



Fiskeridirektoratet
Postboks 185
5804 Bergen

E-postadresse: postmottak@fiskeridir.no

ATT: Saksbehandler Anne Maria Abotnes

Deres referanse: 18/5125

Henvisning til Fiskeridirektoratets brev datert 29.05.2020 vedrørende **Høring om rapportering av aktivitets- og posisjonsdata fra alle fartøy under 15 meter, samt noen endringer for fartøy over 15 meter.**

--

Dualog AS har levert egenutviklet programvare og tilhørende IT-tjenester til fiskefartøy siden 1994. Vi har levert godkjent ERS-programvare siden forskriften trådte i kraft i 2010 og har hele tiden hatt en tett og god dialog med både myndigheter og brukere.

Vår erfaring med levering av ERS er at det i all hovedsak har fungert godt, det har blitt godt mottatt av markedet og det er en omforent forståelse av behovet for ERS. I tillegg har vi sammen med markedet kunnet utvikle verdikjende tjenester basert på data fra ERS.

Det nevnes i høringen at det er viktig å komme raskt i gang med rapportering for fartøy under 15 meter. Samtidig nevnes det noen endringer i dagens meldinger med bakgrunn i at myndighetene ønsker mer data.

Med bakgrunn i vår lange fartstid i markedet ønsker vi å komme med innspill/kommentarer til noen av forslagene som nevnes i høringsbrevet.

--

Aktivitets- og fangstdata

Som nevnt tar høringen opp noen endringer i dagens meldingsinnhold og foreslår innhenting av mer data, blant annet drivstoff, dybde ved fiske av uer og informasjon om landingstidspunkt. Dette skal gjøres manuelt av skipper.

Dersom den manuelle registreringen av data blir for omfattende frykter vi at det vil bli for mye nytt på en gang for de små fartøyene. Det vil kunne føre til dårligere datakvalitet enn nødvendig når det gjelder de datafeltene som er viktige i fiskerikontroll. I tillegg er arbeidssituasjonen på en sjark såpass ugunstig for dataregistrering at det vil kunne påføre stress og i verste fall redusert sikkerhet.

Vår anbefaling er derfor at utgangspunktet for rapportering ikke blir for omfattende og i for stor grad må gjøres ved manuell registrering, men at man jobber for å kontinuerlig se på hvordan man kan automatisere rapporteringen og sammenstille aktivitets- og fangstdata med annen tilgjengelig data. F.eks. vil CO₂-avtrykk kunne avregnes automatisk ved bruk av posisjonsmeldinger og informasjon om type drivstoff/motor uten at fiskeren trenger å registrere dette manuelt ved hver tur.

--

Det nevnes også i høringen at det er ønskelig med en landingsmelding for å unngå venting og dødtid for inspektører. Denne skal bakes inn i eksisterende *melding om havneanløp* og er utredet slik i høringen:

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 kontrolletatene 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.

Slik vi leser forslaget vil dette endre semantikken til meldingen. Det vil ikke lenger være en intensjon men en deklarasjon siden fiskefartøyet **forplikter å lande på innmeldt tidspunkt**.

Landingsinformasjon vil teknisk enkelt kunne bygges inn i eksisterende melding. Det som vil være viktig er om innholdet i meldingen skal «godkjennes» av mottaket og om det skal kunne endres/kanselleres samt hvem som står ansvarlig dersom landingstidspunktet ikke kan overholdes, fisker eller fiskemottak.

Dersom forskriften vil kreve at to ulike tidspunkt inngår i en og samme POR-melding, antatt tidspunkt for ankomst i havn og et senere tidspunkt for landing (levering av fangst), bør kontrollmyndighetene logisk sett forholde seg først og fremst til ankomsttidspunktet. Dette fordi potensiell uregistrert levering teoretisk kan finne sted mellom ankomsttidspunkt og leveringstidspunkt, og da bør kontrollør være til stede. Hvis noen skal rapportere forpliktende landingstidspunkt til Fiskeridirektoratet, bør det være fiskemottaket som er den eneste av de to parter som har en viss formening om når levering fra en spesifikk båt kan skje.

Sporing

Dualog AS er positiv til at Fiskeridirektoratet åpner opp for en diskusjon rundt flere løsninger for sporing.

Slik vi leser høringen vil man ved å gå for VMS slik forskriften er i dag kreve at samme regler gjelder for et fartøy på 8 meter som et fartøy på 80 meter.

Dersom man velger å godkjenne AIS vil mange fartøy allerede ha den nødvendige hardwaren på plass ved at veldig mange allerede har installert AIS om bord. I tillegg vil oppløsningen være svært god og det er med på å styrke sikkerheten i et av Norges mest utsatte yrker. Ved et pålegg om VMS er det nærliggende å tro at bruk av AIS vil gå ned og det vil kunne svekke sikkerheten siden VMS-posisjoner ikke er tilgjengelig for andre enn myndigheter.

Bruk av VMS som kommunikasjonsbærer er en mulighet for de som befinner seg utenfor mobildekning. I fartøygruppen under 15 meter er det imidlertid kun snakk om noen få dager/uker i løpet av året. For et slikt fartøy vil kostnaden for VMS og ERS bli relativt høy sett opp mot antallet dager de fisker utenfor mobildekning.

Etter vår kunnskap, finnes det per i dag ikke løsninger i markedet som kombinerer VMS og ERS på en tilfredsstillende funksjonell og økonomisk akseptabel måte for det gjengse fartøy under 15

meter. Eksisterende kombinasjoner er kompliserte/lite brukervennlige og vil være kostbart for flåten under 15 meter.

Dersom kontrollmyndighetene fortløpende og systematisk samkjører data fra AIS-sporing med data i ERS-meldinger og analyserer ved hjelp av moderne og kraftfulle metoder, vil fartøy som har en risikoatferd (mistenkelig) kunne avdekkes og bli gjenstand for kontroll.

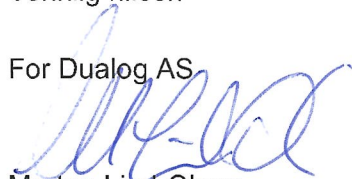
Tilgang på grunndata

For at Dualog og våre konkurrenter skal kunne levere solide og stabile tjenester til fartøy er det en forutsetning at standardisert grunndata er digitalt tilgjengelig for ERS-leverandører. Dette gjelder blant annet fartøyregister, havneregister, artsregister, register over landingsanlegg, redskap, etc.

Tromsø 28. august 2020.

Vennlig hilsen

For Dualog AS



Morten Lind-Olsen
CEO/Adm.dir.