal avgi fangst skal senest 24 timer før omlastingen påbegynnes sende melding om omlasting til Fiskeridirektoratet. Fartøy som avgir fangst av tare skal sende melding om omlasting senest en time etter at omlastingen er avsluttet.

Uten hinder av første ledd kan fartøy som nevnt i § 15 som skal avgi fangst ved at fangsten lås- eller stengsettes sende melding om omlasting til Fiskeridirektoratet senest 2 timer før omlastingen påbegynnes. Dette gjelder også dersom det skal gjennomføres en omlasting mellom norske fartøy for tilvirkning på det mottakende fartøy. Dersom fiskeoperasjonen og lås- eller stengsettingen er en sammenhengende aktivitet skal melding om omlasting sendes så snart som mulig etter at lås- eller stengsettingen er gjennomført. Det samme gjelder fartøy som foretar dellanding av fangst til havn før det skal overføre restkvantum til merd, hvor merden er plassert mindre enn 2 timer fra havn.

Fartøy som nevnt i § 15 som har mottatt fangst skal senest en time etter at den enkelte omlasting er avsluttet sende elektronisk melding om omlasting til Fiskeridirektoratet.

Fartøy som avgir fangst av tare flere ganger i løpet av et døgn kan sende en daglig melding om omlasting. Meldingen skal sendes senest klokken 23.59 UTC. Meldingen skal angi samlet fangst omlastet til et fartøy i tidsrommet 00.00 – 23.59 UTC. Dersom fartøyet avgir fangst til ulike mottaksfartøy i løpet av samme døgn, så må fartøyet sende en melding om omlasting per mottaksfartøy. Dette gjelder også for fartøy som mottar fangst av tare flere ganger i løpet av et døgn.



Melding om omlasting skal inneholde følgende opplysninger:

Dataelement	Kode	Påkrevd/ Valgfritt	Forklaring
Meldingstype	TM	P	TRA, melding om omlasting
Meldingsnummer	RN	P	Serienummer for meldingen i inneværende år
Sekvensnummer	SQ	V	Serienummer for meldingen inneværende år mellom et fartøy og endelig mottaker.
Radiokallesignal	RC	P	Fartøyets radiokallesignal
Fartøynavn	NA	V	Fartøyets navn
Registreringsmerke	XR	V	Fartøyets registreringsnummer
Skipper	MA	P	Skippers navn
Meldingsdato	DA	P	Dato meldingen er sendt i UTC (AAAAAMDD)
Meldingstid	TI	P	Tidspunkt når meldingen er sendt i UTC (TTMM)
Posisjon bredde	LA	P	Antatt posisjon bredde for omlasting N/SGGDD (WGS-84)
Posisjon lengde	LO	P	Antatt posisjon lengde for omlasting E/WGGDD (WGS-84)
Kvantum om bord	OB	PD	Fangst om bord før omlasting fordelt på fiskesort (FAO fiskesortkode) i kilo rund vekt. Parvis angitt. PD: påkrevd dersom fartøyet avgir fangst.
Kvantum som skal overføres	KG	P	Kvantum som skal overføres fordelt på fiskesort (FAO fiskesortkode) i kilo rund vekt. Parvis angitt
Overført fra	TF	PD	Radiokallesignal på fartøyet det overføres fra. PD: påkrevd dersom fartøyet mottar fangst.
Overført til	TT	PD	Radiokallesignal på fartøyet det overføres til. Dersom fisk stengsettes skal stengsettingskode angis. PD: påkrevd dersom fartøyet avgir fangst.
Dato	PD	PD	Antatt dato for omlasting i UTC (AAAAAMDD). PD: påkrevd dersom fartøyet avgir fangst.
Tid	PT	PD	Antatt tidspunkt for omlasting i UTC (TTMM). PD: påkrevd dersom fartøyet avgir fangst.
Kanselleringskode	RE	V	Feilkode som viser at det er en kansellering, se vedlegg 2

§ 17 Omlasting for bestemte fartøygrupper

Fiskeridirektoratet kan for bestemte grupper av norske fiske- og fangstfartøy gjøre unntak fra rapporteringsplikt nevnt i § 16 for nærmere avgrensede tidsperioder.

Kapittel V. Tilgang på opplysninger, korleksjon, kansellering og tekniske feil



§ 18 Tilgang til egne meldinger

Meldinger innsendt i henhold til denne forskrift skal ved forespørsel gjøres tilgjengelig for fartøyeier.

§ 19 Adgang til å korrigere og kansellere meldinger

Melding om fangst etter § 12 kan korrigeres frem til klokken 12.00 UTC dagen etter at slik melding er sendt eller inntil melding om havneanløp er sendt, dersom returnmeldingen angir meldingsstatus ACK.

Melding om havneavgang etter § 11, havneanløp etter § 13 og omlasting etter § 16 kan kanselleres ved å sende ny melding med kanselleringskode. Dette innebærer at den tidligere innsendte meldingen nulles ut. Meldingen som inneholder kanselleringskoden må være lik meldingen som skal kanselleres og derav også ha samme RN som den meldingen som skal kanselleres. Ny melding må sendes i henhold til gjeldende regelverk med nytt RN.

§ 20 Tekniske feil og feil med kommunikasjonslinjene

Dersom det oppstår teknisk feil i de elektroniske rapporteringssystemene skal fartøyene:

- a) Føre posisjonsrapportene manuelt og sende dem via e-post eller telefaks til Fiskeridirektoratet minst en gang hver fjerde time.
- b) Føre meldinger angitt i kapittel III og IV manuelt og sende dem via e-post eller telefaks til Fiskeridirektoratet innen ordinær tidsfrist.

Dersom det oppstår feil med kommunikasjonslinjene, som umuliggjør innsending av posisjonsrapporter og meldinger, skal de skrives ut eller føres manuelt og sendes via e-post eller telefaks til Fiskeridirektoratet innen ordinær tidsfrist.

Posisjonsrapportene og meldingene skal også lagres i rapporteringssystemet for sending når kommunikasjonslinjene eller de elektroniske rapporteringssystemene fungerer.

§ 21 Krav til utbedring av feil

Dersom det har oppstått feil ved fartøyets posisjonsrapporteringsutstyr eller elektroniske rapporteringsutstyr slik at kravene i denne forskrift ikke kan oppfylles kan ikke fartøyet starte fisket på nytt uten rapporteringsutstyr som tilfredsstiller kravene i denne forskrift eller dersom fartøyet har fått dispensasjon fra Fiskeridirektoratet til å starte fisket.



Dersom det oppstår feil ved fartøyets elektroniske rapporteringsutstyr mens fartøyet er på fiskefeltet må utstyret repareres eller erstattes så snart fartøyet kommer til havn.

Kapittel VI. Reguleringsfullmakt, overtredelsesgebyr, straff og ikrafttredelse

§ 22 Bemyndigelse

Fiskeridirektoratet kan endre denne forskrift og fastsette nærmere rapporteringsbestemmelser. Fiskeridirektoratet kan videre gi nærmere regler om gjennomføring av rapporteringspliktene, herunder regler om kontroll med bestemmelsene i denne forskriften og regler om krav til utstyr.

§ 23 Overtredelsesgebyr

Foretak og den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser i kapittel I til III i denne forskriften eller bestemmelser gitt i medhold av disse kan ilegges overtredelsesgebyr i henhold til lov 6. juni 2008 nr. 37 om forvaltning av villlevande marine ressursar § 59 og forskrift 20. desember 2011 nr. 1437 om bruk av tvangsmulkt og overtredelsesgebyr ved brudd på havressursloven.

§ 24 Straff

Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser i denne forskriften straffes etter lov 6. juni 2008 nr 37 om forvaltning av villlevande marine ressursar (havressurslova) §§ 62 og 64.

§ 25 Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft straks. Samtidig oppheves forskrift om rapportering av fangst for norske fartøy av 16. februar 2005 nr. 151 og forskrift om satellittbasert overvåkning av fiske- og fangstfartøys aktivitet av 7. april 1999 nr. 387. Rapporteringsplikt for fartøy over 21 meter i henhold til forskrift av 16. februar 2005 nr. 151 om rapportering av fangst for norske fartøy gjelder likevel fram til 1. juli 2010, jf. § 10 første ledd bokstav a.



Vedlegg 1

Rapporteringssystem som er bekreftet tillatt av Fiskeridirektoratet

Liste over rapporteringssystem som er bekreftet tillatt av Fiskeridirektoratet kan finnes på www.fiskeridir.no.



Feilkoder

Feilkoder er koder som brukes for å varsle, enten om at noe er feil, eller om at avsender ønsker å kansellere eller korrigere en sendt melding. Nye feilkoder opprettes kontinuerlig, blant annet i forbindelse med utarbeidelse av sjekkrutiner. Videre vil det under implementeringen av systemene utarbeides detaljerte instruksjoner for hva som skal gjøres når de ulike feilkodene forekommer.

Oppdatert liste over feilkoder finnes på Fiskeridirektoratets hjemmesider: [Tillatt rapporteringsutstyr](#)



Sending av manuelle meldinger ved feilsituasjoner

Dersom det oppstår feil i forbindelse med posisjonsrapportering eller elektronisk rapportering mens fisket pågår skal meldingene sendes manuelt til Fiskeridirektoratet via:

E-post: FMC@fiskeridir.no, eller
Telefaks: +47 55 23 82 76.

Meldingene skal i disse tilfellene utformes som vist nedenfor:

1. MELDING OM HAVNEAVGANG (DEP)

Manuell melding om havneavgang skal utformes slik:

Eksempel 1 (Når fartøyet har fangst om bord ved fiskestart):

Fiskesorter kan angis i klar tekst eller oppgis med FAO fiskesortkoder.

TM	= DEP
RN	= Oppgis som om meldingen hadde vært sendt elektronisk ellers skrives ordet UKJENT
SQ	= Dersom SQ ikke er i bruk settes linjen blank. Dersom SQ er i bruk oppgis det som om meldingen ville vært sendt elektronisk ellers skrives ordet UKJENT
RC	= RADIO50
NA	= KONTIKI
XR	= M-101-AK
MA	= HANS HANSEN
DA	= 20090929 (meldingens sendetidspunkt, dato og tid i UTC)
TI	= 2050
PO	= NOTRD eller Trondheim i klar tekst hvis kode ikke er tilgjengelig
ZD	= 20090929 (avgang havn tidspunkt, dato og tid i UTC)
ZT	= 1930
OB	= TORSK 50000, HYSE 13000, SEI 25600, LANGE 11300
PD	= 20090930 (antatt fiskestart tidspunkt, dato og tid i UTC)
PT	= 0100
LA	= N6432
LO	= E00915
AC	= FIS
DS	= TORSK
RE	= Feltet skal være blankt ved første gangs sending av meldingen. Ved kansellering av en tidligere sendt melding må det sendes inn en kopi av selve meldingen hvor RE feltet er angitt med koden 521 for kansellering

Eksempel 2 (Når fartøyet ikke har fangst om bord ved fiskestart):

Som over, med unntak av OB = 0

2. MELDING OM FANGST (DCA)

Manuell melding om fangst skal utformes slik:



Blokk A

TM = DCA
RN = Oppgis som om meldingen hadde vært sendt elektronisk ellers skrives ordet UKJENT
SQ = Dersom SQ ikke er i bruk settes linjen blank. Dersom SQ er i bruk oppgis det som om meldingen ville vært sendt elektronisk ellers skrives ordet UKJENT
RC = RADIO50
NA = KONTIKI
XR = M-101-AK
MA = HANS HANSEN
DA = 20090930
TI = 2300
QI = 1
AC = FIS
RE = Feltet skal være blankt ved første gangs sending av meldingen. Ved korrigerings av en tidligere sendt melding må det sendes inn en kopi av selve meldingen hvor RE feltet er angitt med koden 511 for korrigerings
MV = 1 dersom det er originalmeldingen, videre økes dette nr med en for hver ny korrigerings versjon.
PO = Blank hvis fisket ikke er avsluttet ellers NOBGO eller Bergen i klar tekst hvis kode ikke er tilgjengelig.

Blokk B gjentas en for hver fiskeoperasjon

BD = 20090930
BT = 0130
ZO = NOR
LT = 64,790
LG = 9,041
GE = OTB
GS = 2
ME = 120
GP = 0
XT = 65,010
XG = 8,901
DU = 48
TF = LLMF
SS = Blank hvis det ikke er fisket etter sild
CA = TORSK 500, HYSE 100

Blokk B gjentas for hver fangstoperasjon av hval

BD = 20090930
BT = 0130
ZO = NOR
LT = 64,790
LG = 9,041
GE = HAR
GP = 0
XT = 65,010



XG = 8,901
DU = 48
TF = LLMF
CA = Vågehval 2100
IN = 12
SE = 2
LE = 670
CI = 300
BM = A35 B142 C38
GN = 12-0050
LF = 60

3. MELDING OM HAVNEANLØP (POR)

Manuell melding om havneanløp skal utformes slik:

Eksempel 1 (Når fangst skal landes):

TM = POR
RN = Oppgis som om meldingen hadde vært sendt elektronisk ellers skrives ordet UKJENT
SQ = Dersom SQ ikke er i bruk settes linjen blank. Dersom SQ er i bruk oppgis det som om meldingen ville vært sendt elektronisk ellers skrives ordet UKJENT
RC = RADIO50
NA = KONTIKI
XR = M-101-AK
MA = HANS HANSEN
DA = 20091001
TI = 0830
PO = NOAES eller ÅLESUND i klar tekst dersom kode ikke er tilgjengelig
LS = Brødrene Olsen sin kai
PD = 20091001
PT = 1100
KG = TORSK 65000, HYSE 14000
OB = TORSK 100000, HYSE 14000
RE = Feltet skal være blankt ved første gangs sending av meldingen.
Ved kansellering av en tidligere sendt melding må det sendes inn en kopi av selve meldingen hvor RE feltet er angitt med koden 521 for kansellering

Eksempel 2 (Når fangst ikke skal leveres):

Som over, med unntak av KG = 0.

4. OMLASTINGSMELDING (TRA)

Manuell melding om omlasting skal utformes slik:

Eksempel 1 (Når fangst er omlastet fra et annet fartøy):



TM	= TRA
RN	= Oppgis som om meldingen hadde vært sendt elektronisk ellers skrives ordet UKJENT
SQ	= Dersom SQ ikke er i bruk settes linjen blank. Dersom SQ er i bruk oppgis det som om meldingen ville vært sendt elektronisk ellers skrives ordet UKJENT
RC	= RADIO50
NA	= KONTIKI
XR	= M-101-AK
MA	= HANS HANSEN
DA	= 20090930
TI	= 0600
OB	= TORSK 100000, HYSE 14000
KG	= TORSK 10000
TF	= RADIO60
LA	= N6130
LO	= E00400
PD	= 20090930
PT	= 1430
RE	= Feltet skal være blankt ved første gangs sending av meldingen. Ved kansellering av en tidligere sendt melding må det sendes inn en kopi av selve meldingen hvor RE feltet er angitt med koden 521 for kansellering

Eksempel 2 (Når fangst er omlastet til et annet fartøy):

Som over, men TF erstattes med TT og radiokallsignalet til fartøyet fangst er omlastet til.

Vedlegg 4

Forklaring til angivelse av soner

Forskriften gjelder i følgende områder/soner med tilhørende avtalekoder:

Sone	Kode
Norges økonomiske sone	NOR
Fiskevernsonen ved Svalbard	XSV
Svalbards territorialfarvann	XSI
Fiskerisonen ved Jan Mayen	XJM
Skagerrak	XSK
EU-sonen	XEU
Russisk sone	RUS
Grønlandsk sone	GRL
Færøysk sone	FRO
Islandsk sone	ISL



NEAFC-området
NAFO-området
CCAMLR-området

XNE
XNW
XCA

Vedlegg 5

Fiskeritillatelse(QI)
Fartøyets fiskeritillatelse

Kode	Definisjon
1	Ordinær kvote
2	Forskningskvote
3	Skolekvote
4	Agnkvote
5	Annet
6	Slumpfiskkvote
7	Leiefartøykvote



Fiskeriaktivitet (AC)

Fartøyets hovedfiskeriaktivitet

Kode	Definisjon	Forklaring
FIS	Fiske	FIS skal anvendes når det er gjennomført fiskeoperasjoner innenfor døgnet det rapporteres for.
REL	Fangst relokalisering (overføring av fangst)	REL skal anvendes av det fartøy som pumper om bord fangst fra sjøen fisket av et annet fartøy. Det skal sendes en egen DCA melding dersom det er pumpet fra et annet fartøys redskap.
SCR	Vitenskapelig forskning	SCR skal anvendes av fartøy som driver vitenskapelig forskning innenfor døgnet det rapporteres for.
STE	Stimer	STE skal anvendes dersom fartøyet ikke har gjennomført fiskeoperasjoner innenfor døgnet det rapporteres for.
TRX	Omlasting	TRX skal anvendes av fartøy som tar del i omlasting innenfor døgnet det rapporteres for, og som for øvrig ikke har gjennomført fiskeoperasjoner innenfor dette døgnet.
SET	Setting av redskap	SET skal anvendes av fartøy som fisker med garn eller line i Norges økonomiske sone og territorialfarvann, og som kun skal sette redskap innenfor døgnet det rapporteres for.
ANC	Ankring	ANC kan anvendes når fartøyet ligger forankret i sjø.
DRI	Driving	DRI kan anvendes når fartøyet driver.
GUD	Vaktskip	GUD kan anvendes dersom fartøyet opptrer som vaktskip.
HAU	Transport	HAU kan anvendes når fartøyet er i transport.
PRO	Produksjon	PRO kan anvendes når fartøyet produserer.



INW	Ingen aktivitet	INW kan anvendes når det ikke er fiskeriaktivitet på grunn av værforhold
SEF	Leting etter fisk	SEF kan anvendes når fartøyet leter etter fisk uten at redskapet er i vann.
OTH	Annet	

Vedlegg 7

Drivstoffbeholdning (FQ)

Kode	Definisjon	Forklaring
*	Diesel	* skal anvendes av fartøy som benytter diesel til drift.
*	Biodiesel FAME	* skal anvendes av fartøy som biodiesel til drift.
*	Biodiesel FAME	* skal anvendes av fartøy som biodiesel FAME til drift.
*	HVO	* skal anvendes av fartøy som benytter hydrogenert vegetabilsk olje til drift.
*	Elektrisitet	* skal anvendes av fartøy som benytter elektrisitet til drift.
*	Bensin	* skal anvendes av fartøy som benytter bensin til drift.
*	Naturgass - CNG	* skal anvendes av fartøy som benytter naturgass (CNG, Compressed Natural Gas) til drift.
*	Naturgass - LNG	* skal anvendes av fartøy som benytter naturgass (LNG, Liquefied Natural Gas) til drift.
*	Naturgass - LPG	* skal anvendes av fartøy som benytter naturgass (LPG, Liquefied Petroleum Gas) til drift.
*	Hydrogen	* skal anvendes av fartøy som benytter hydrogen til drift.



*	Øvrige	* skal anvendes av fartøy som bruker andre drivstoff enn de som er angitt i vedlegget til drift.
---	--------	--

*Kode vil fastsettes på et senere tidspunkt

