



Saksnr. 21/3553
Dato 20.10.2021

BESLUTNINGSNOTAT – ENDRINGER I FORSKRIFT OM LANDINGS- OG SLUTTSEDDEL (LANDINGSFORSKRIFTEN), NY FORSKRIFT OM VEKTER OG AUTOMATISKE VEIESYSTEMER TIL BRUK VED LANDING AV FISK, SAMT ENDRINGER I INSTRUMENTSPESIFIKKE FORSKRIFTER

1 Innledning

Fiskeridirektoratet og Justervesenet har som en oppfølging av fiskerikontrollutvalgets anbefalinger (NOU 2019: 21 Framtidens fiskerikontroll) foreslått krav om bruk av automatiske vekter og gjennomgående automatiske veiesystemer i fiskerinæringen ved landing av viltlevende marine ressurser, med mulighet for dispensasjon for mindre mottaksanlegg.

Forslag til endringer i forskrift 6. mai 2014 nr. 607 om landings- og sluttseddel (landingsforskriften), forslag til ny forskrift om automatisk veiesystem til bruk ved landing av fisk, samt forslag til endringer i Justervesenets instrumentspesifikke forskrifter ble sendt på høring 3. mars 2021 med høringsfrist 7. juni 2021.

Det ble mottatt en rekke hørings svar som blir lagt frem, behandlet og besvart i dette notatet. Avslutningsvis følger forslag til endret landingsforskrift og endelig forskrift om vekter og automatiske veiesystemer til bruk ved landing av fisk. Det er på bakgrunn av høringsinnspillene foretatt noen endringer og justeringer i enkelte av forslagene som ble sendt på høring.

Landingsforskriften § 6 annet ledd bokstav b er endret. Det ble i høringsnotatet foreslått å legge opp til å kunne benytte en ikke-automatisk vekt ved landing av levende fisk som håndteres enkeltvis. Dette er endret til å kun gjelde landing av rensesk. Fiskeridirektoratet og Justervesenet er på bakgrunn av gjennomgangen av hørings svarene enige i at det også skal stilles krav til automatisk vekt ved landing av levende fisk som håndteres enkeltvis, for eksempel torsk, hyse og sei, når teknologien er tilgjengelig. Det må inntil egnet automatisk vekt eller måleutstyr for disse type landingene er på plass, søkes om dispensasjon fra kravet til automatisk vekt.

Tittelen på den foreslåtte forskriften om automatisk veiesystem til bruk ved landing av fisk er foreslått endret til "Forskrift om krav til vekter og automatiske veiesystemer til bruk ved landing av fisk". Dette for å skille fra hverandre kravene som gjelder for selve vektene og kravene som gjelder for systemet. Som følge av dette er det også gjort noen endringer i oppsettet uten at innholdet er endret.

I samme forskrift er det gjort en endring med hensyn til plassering av sekundær visningsenhet (slavedisplay). Dette ble ikke behandlet i høringsnotatet, men på bakgrunn av høringsvarene har Fiskeridirektoratet og Justervesenet kommet til at plasseringen av visningsenhet bør reguleres sammen med øvrige bestemmelser om sekundær visningsenhet. Kravet flyttes derfor fra landingsforskriften til forskrift om vekter og automatiske veiesystemer til bruk ved landing av fisk. Endringen er av redaksjonell art og vurderes å ikke kreve ny høring.

Den siste endringen foretatt på bakgrunn av høringsinnspillene gjelder landingsforskriften § 7 om utarbeidelse av landings- og sluttsedler og tildeling av seddelnummer. Det ble i høringen foreslått å ta inn som en ny bestemmelse i § 7 første ledd at hver enkelt seddels unike nummer tildeles når fartøyet sender melding om havneanløp (POR-melding). Dette er endret til følgende: "(...) seddelnummer skal tildeles og være tilgjengelig for mottaker senest når landingen starter."

Det er lagt opp til en trinnvis innføring av de nye kravene. I høringen ble det foreslått at de nye kravene til automatisk vekt samt lagring og overføring av veiedata, gjøres gjeldende fra 1. juli 2022, og kravet til lagring og overføring av hendelser i veiesystemet fra 1. januar 2024 for aktører med en førstehåndsomsetning på 50 millioner kroner eller mer. For de minste aktørene er det vurdert at disse bør gis mulighet til å tilpasse seg kravene om lagring og overføring av hendelsesdata over en lengre periode, som må evalueres etter hvert som utviklingen av teknologiske løsninger medfører lavere kostnader. Det vil derfor fra 1. januar 2024 bli gitt en generell dispensasjon for de minste aktørene i en overgangsperiode. For de aktørene som har flere mottaksanlegg, så skal alle mottaksanleggene sees under ett.

For å gi aktørene rimelig tid til å kunne innrette seg etter de nye kravene, har Fiskeridirektoratet og Justervesenet etter at forslagene ble sendt på høring, kommet frem til at første trinn, som er krav til automatisk vekt og lagring og overføring av veiedata, først bør tre i kraft 1. januar 2023.

Fiskeridirektoratet og Justervesenet vil følge utviklingen og bidra til nødvendige avklaringer i prosessen med implementering av løsninger. Det forutsettes at næringen utarbeider en plan sammen med de aktuelle systemleverandører og rapporterer fremdrift til Fiskeridirektoratet og Justervesenet ved forespørsel. Her kan det nevnes at Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfinansiering (FHF) arbeider med en utlysning for et pilotprosjekt for automatiske vekter.

1.1 En kort oppsummering av de nye kravene

Målet med de nye kravene til automatisk vekt og et gjennomgående automatisk veiesystem til bruk ved landing og omsetning av fisk, er som det fremgår av høringsnotatet korrekt veiing og registrering av ressursuttaket ved landing, samt å harmonisere etatenes regelverk for vekter som benyttes innen fiskerinæringen.

Viltlevende marine ressurser er felleskapets ressurser, de er fornybare, men ikke utømmelige og må derfor forvaltes bærekraftig. For å oppnå formålet med kravet til ressursregistrering ved landing av de viltlevende marine ressursene, er det behov for ytterligere krav til vektene og veiesystemet som benyttes for å redusere risikoen for manipulering, samt fjerne mulighetsrommet for bevisst og ubevisst feilregistrering på grunn av manuell overføring av veieresultatet til seddelsystemet. Endringene vil gi et mye bedre grunnlag for å sikre nødvendige, korrekte og verifiserbare data om ressursuttaket på landings- og sluttseddelen.

Sentrale krav som er foreslått innført i landingsforskriften:

- Mottaker skal ha et automatisk veiesystem bestående av en eller flere vekter og andre komponenter som er nødvendige for å sikre at all fisk som mottas veies.
- Veiesystemet skal ha funksjoner som sikrer at alle veiedata og data om hendelser som kan virke inn på veieresultatet
 - o overføres elektronisk til Fiskeridirektoratet,
 - o lagres elektronisk hos mottaker i minst 5 år, og
 - o er tilgjengelige for Fiskeridirektoratet og kan hentes frem ved kontroll på mottaksstedet.
- Veiesystemet skal ha en integrert funksjon for å kunne melde inn, rette opp og sende inn ny versjon ved feil og mangler i overførte data (feilhåndteringssystem).
 - o Allerede registrerte data skal ikke kunne endres.
 - o Ved feil og mangler skal de registrerte dataene rettes opp ved å sende inn en ny versjon av dataene.
- Veiesystemet skal kommunisere samt utveksle elektroniske data med seddelsystemet og andre system som skal bruke veieresultatet.
- Overføringen av data til Fiskeridirektoratet skal skje via en elektronisk løsning hvor mottak, innhold og format bestemmes av Fiskeridirektoratet. Avsender er ansvarlig for at overførte data blir mottatt (returmelding).
 - o Veiedataene fra den enkelte landing som er nødvendig for å kunne dokumentere veid kvantum, skal overføres til Fiskeridirektoratet straks seddelnummeret er tilgjengelig fra salgslaget. Veiedataene skal knyttes opp mot tilhørende seddelnummer.
 - o Data om hendelser i veiesystemet som kan virke inn på veieresultatet, skal overføres når hendelsene oppstår, eller umiddelbart når veiesystemet er i stand til å overføre dataene.
 - o Feil og mangler i overførte data skal meldes inn når det oppdages, og ny versjon med årsak skal sendes inn til Fiskeridirektoratet.

De tekniske kravene til vektene, blant annet de nye kravene til lagringsfunksjoner samt kravene til sikker overføring av veiedata og data om hendelser i veiesystemet, følger av Justervesenets regelverk.

1.2 Veileder og dataformatspesifikasjon

Som en del av forberedelsene til innføringen av de nye kravene er det nødvendig å utarbeide en veileder og en dataformatspesifikasjon. Formålet vil være å gi næringen og leverandørene tilstrekkelig informasjon til å kunne utvikle det automatiske veiesystemet, samt gi grunnlag for utviklingen av et seddel- og mottakssystem for veiedata i Fiskeridirektoratet. Målet er at både veilederen og dataformatspesifikasjonen skal være ferdigstilt i løpet av første kvartal 2022.

Veileder og dataformatspesifikasjon skal beskrive

- hvordan krav til informasjonssikkerhet kan oppfylles
- hvilke spesifikke veiedata som skal lagres i veiesystemet/lokalt hos mottaker
- hvordan data skal kunne hentes frem ved kontroll på mottaksstedet, herunder hvilke spesifikke data, format mv.
- hvilke spesifikke data som skal overføres elektronisk til Fiskeridirektoratet, herunder format for slik overføring, inkludert beskrivelse av et feilhåndteringssystem
- hvordan koblingen til seddelsystemet skal gjøres og hvilke data som skal overføres til/med seddel

2 Høringssvarene

Høringsnotatet med forslag til endringer i landingsforskriften og Justervesenets regelverk ble sendt på høring 3. mars 2021 til 41 instanser inkludert Fiskeridirektoratets fem regioner. Høringsfristen ble satt til tre måneder med svarfrist 7. juni 2021. Norges Råfisklag og Sjømatbedriftene fikk utsatt frist til henholdsvis 11. og 21. juni 2021. Det ble gjort oppmerksom på at høringsdokumentene også var tilgjengelig på etatenes hjemmesider, og at andre enn direkte mottakere var velkommen til å komme med innspill. Høringsnotatet følger vedlagt (vedlegg 1).

Det ble mottatt 14 høringssvar (vedlegg 2 til 15). Fiskeridirektoratet og Justervesenet har i felleskap gått grundig gjennom og vurdert innspillene. Sjøfartsdirektoratet hadde ingen merknader til høringen. Politidirektoratet v/Økokrim svarte kort at nøyaktige og korrekte data ved landing av fisk er av stor betydning, både av hensyn til fiskeriforvaltningen generelt, tilsyn med næringen og etterforskning av mulige straffbare forhold. Økokrim er av den oppfatning at et automatisert veiesystem som beskrevet i høringsnotatet er et egnet tiltak for å sikre nettopp dette, og støtter forslaget til regelverksendring.

I tillegg har Regelrådet kommet med en uttalelse til høringsnotatet. Uttalelsen ble publisert på Regelrådets hjemmeside 19. mai 2021.

Under følger først de generelle høringssvarene og Regelrådets uttalelse (2.1), deretter innspillene til de aktuelle paragrafene og bestemmelsene i landingsforskriften (2.2) og Justervesenets regelverk (2.3).

Fiskeridirektoratet og Justervesenet, heretter også betegnet som "kontrollmyndighetene", har fortløpende kommentert høringssvarene og Regelrådets uttalelse.

2.1 Generelt

Sjømat Norge er positiv til at kontrollen ved landing av fisk styrkes, og at kontrolltiltakene sørger for å sikre like konkurransevilkår mellom aktørene i næringen. De foreslåtte tiltakene mener de kan bidra til dette. Sjømat Norge skriver at de imidlertid vil være trygg på at tiltakene som skal innføres faktisk fungerer og er gjennomtenkte, og anfører at det er viktig at kontrollgevinsten står i forhold til kostnaden med tiltakene.

Sjømat Norge har over tid ment at Fiskeridirektoratets tilnærming om at det skal stilles krav til etterfølgende kontrollpunkter i produksjonen, er lite hensiktsmessig. Kontrollinnsatsen må ifølge Sjømat Norge rettes inn mot å sørge for at landingsvekten er korrekt. Er seddelførte data (vekt og art) korrekte, vil ifølge Sjømat Norge behovet for kontrollpunkter utover i verdikjeden falle bort. Sjømat Norge mener at de nye kravene i henhold til dette må erstatte de etterfølgende kontrollpunktene som i dag framgår av landingsforskriften.

Kontrollmyndighetene er kjent med Sjømat Norges syn når det gjelder etterfølgende kontroll. En innføring av de nye kravene til automatisk vekt og automatisk veiesystem vil imidlertid ikke alene fullt ut erstatte behovet for etterfølgende kontroll.

Kontrollmyndighetene har på bakgrunn av NOU 2019: 21 om framtidens fiskerikontroll flere pågående prosesser. Nye krav til automatiske vekter og veiesystem er ett av dem. Et annet er arbeidet som skal etableres med næringen om krav til rapportering av journalopplysninger. Frem til dette arbeidet og innføringen av nye krav til journal og et bedre veiesystem viser at det kan erstatte dagens behov for etterfølgende kontroll, vil det fortsatt være nødvendig med kontrollpunkter også etter at fisken er veid inn på anlegget av hensyn til både kravet om korrekt ressursregistrering og som et sentralt kontrollpunkt.

Det vises for øvrig også til kontrollutvalgets anbefaling om å etablere et automatisert dokumentasjonssystem som skal gi sporbarhet gjennom hele verdikjeden. Bakgrunnen for forslaget er blant annet behovet for å kunne svare opp krav og forventninger fra andre lands myndigheter, markeder og forbrukere. Det innebærer at det vil være behov for å etablere datapunkt også etter at fangsten er innveid og seddelført ved landing.

Sjømat Norge understøtter videre at det er viktig at det ikke innføres særnorske kostnader i forbindelse med de nye kontrolltiltakene. De fleste av våre fiskebestander er delte mellom flere stater, og norskfanget fisk landes ofte i utlandet. Det må derfor være like regler og krav til vektsystemer og landingskontroll for alle som skal kjøpe norskfanget fisk i første hånd. De mener at det har svært lite for seg å innføre regler i Norge dersom norske fiskere kan unndra seg kontrolltiltakene ved å omsette fangsten i utlandet.

Kontrollmyndighetene bemerker her at det pågår et fortløpende samarbeid med andre lands fiskerikontrollmyndigheter med å utvikle felles krav til vekter og veiesystem ved landing av viltlevende marine ressurser. Fra myndighetenes side arbeides det aktivt med å fremme faglig syn og vurderinger av hvilke tekniske krav som er nødvendige for at de ulike vektene og veiesystemet skal være egnet for formålet.

Partene i kyststatsforhandlingene for makrell har gjennom en årrekke gitt mandat til en arbeidsgruppe for å fremme mulige kontrollrelaterte tiltak som sikrer en større grad av like konkurransevilkår mellom de ulike kyststatene. Arbeidet har relevans for landing og kontroll av de viktige pelagiske artene som NVG-sild, kolmule makrell og hestmakrell.

Kyststatene har videre blitt enige om at det kan være nyttig å løfte ut de kontrollrelaterte utfordringene fra kyststatsavtalene, og heller etablere en egen kontrollavtale mellom kyststatene som fisker på disse pelagiske bestandene, heretter kalt «Stand Alone avtalen».

Våren 2020 signerte EU, Færøyene og Norge en «Stand Alone avtale» som stiller krav til signaturpartene om temaer som slipping, utkast og high-grading, krav til inspeksjoner ved landinger, krav om veiing ved landing, krav til veiesystemene som nyttes ved slike landinger og krav ved landinger av fangster til industriformål (mel/olje). Videre er det i den generelle avtaleteksten pekt på det å redusere muligheten for å avregne fisk som vann.

Siden Grønland, Island, Russland og Storbritannia ikke har signert avtalen, har det siden høsten 2020 pågått en forhandlingsprosess. Målet er at alle parter signerer en slik avtale. I påvente har EU, Færøyene og Norge forlenget avtalen ut 2021.

I nevnte avtale Annex IV heter det blant annet:

“Weighing data (including at least quantities, vessel, time stamp and other relevant information) concerning landings shall be stored by those responsible for the weighing. Competent authorities shall be given real-time access to such data. Data shall be stored securely for a minimum of 3 years.

All changes in parameters and functions in the weighing system that effect the weighing result shall be logged. Such changes shall be logged with date and time.”

Dette er sammenfallende krav som foreslås innført her.

Sjømat Norge mener videre at i forbindelse med oppgradering av vektsystemene ved alle norske anlegg, så bør den såkalte "Hovden-modellen" gjøres til et permanent og frivillig alternativ for aktørene i hvitfisksektoren. Dette mener de er et velprøvd system som har mange av de samme spesifikasjonene som inngår i høringsnotatet. Sjømat Norge vil rette en egen henvendelse om dette til Fiskeridirektoratet og Nærings- og fiskeridepartementet.

Kontrollmyndighetene registrerer at næringen mener at Hovden-modellen gir et mer effektivt mottakssystem, men dette er det delte meninger om. Kontrollmyndighetene mener at det klart mest effektive ville vært å veie fangsten slik den landes. Dette ville også sikret et bedre grunnlag for en korrekt registrering av ressursregnskapet og mulighet for direkte avregning mot fastsatte kvoter. Det kan være et økonomisk insentiv for næringen når de ønsker en utvidelse av Hovden-modellen, da sesongmessige variasjoner i torskens kondisjon gjør det gunstigere å veie og omsette fangsten sløyd i vintermånedene. Det positive med Hovden-modellen er at det har vært mulig å få teste ut veiesystemer der veiedata fra to veiepunkter har blitt rapportert til Fiskeridirektoratet. Samtidig må det understrekes at det krever vesentlige oppgraderinger av denne rapporteringen før det vil være tilfredsstillende med tanke på kontrollhensyn. Det som er negativt med Hovden-modellen og som er svært uheldig og i strid med formålet vi ønsker å oppnå gjennom endringene foreslått her, er at det er gitt tillatelse til å beregne vekten som føres på seddel og som danner grunnlag for omsetningen. Dette strider mot det grunnleggende prinsippet om at ressursregistreringen og omsetningen skal baseres på et faktisk veid kvantum, og mot internasjonale forpliktelser. Den aktuelle dispensasjonsordningen medfører også store kontrollmessige utfordringer fordi det gis dispensasjon fra adskillelseskrevet. Fiskeridirektoratet vil oversende en egen vurdering av dispensasjonsordningen etter Hovden-modellen.

Når det gjelder utvikling og tilrettelegging for å imøtekomme de nye kravene, så påpeker Sjømat Norge at det samlet sett vil bli svært kostbart om hver enkelt bedrift skal bære utviklingskostnadene. Ifølge opplysninger Sjømat Norge har innhentet fra medlemmer vil kostnadene for implementering av et system for datafangst, lagring og overføring av veiedata, samt et system for registrering og rapportering av hendelser, koste mellom noen hundre tusen til flere millioner kroner per anlegg, avhengig av det vektsystem bedriften allerede har. Sjømat Norge har derfor tatt initiativ overfor Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfinansiering (FHF) for å etablere et prosjekt for å utvikle og klargjøre soft- og hardware som møter kravene som stilles, og som kan nyttes av de ulike systemene uavhengig av leverandør.

Det er foreslått at det opprettes et prosjekt med minst to pilotanlegg for å teste ut løsninger, et for pelagisk og et for hvitfisk. Krav til prosjektet er at løsningene som lages skal kunne brukes for ulike veiesystem. Sjømat Norge mener at fordelene med et slikt prosjekt er at det vil korte ned utviklingstiden og redusere kostnader for næringen samlet sett. Det vil ellers være hensiktsmessig at utvikling og utprøving av de nye løsningene gjøres ved pilotanlegg, for å unngå at hver enkelt bedrift prøver og feiler. Prosjektet vil også gi svar på kostnadene de enkelte bedriftene vil ha i forbindelse med de nye kravene.

Kontrollmyndighetene mener at det er naturlig at næringen i fellesskap samarbeider med aktuelle leverandører/utviklere for å etablere systemer som ivaretar og tilfredsstillende de nye kravene. Næringen og leverandørene må sammen arbeide frem løsninger som gjør at de tekniske kravene og fristene for implementeringen og innføringen av disse overholdes. Kontrollmyndighetene er positive til at det er tatt initiativ overfor FHF for å etablere et prosjekt for å utvikle tekniske løsninger som møter de kravene som stilles. Det vil være naturlig med dialog med kontrollmyndighetene i det videre arbeidet.

Sjømat Norge uttaler imidlertid at de har fått tilbakemelding fra FHF om at fristene som er satt for de ulike tiltakene kan bli utfordrende å møte. FHF-prosjektet, forutsatt at det settes i gang raskt, vil kunne gi klare indikasjoner på om det er mulig å innføre de nye løsningene innenfor tidsrammen skissert i høringsnotatet. I tillegg til utviklingsarbeidet kan det ifølge Sjømat Norge også være kapasitetsbegrensninger hos utstyrsleverandørene når mange anlegg må ha nytt utstyr til omtrent samme tid. Det foreslås derfor at fristen for innføring av de nye kravene vurderes løpende med basis i utviklingsarbeidet og leveringstid.

Kontrollmyndighetene bemerker at fristene i utgangspunktet er satt på bakgrunn av mottatte tilbakemeldinger fra leverandører/utviklere, samt behovet for fremdrift i utviklingen av ressurskontrollen. Fristen for innføringen av kravene til lagring og overføring av veiedata er forlenget etter at høringsnotatet ble sendt ut til 1. januar 2023. Det vil imidlertid som etterspurt bli nødvendig med en dialog med systemleverandører når det gjelder hvor realistiske og gjennomførbare de angitte fristene er.

Oppsummert stiller Sjømat Norge seg generelt positiv til at landingskontrollen styrkes ved at det stilles nye krav til vektene. En fullgod landingskontroll mener de er nødvendig for å sikre like konkurransevilkår i næringen, og at vekt og art ikke er et forhandlingstema ved landing. De mener det må stilles like krav til kontroll og vekter for alle aktører i næringen, uavhengig av anleggets størrelse, og at det må stilles samme krav til kjøpere av norsk fisk i utlandet og kjøpere i Norge. For å sikre en mest mulig kostnadseffektiv innføring av de nye kravene må det gjennomføres et prosjekt i regi av FHF. Når det gjelder detaljene i

utformingen av de endelige kravene, anbefaler Sjømat Norge at det umiddelbart etableres en arbeidsgruppe med representanter fra Fiskeridirektoratet og næringen, eventuelt også utstyrsleverandørene, til å se på dette. Arbeidsgruppen skal bidra til at innføringen av de nye kravene skjer på en smidig og kostnadseffektiv måte, samt fremme gode og effektive løsninger. Det foreslås at det legges opp til hyppige møter for å sikre tett dialog og at problemstillinger knyttet til innføringen av de nye kravene raskt kan drøftes.

Kontrollmyndighetene viser til kommentarene gitt over. Når det gjelder Sjømat Norges innspill om at det må stilles like krav til kontroll og vekter for alle aktørene i fiskerinæringen uavhengig av størrelse, så mener kontrollmyndighetene fortsatt at det vil være hensiktsmessig å differensiere for å ivareta de minste aktørene i næringen og unngå nedlegging av mottaksanlegg langs kysten. En nærmere begrunnelse følger under i pkt. 2.2. Det vil også være naturlig å differensiere på selve innføringstidspunktet mellom de store og små aktørene, blant annet for å unngå kapasitetsutfordringer hos leverandørene. Myndighetene vil i forbindelse med det siste kreve rapportering, samt følge opp tidsplanen for implementering.

Sjømatbedriftene understreker viktigheten av kontinuerlig arbeid med å få bukt med juks og kriminalitet i sjømatnæringene. Korrekt registrering av ressursuttaket er et overordnet og viktig prinsipp som Sjømatbedriftene oppfatter som et vedvarende oppdrag for alle aktørene i denne bransjen. Det videre arbeid med gode løsninger for korrekt ressursregistrering må derfor ikke nedprioriteres.

Sjømatbedriftene representerer små, mellomstore og store landanlegg. Enkelte har allerede tatt i bruk automatiske vekter og veiesystem, men må gjøre endringer dersom forslaget blir innført. Det fremlegges at særlig for de mindre anleggene, så vil automatiske vekter og veiesystem være svært krevende kostnadmessig. Signalene Sjømatbedriftene har fått fra flere er at de ikke vil kunne etterkomme kravene slik forslaget foreligger. Det vil medføre stenging av flere mottak med tilhørende konsekvenser for arbeidskraft og lokalsamfunn.

De savner et estimat på kostnadene ved investeringene som forslaget vil medføre. I tillegg til engangskostnader ifm. etablering av automatisk veiesystem og vekter, kommer kostnadene ved driften av det. Sett opp mot dagens system, vil det kreve mer teknisk utstyr (håndtering, lagring og sending m.m.) med kontinuerlig drift og tilhørende service, oppdateringer og reparasjoner. De mener at for tiden er det såpass lite informasjon at det er vanskelig å gjøre en vurdering. Det kan likevel legges til grunn at en slik investering vil være vesentlig for mange mottak. Som en naturlig del av driften, kan det forventes at flere mottak i senere tid har investert i vekter som ikke tilfredstiller de foreslåtte kravene.

Sjømatbedriftene etterlyser en nærmere utredning om hvordan automatisk vekt og veiesystem skal bidra til korrekt ressursregistrering. De ser ikke hvordan automatisk vekt og veiesystem gjør det vanskeligere for den som ønsker å jukse i forhold til dagens system. Fangst vil fremdeles kunne unnlates ført over vekten. Videre er hvitfisknæringen uforutsigbar med sesongtopper og kontinuerlig drift, ulik fangstsammensetning på art og størrelse, store og småfangster, ulik bemanning med mer. Sjømatbedriftene finner det bekymringsverdig at det foreslås et kostnads- og logistikkmessig krevende system når det er usikkert hvilken effekt det gir. Det etterlyses også en nærmere utredning om håndtering av korreksjoner og konsekvenser av for eksempel feil ført art.

Det forventes også at det vil kunne bli mer håndtering av fangstene som blir landet ifm. automatiske veiesystem siden fangsten ikke kan veies idet den blir levert fra fisker. I de tilfellene hvor det blir ekstra håndtering av fangst, vil dette forringe fangstens kvalitet.

Sjømatbedriftene ser det som kritikkverdig at bredden av næringens aktører ikke er blitt involvert tidligere i prosessen. Ved å involvere næringens aktører fra begynnelsen kan problemstillinger identifiseres tidlig og løses fortløpende, før et forslag om innføring blir offentliggjort. Når vesentlige endringer både medfører store økonomiske konsekvenser, samt ilegger aktørene nye plikter som foreslått, mener de det er viktig at bredden av aktørene så tidlig som mulig blir involvert og bidrar i prosessen. Medlemsbedriftene har meldt tilbake om utfordringer i samarbeid med utviklere av veiesystemene som følge av manglende kunnskap om næringens reelle hverdag.

Sjømatbedriftene mener derfor høringsforslaget slik det foreligger bør trekkes tilbake, og at det nedsettes en ny arbeidsgruppe hvor også representanter fra næringen er representert. Sjømatbedriftene ønsker å kommentere mer konkrete forslag til dispensasjonsordninger når det foreligger og det kan være verdt å vurdere en tilskuddsordning. Videre gir forslaget for lite utfyllende informasjon med hensyn til forløpet etter innføring. Sjømatbedriftene merker seg at det i høringsnotatet omtales gradvis innføring og at det vil tilrettelegges for en overgangs- og innfasingsperiode for utvikling, anskaffelse og tilrettelegging av nødvendig utstyr og tekniske innretninger. Sjømatbedriftene finner det vanskelig å kommentere dette nærmere siden bredden av næringen ikke har vært involvert fra begynnelsen.

Når det gjelder forslagene knyttet til Justervesenets regelverk, så mener de at forslaget om å innføre krav om at fysiske plomber skal være unikt identifiserbare er hensiktsmessig.

Kontrollmyndighetene ser at forslaget ikke løser alle utfordringer som påpekt, og vi er klar over at en innføring av automatisk veiesystem ikke garanterer at all fisk som landes kommer på seddel. Samtidig bidrar forslaget til forbedring ved at manuelle registreringer unngås og man fjerner ledd hvor feil kan oppstå. Feil kan også oppdages tidligere med de nye kravene. Det vises ellers til kommentarene under gitt til Fiskekjøpernes forening. Det vises også til at fiskerikontrollutvalget har pekt på behovet for å utrede krav til utforming og overvåking av mottaksanleggene, blant annet for å redusere risikoen for at fisk føres utenom vektene. Dette vil etter hvert følges opp, men det er helt nødvendig med en trinnvis oppfølging av alle anbefalingene til fiskerikontrollutvalget.

Når det gjelder forventede kostnader som følge av de foreslåtte kravene, så er det usikkerhet omkring dette. Produsenter/utviklere har blitt forespurt, men tekniske løsninger må utvikles, og det var derfor for tidlig å konkretisere kostnadene da høringen ble sendt ut. Det anses imidlertid på det rene at kravene vil medføre noe kostnader, og at dette vil være særlig tyngende for de minste mottakene. Av den grunn foreslås en dispensasjonsadgang for disse, og hvor førstehåndsomsetning vil kunne være et av kriteriene. De nærmere vilkårene for dispensasjon er ikke endelig fastsatt, og dette vil det bli jobbet videre med. Det bemerkes også at tiltakene som antas å medføre størst kostnader, dvs. krav knyttet til lagring og overføring av hendelser, vil innføres trinnvis, og i første omgang bare gjelde der omsetningen er høyere enn 50 millioner kroner.

Det etterlyses en nærmere utredning om håndtering av korreksjoner og konsekvenser av feilføring. Kontrollmyndighetenes svar er at også dette er et område som vil bli nærmere

behandlet i forbindelse med utviklingen av de tekniske løsningene. Generelle krav for feilhåndteringsfunksjoner vil være en del av kravene som stilles til det automatiske veiesystemet.

Kontrollmyndighetene bemerker at automatiske vekter og veiesystemer ikke vil føre til mer håndtering av fisken, og kvaliteten vil derfor ikke bli forringet som følge av nye krav.

Kontrollmyndighetene bemerker også at aktører i næringen ble informert og forespurt om å delta på et webinar om forslaget til de nye kravene. Webinaret ble holdt 12. november 2020 for å gi vektleverandører og aktuelle systemutviklere informasjon om kommende krav, samt mulighet for å avtale en-til-en møte for videre dialog. Sjømatbedriftene og flere andre organisasjoner deltok på webinaret.

Når det gjelder det fremlagte forslaget om tilskuddordning, så har dette ikke vært en del av arbeidet med høringen.

Fiskekjøpernes Forening (FiFor) ble nedlagt 16. september 2021, men skriver i høringssvaret som ble sendt inn 4. juni 2021 at de i hele sin funksjonstid har vært blant de fremste til å melde fra om behov for skjerpet offentlig kontroll med vareflyten i fiskerinæringen, med det formål å redusere og eliminere muligheten for juks med vekt og art. Respons og oppfølging mener de ikke har vært god, først de siste par år er budskapet blitt tatt på alvor.

FiFor skriver at i prinsippet skal elektroniske sluttседler «på minuttet» som sendes til salgslagene sikre korrekt innmelding av fangst. Problemet er at dette i alt for stor grad ikke skjer. De skriver videre at dersom automatisk veiesystem hadde sikret at alle sedler ble skrevet korrekt, så ville de ikke hatt noen motforestillinger mot å innføre et slikt system. De mener derimot at det kan bli en sovepute, og at det vil være enkelt å omgå systemet da fiskeart er vanskelig å kontrollere, og sløyd fisk kan kjøpes utenom systemet. Dersom den som lander og kjøper er enig, kan fisk føres utenom veierutinene.

Et automatisk veiesystem som skal danne grunnlaget for at sedlene har riktig påført vekt, vurderer FiFor derfor som marginalt bedre enn dagens vekter, og viser heller til andre tiltak som de mener vil være bedre for at kontrollen skal bli mer effektiv. Etter FiFors mening er det helt avgjørende at de kvanta som går ut fra mottaksanleggene, sammenlignes med de kvanta som kommer inn, dersom kontrollen skal bli effektiv.

Kontrollmyndighetene er som tidligere nevnt klar over at en innføring av automatisk veiesystem ikke alene sikrer at all fisk som landes kommer på seddel. Fisk kan, som FiFor skriver, bevisst føres utenom vekten ved landing. Det er vanskelig å etablere krav til vekter og veiesystemer som eliminerer risikoen for manipulasjon helt, men et krav til gjennomgående automatisk veiesystem vil redusere risikoen vesentlig, samtidig som terskelen for å oppgi uriktige opplysninger på seddel heves betraktelig. Det vil også styrke myndighetenes mulighet for å overvåke og avdekke eventuell manipulasjon av veiesystemene, samt at det vil fjerne ubevisst feilregistrering på grunn av manuell overføring av veieresultat til seddel. Bedre kontroll på veiesystemene, med tilhørende lagring og overføring av veiedata, vil bidra til høyere sikkerhet i data som brukes til kvantumsavstemninger, for eksempel mellom landet fisk og produsert kvantum. Fiskerikontrollutvalget har også pekt på tiltak som vil redusere denne risikoen, men det er nødvendig å først lukke risikoen for feilrapportering som følge av manuell registrering av data. Deretter vil andre tiltak for å sikre at all fisk går over vekten vurderes.

Når det gjelder behovet for å kunne sammenligne de kvanta som går ut fra mottaksanlegget med de kvanta som kommer inn, vises det til landingsforskriften § 16 om journal.

Norges Fiskarlag er i utgangspunktet enig i hovedintensjonen om at all fangst skal veies og rapporteres uten at noen kan manipulere systemene, og viser til høringsuttalelsen de kom med til NOU 2019:21 Framtidens fiskerikontroll: «*Et annet kritisk viktig tiltak er å innføre krav om gjennomgående automatiske veie- og målesystemer ved landing. Utvalget går inn for at systemene må logge alle hendelser i veiesystemet og lagre alle måledata. I tillegg må veie- og målesystemene være direkte knyttet til seddelsystemet, og alle data må rapporteres fortløpende til kontrollmyndighetene. Fiskarlaget støtter dette.*»

Fiskarlaget mener at et generelt krav til automatiske vekter ved alle landinger og et gjennomgående automatisk veiesystem vil redusere mulighetsrommet for både bevisst og ubevisst feilregistrering på seddel, samtidig som det vil styrke myndighetenes kontroll og tilsyn knyttet til veieresultatene. Krav til automatisk veiesystem mener de også vil medføre at fiskerne kan være trygge på at de får rett vekt. Fiskarlaget skriver at de har i en rekke sammenhenger påpekt at kontrollen på land må forsterkes. Forslagene som fremlegges i høringsnotatet mener de imøtekommer dette.

Det fremlegges samtidig at det må legges opp til en enkel adgang for dispensasjon for små mottaksanlegg som mottar mindre fangster bestående av mange arter. Disse landingene mener de i mange tilfeller ikke vil være praktisk gjennomførbare ved bruk av automatiske vekter. Dersom kostnadene ved å anskaffe nødvendig utstyr pålegges de aktuelle aktørene, hevder Fiskarlaget at vi da risikerer at de legger ned med den følge at det blir lengre avstander for fiskerne for levering av fangst.

For øvrig støtter Fiskarlaget at regler som i dag fremgår av flere ulike forskrifter samles i en forskrift, slik at regelverket blir mer oversiktlig. Avslutningsvis påpekes at det må gis rommelig tid slik at mottakene kan innrette seg etter de nye kravene.

Kontrollmyndighetene viser til landingsforskriften § 6 femte ledd hvor det åpnes for muligheten for å kunne søke om dispensasjon fra kravet til automatisk vekt for de minste mottaksanleggene/aktørene. Nærmere om dette følger under i pkt. 2.1. Det vil ellers bli gitt nødvendig og rimelig tid for næringen til å kunne innrette seg etter de nye kravene.

Norges Kystfiskarlag støtter endringsforslagene i landingsforskriften og forslaget til ny forskrift om automatisk veiesystem til bruk ved landing av fisk, og mener at tiltakene vil bidra positivt for ressurskontrollen. Det fremlegges videre at det som ledd i bekjempelsen av fiskerikriminalitet vil være avgjørende å få på plass åpne tilgjengelige regnskap over inn- og utgående fisk fra hvert enkelt mottaksanlegg, og anser dette som enklere å sette i gang gjennom de foreslåtte endringene i landingsforskriften. Det anmodes om at de nye kravene får høy prioritet i arbeidet med å forbedre fremtidens ressurskontroll.

Norges Kystfiskarlag viser ellers til høringssvaret til Fiskekjøpernes forening.

Når det gjelder åpne tilgjengelige regnskap forstår Fiskeridirektoratet og Justervesenet det slik at det her menes at kontrollmyndighetene skal ha tilgang til detaljerte regnskapsrapporter. Regnskapsrapporter oppgir kjøp og salg i beløp og er dermed ikke egnet til foreta kvantumsavstemninger. Behovet for rapporter som viser kvantum av inn- og utgående fisk ivaretas gjennom kravene til journal i landingsforskriften § 16.

Fiskebåt viser i høringssvaret til utredningen fra 2019 hvor det pekes på at ressurskontroll er en av grunnpilarene i norsk fiskeriforvaltning. Ressurskontrollen har stor betydning for å sikre korrekt ressursuttak, like konkurransevilkår, samt for sjømatnæringens omdømme. Godt omdømme er et viktig premis for å bli hørt politisk, men også for å rekruttere de beste sjøfolkene til fiskeriene.

Fiskebåt uttaler at de er tilhenger av en aktiv ressurskontroll, og de er positiv til en kritisk evaluering av ressurskontrollen med sikte på å gjøre den bedre. Fiskebåt er videre enig i at landingskontrollen av viltlevende marine ressurser må vektlegges, både gjennom bruk av teknologi og fysiske kontroller. Det er viktig at nye tiltak som innføres gir bedre registrering av ressursuttaket, og økt kontrollgevinst. De er positiv til endringene i landingsforskriften, samt til ny forskrift om automatiske veiesystemer til bruk ved landing av fisk.

Fiskebåt viser til høringsnotatet hvor det tas opp at kravet om lagring og overføring av hendelsesdata vil ha størst effekt der risikoen vurderes som høyest, og at dette i størst grad gjelder der mottatt kvantum er størst. Det er derfor vurdert at dette i første omgang bør avgrenses til å gjelde for aktører med en førstehåndsomsetning på over 50 millioner kroner, som innebærer at kravet vil omfatte 90 av 315 aktører - som sikrer 80 prosent av verdien av landet fangst. Fiskebåt er opptatt av like konkurransevilkår og mener at kravet heller bør avgrenses til å gjelde for aktører med omsetning på over 10 millioner kroner.

Fiskebåt mener ellers at det er viktig at de nye kravene innføres over tid slik at aktørene på landsiden får mulighet til å gjøre nødvendige investeringer, og at det er fornuftig å innføre kravene i to trinn i dialog med leverandører og næringen. Unødige utsettelse bør unngås.

Kontrollmyndighetene bemerker at med en grense på 50 millioner kroner, så vil kravene i første omgang gjelde for aktører som har høy omsetning og dermed trolig finansiell kapasitet til å etterleve kravene. I tillegg sikres en betydelig del av den totale omsetningen. I tabellen under er det estimert hvor mange aktører som vil omfattes og hvor stor del av omsetningen som vil bli omfattet av kravene. Det vil med dette innslagspunktet også være mer realistisk at det er tilstrekkelig kapasitet hos leverandører. Det vurderes derfor at et innslagspunkt på 50 millioner kroner på en god måte balanserer kostnaden med nytten av tiltaket om krav til hendelsesdata. Det vil være naturlig å evaluere dette etter hvert som utviklingen av teknologiske løsninger medfører lavere kostnader.

Innslagspunkt	Andel av aktører som omfattes av kravet	Andel av omsetning hvor kravet bidrar til økt sikkerhet
5 mill.	59 %	99 %
10 mill.	48 %	97 %
50 mill.	20 %	83 %
100 mill.	10 %	70 %

Båtsfjord Handelsstands Fiskerigruppe mener at bevisst feilrapportering i seddelsystemet ikke bør kalles for fusk, men må anses som kriminalitet og behandles deretter. Videre mener

de at det ikke skal være rom for unntak og dispensasjon fordi det gir rom for å ikke veie korrekt, og kan bli brukt som smutthull for feilregistrering. Dette må ikke forekomme. Det må sendes ut tydelige signaler om at juksing er kriminelt.

Det foreslås videre at det må lages et system for statlig støtteordning for de som søker om unntak eller dispensasjon, slik at økonomi ikke blir en begrensning for nytt utstyr og ny teknologi. Det må stilles krav til at alle mottaksanlegg, både små og store, skal benytte godkjente automatiske vekter.

Kontrollmyndighetene bemerker at et system for statlig støtteordning ikke har vært omfattet av mandatet i denne omgang. Når det gjelder krav på bakgrunn av mottaksanleggenes størrelse, vises det til svar gitt til blant annet Sjømat Norge.

Norges Råfisklag er positiv til hovedtrekkene om krav til automatisk vekt og veiesystem foreslått i NOU2019: 21, og fremlegger at de i hovedsak derfor også støtter forslagene som fremkommer i høringsnotatet.

Råfisklaget skriver at en av utfordringene hvitfisksektoren har hatt over flere år er landing og omsetning av rund fisk i perioder hvor fiskens biologiske kondisjon ikke er i samsvar med de offisielle omregningsfaktorene. «[Hovden-prosjektet](#)» har vært et forsøk på å løse disse utfordringene på en positiv måte, og salgslaget ser at de med dagens teknologi er i stand til å imøtekomme næringens ønsker i denne sammenhengen. Råfisklaget regner med at en innføring av krav om automatiske vekter hos de fleste mottakene blant annet vil gjøre det enklere å innføre metoden som en permanent løsning på denne problemstillingen.

Generelt anbefaler salgslaget ellers at det tas økonomiske hensyn, spesielt rettet mot mindre mottak når det gjelder kravet om automatisk vekt.

Kontrollmyndighetene viser til svaret gitt til Sjømat Norge om Hovden-prosjektet.

Når det gjelder innspillet om at det bør tas økonomiske hensyn, spesielt rettet mot de mindre mottakene, så vises det til dispensasjonsadgangen i landingsforskriften § 6 femte ledd. Det vises også til kontrollmyndighetenes anbefaling om en trinnvis innføring av de nye kravene. Det foreslås i høringsnotatet at kravet til automatisk vekt, samt lagring og overføring av veiedata gjøres gjeldende som trinn 1, og kravet til lagring og overføring av hendelser i veiesystemet som trinn 2.

Kravet til lagring og overføring av hendelsesdata vil først gjelde for aktørene som mottar fisk til en førstehandsverdi på 50 millioner kroner eller mer. Av dagens 215 aktører vil dette omfatte ca. 90 aktører. For de minste aktørene så er det ut fra økonomiske hensyn vurdert at disse bør gis mulighet til å tilpasse seg kravet innenfor en lengre periode.

De nye kravene og utvikling og implementeringen av disse må gjennomføres i dialog med næringen og leverandører.

Fiskeridirektoratet region Sør mener at det er viktig at iverksettelsesdatoen for de nye kravene er den samme for alle deler av næringen, inkludert mel- og oljeanleggene. De uttaler at industrianleggene har unndratt seg ulike krav i en årrekke og fått dispensasjoner ved å peke på de store kostnadene de vil bli påført dersom de også skal falle inn under regelverket. Et eksempel som trekkes frem er innføringen av slavedisplay der det gikk mange år fra konsumanleggene fikk pålegg om å montere dette til det var på plass ved

industrianleggene. Videre fremlegges det at vektene ved disse anleggene er manipulerbare. Det må derfor prioriteres å få industrianleggene inn under de nye kravene så tidlig som mulig i forbindelse med innfasingen. Regionen mener ellers at kontrollhensynet må gå foran kostnadsspørsmål ved fremtidige endringer og presiseringer i landingsforskriften.

Fiskeridirektoratet region Nord ber om at dispensasjonsadgangen for bruk av manuelle vekter og fra veiesystemet for mindre mottaksanlegg ikke gjøres så vid at dette blir «hovedregelen». Det vises til høringsnotatet hvor det står at det skal legges til rette for en rimelig overgangs- og innfasingsperiode, og at det skal tas hensyn til små mottaksanlegg.

Fiskeridirektoratet region Nordland foreslår at det ved mottaksanleggene må påses at alle involverte i prosessen rundt landing/mottak og innveining av villlevende marine ressurser skal kunne bruke vekten og veiesystemet på korrekt måte, og at det bør føres en oppdatert liste over hvem som har kompetanse og er brukere av vekt/veiesystemer.

Region Nordland legger videre frem følgende punktliste med kommentarer og forslag knyttet til landing, innveining og kjøp av fangst over ulike typer vekter:

- Det må finnes en beskrivelse fra leverandør av veiesystem, tilførselsbånd, automatikk mv. som Fiskeridirektoratet og Justervesenet må inneha. Den må inneholde hvordan montering er gjort, inkludert montering av ulike funksjoner knyttet til vekten, samt dokumentasjon på hvordan vaskefunksjon/program er satt opp fra leverandør slik at dette kan sammenstilles med hva som observeres ved mottaksanleggets veiesystem under kontroll ved landing av fangst.
- Fiskeridirektoratet må være tilstede og godkjenne linjer for mottak av fisk ved anlegg for å sikre at vektene registrerer all fisk, og at muligheten for å bruke vekten feil minimeres. Det gjelder både ved nybygg av mottakslinjer for fangst og ved endring av eksisterende mottakslinjer.
- Det må pålegges mottaksanlegg i større grad å tilrettelegge for kontroll ved innveining av fangst ved landing.
- Vaskefunksjon eller andre programmer/funksjoner må ikke kunne føre fangst over vekter uten at fangst registreres.
- Overvåkning av mottaksanlegg og veiesystemer som overføres direkte i sanntid til Fiskeridirektoratet og Justervesenet, nevnes ikke som et tiltak for å bedre ressurskontrollen. Region Nordland mener at dette bør vedtas og innføres så snart det lar seg gjøre for å hindre at veiesystemene blir brukt feil.

Kontrollmyndighetene synes dette er gode innspill fra regionene, men påpeker at flere av forslagene er på siden av, eller har ikke vært en del av høringen. Når det gjelder kommentaren til iverksettelsesdatoen, så vises det til tidligere svar gitt til dette i notatet. Det samme gjelder dispensasjon fra kravet til automatisk vekt og automatisk veiesystem.

Til forslaget om at det må finnes en beskrivelse fra leverandør av veiesystem, tilførselsbånd, automatikk mv. som Fiskeridirektoratet og Justervesenet må inneha, så er Justervesenet enig i at dette er hensiktsmessig, og vurderer at det er hjemmel i regelverket. Forslaget vil imidlertid kreve egen høring siden det ikke har vært en del av denne høringen. Det vurderes å sende forslaget på høring med ikrafttredelse samtidig med øvrige endringer.

Fiskeridirektoratet har i dag ikke en ordning for å være til stede og godkjenne linjer for mottak av fisk ved mottaksanlegg, men det foreslåtte kravet til rapportering ved salg av

måleredskap gjør at kontrollmyndighetene vil få oversikt over nye vekter og kan dermed velge å gjennomføre tilsyn rett etter vektene tas i bruk. Landingsforskriften setter krav til landing og mottak av fisk, herunder vektene som benyttes. Dette blir fulgt opp gjennom kontroll utført av Fiskeridirektoratets inspektører. Forhold ved mottakslinjene som påvirker veiingen vil imidlertid også ivaretas når Justervesenet utfører førstegangsverifikasjon og tilsyn med vekt- og veiesystem. Når det gjelder vaskefunksjon eller andre programmer/funksjoner som vil kunne påvirke veiingen, så vil dette tilsvarende ivaretas gjennom tilsyn i henhold til måleteknisk regelverk, samt Fiskeridirektoratets kontrollgjennomføring.

På bakgrunn av NOU 2019: 21 om framtidens fiskerikontroll, så vil det være aktuelt å vurdere krav til videoovervåkning mv.

Maritech stiller seg utelukkende positiv til visjonen om bedre kontroll og sporing av fisk gjennom verdikjeden i Norge og internasjonalt. De ser på høringsnotatet som et steg i riktig retning, men hadde ønsket å bli mer involvert i prosessen. Maritechs erfaring tilsier at det vil ta tid å utvikle en løsning som foreslått, og påpeker at det også er flere avklaringer som burde være på plass. De mener ellers at de nye kravene må vedtas før det kan gjennomføres investeringer innen utvikling, testing og dokumentasjon av ny løsning. Leverandører vil trenge tid til å finne riktige veieinstrument som kan oppfylle kravene både for fase 1 og 2, og det må vurderes i hvilken grad dette er konkurransevridende på dagens leverandørsituasjon. For Maritech er det ingen av leverandørene av vektutstyr som innfrir kravene til lagring og logging av hendelser internt på vektutstyret. Enten må eksisterende utstyr videreutvikles (hvis mulig), eller så må det lages nye instrument. Det fremlegges at mange av Maritechs kunder vil måtte bytte ut manuelle pallevекter med nytt utstyr. De mener det imidlertid vil være dumt å investere i noe som ikke oppfyller kravene om hendelseslogg i fase 2. Om trent 90 aktører med krav om dokumentasjon på hendelser vil kreve store ressurser tidsmessig både for hver enkelt bruker og leverandørene.

Om kostnadsbildet uttales at utviklingen av den foreslåtte løsningen blant annet skal dekke:

- lisenser for nødvendig programvare
- installasjon av software og hardware
- automatisering av de ulike anleggene inkl. ny konstruksjon av linje
- kjøp av nytt veietechnisk utstyr som skal erstatte manuelle pallevекter (for mange vil det være lite sannsynlig å gjenbruke noe av eksisterende utstyr)
- opplæring i bruk
- dokumentasjon for aktuelt anlegg
- HMS
- reiseutgifter
- godkjenning av anlegg

Maritech mener at den fremlagte foreslåtte investeringskostnaden for leverandører bygger på manglende faktagrunnlag om hvilke kostnader som trer inn i en investeringskalkyle for programvare innen landing og produksjon av hvitfisk.

Maritech skriver at det står i høringsnotatet at det er vurdert at kravet bør gjelde for aktører som har en førstehåndsomsætning på over 50 millioner kroner. Innslagspunktet vil gjelde for ca. 90 av dagens 315 aktører. Når det foreslås at anlegg med omsetning under 50 millioner

kroner vil få fritak, så blir antall mottak å dele investeringskostnaden på 90 aktører. Det vil utgjøre en investeringskostnad for de 90 aktørene på 222.222 kroner, ikke 63.000 kroner. Maritech mener forskjellen er vesentlig. I tillegg kommer installasjonskostnadene som ble estimert til 150.000 kroner, som vil bringe kostnaden per bruker til 372.222 kroner.

Maritech spør om fritaket for de minste aktørene gjelder for hele forskriften, eller kun deler av forskriften, slik som automatiserte vekter med hendelseslogg.

Maritech anbefaler at det innhentes mer realistiske priser fra leverandørene. Hvor konkurransedyktige hver leverandør er på pris vil avhenge blant annet av hvor mange kjøpere leverandøren kan dele investeringskostnaden på, samt kompleksiteten i løsningen hos det enkelte mottak det skal levere til. Dermed vil noen leverandører kunne tape vesentlige summer på et slikt krav, da det ikke er gitt at alle 10 leverandører kan dele kostnadene på like mange brukere.

Når det gjelder installasjonstakten uttales at med tanke på kompleksiteten i det som skal leveres, anses det urealistisk å klare å levere en løsning hos mange mottak som innfrir de nye kravene før juni 2022. Installasjonstakten vil være avhengig av flere aktører. Leverandør av riktig veieutstyr, konstruktører av veiestasjon, softwareleverandører som skal utvikle og installere anlegg fortløpende. Konstruksjon av veiestasjon vil være skreddersøm ut fra utforming av bygninger hos det enkelte anlegg.

Det stilles spørsmål ved hva som menes med «gjennomgående automatisk veiesystem». Skal hele veieprosessen være automatisert, slik at fisken går inn i ene enden av en veieinnretning og kommer ferdig veid ut i andre enden uten inngripen av operatør, eller er det bare overføringen av veiedata til Fiskeridirektoratet som skal overføres uten inngripen? Og er det i den forbindelse et krav om hoppervekker og mottaksgrader?

Maritech er også usikker på hvordan fordelingen av ulike artikler på seddel skal foregå. Det opplyses at en hopper bare vil kunne veie samfengt så lenge ikke fisken er størrelsessortert i forkant. Nedklassing på kvalitet trekkes frem, og om "10 prosentprøve" kan legges til grunn for fordelingen. I så fall er det spørsmål om det må gjøres prøver på hver fangst som er linket til seddel.

Det påpekes til slutt at det er fare for konkurransevridende politikk. Det er kun et fåtall leverandører som kan levere automatiske vekter i henhold til de nye kravene fremlagt i høringsnotatet. For Maritech og flere leverandører vil det kunne true evnen til å konkurrere på programvare i sjømatnæringen fordi de p.t. er en utstyrsuavhengig leverandør. Maritech er spesialister på integrasjoner/API og har gode erfaringer med å utvikle i et agilt miljø de løsninger som etterspørres fra brukerne. Dersom det ikke legges opp til tettere samarbeid mellom 1) Spesialiserte leverandører på programvare og 2) Leverandører av vekter, instrument og utstyr, så vil en innføring av de nye kravene legge føringer på strategier som utvikles i leverandørleddet. Maritech tror dette vil kunne føre til mindre integritet, noe som vil være uheldig for en næring som er sterkt avhengig av systemer som «snakker sammen».

Kontrollmyndighetene bemerker at flere produsenter/utviklere, inkludert Maritech, ble invitert til å delta på møter om de nye kravene og mulige praktiske løsninger før forslaget om forskriftsendringer ble sendt på høring. Det ble invitert både til fellesmøter og gitt tilbud om en-til-en-møter. Maritech har derfor hatt mulighet til å engasjere seg i prosessen.

Vi merker oss innspillet fra Maritech hvor det uttrykkes bekymring med tanke på at det vil ta tid å finne riktige veieinstrument som kan oppfylle kravene i både fase 1 og 2. Kontrollmyndighetene ser at til tross for god erfaringsutveksling med produsenter og utviklere i forkant av høringen, er det usikkerhet knyttet til både hva de nye kravene vil medføre av kostnader, og tiden det tar å utvikle og ta i bruk løsningene. Det anses imidlertid viktig å ha progresjon i utviklings- og gjennomføringsprosessen, og det må derfor stilles krav for fremtiden, selv om ikke alle løsninger er på plass. I motsatt fall er det fare for at en nødvendig endringsprosess stopper opp. I den forbindelse påpekes også at produsentene bør kunne utfordres på det å finne leverandører som kan bidra i prosessen.

Med hensyn til de uttrykte bekymringene omkring konkurranseaspektet, bemerkes at det fra myndighetenes side er ønskelig at det finnes produsenter/leverandører som er i stand til å oppfylle kravene i regelverket. Etter kontrollmyndighetenes syn er det ikke konkurransevridende å foreslå krav til nye løsninger, så lenge alle aktører har hatt tilgang til samme informasjonsgrunnlag. Foreslåtte krav er funksjonskrav som er produsentuavhengige.

Med "gjennomgående automatisk veiesystem", eller automatisk veiesystem, menes et system som består av en eller flere vekter, samt alle andre komponenter og programvare som er nødvendig for å sikre at all fisk fra fangsten som landes veies og at veiedata for hele fangsten automatisk lagres, knyttes mot tilhørende seddelnummer og overføres. Vektene i det automatiske veiesystemet kan være automatiske og/eller ikke-automatiske. Når det benyttes ikke-automatisk vekt, så skal også denne være en del av det automatiske veiesystemet og automatisk lagre og overføre veiedata.

Når det gjelder den trinnvise innføringen av de nye kravene og innslagspunktet på 50 millioner kroner, så skriver vi i høringsnotatet at kravet til lagring og overføring av hendelsesdata skal fra 1. januar 2024 gjelde for aktører som mottar fisk til en førstehandsverdi på 50 millioner kroner eller mer. For de minste aktørene er det som nevnt vurdert at disse bør gis mulighet til å tilpasse seg kravet over en lengre periode. Det vil fra 1. januar 2024 bli lagt opp til en generell dispensasjonsordning i en overgangsperiode. For de aktørene som har flere mottaksanlegg, så skal alle anleggene sees under ett.

Kravet til automatisk vekt, samt lagring og overføring av veiedata gjøres derimot gjeldende fra samme tidspunkt for alle aktører, uavhengig av aktørens størrelse. Den aktuelle datoen er i høringsnotatet satt til 1. juli 2022. Datoen er endret til 1. januar 2023.

Regelrådets samlede vurdering av forslaget er at høringsnotatet gir en grundig problem- og målbeskrivelse. Det er anslått hva enkelte kostnader for næringslivet vil bli og nyttevirkningene er kvalitativt beskrevet. Kravet til automatisk veiesystem er utformet slik at de minste mottakene kan søke om dispensasjon fra kravet. Regelrådet mener imidlertid at det ville vært en fordel med en grundigere beskrivelse av næringen og virkningene av de foreslåtte systemene med differensiering mellom de store og små mottakene. Regelrådet savner også en vurdering av påvirkningen på næringsstruktur og leveringsmuligheter for ulike fartøytyper. De mener at det kan skape noen utilsiktede effekter at de store mottakene har automatiske veiesystem mens de små stort sett har manuelle. Dette burde vært utredet. De kan heller ikke se at det er utredet hvordan dispensasjonsordningen vil fungere i praksis. Det er derfor uklart hvor stor del av næringen som vil bli berørt av de nye forslagene. Det konkluderes med at utredningen har svakheter.

- Konsekvenser for næringslivet:

Regelrådet har vurdert i hvilken grad det er gjennomført konsekvensutredninger etter de krav som utredningsinstruksen stiller, og om virkningene for næringslivet er tilstrekkelig kartlagt. Regelrådet kan vurdere hvorvidt nytt eller endret regelverk er utformet slik at målene oppnås til en relativt sett lav kostnad for næringslivet. Som grunnlag for vurderingen er det tatt utgangspunkt i minimumskravene til utredning, omfang og grundighet, samt tidlig involvering av berørte.

- Kostnadsvirkninger og nyttevirkninger for næringslivet:

Høringsnotatet gir et anslag av hva kravet om automatiske vekter vil koste for aktørene. Utstyrskostnader og etterlevelseskostnader er anslått. De positive effektene av kravet er beskrevet, men ikke forsøkt tallfestet. Her mener de det kunne det vært anslått hva besparelsen i administrative kostnader for næringen og myndighetene vil være. Den foreslåtte endringen i når seddelnummer tildeles gir nyttevirkninger for myndighetene da dette kan føre til sanntidsrapportering av landingen, men det mangler en vurdering av virkningene endringen vil ha for næringsaktørene. Kostnadsvirkningene av investering i nytt veiesystem avhenger av hvor stort hvert mottak er og hvor mye mottaket omsetter for. Høringsnotatet burde ha gitt en grundigere utredning av hva kostnadene vil bety for de største mottakene og hva det vil bety for de minste. Regelrådet stiller spørsmål ved hvordan kravene til automatisk veiesystem vil påvirke næringsstrukturen. Høringen har ikke vurdert dette. At de minste kan søke dispensasjon fra kravet kan føre til strukturelle endringer i næringen som burde vært belyst. Vil for eksempel fiskebåter foretrekke større mottak på grunn av de automatiske vektene? Vil noen mottak ønske å forbli små for å unngå kravet om automatisk veiesystem, og således føre til effektivitetstap?

- Konkurransvirkninger for næringslivet

Høringsnotatet argumenterer for at konkurranseforholdene i fiskerinæringen vil bli likere med automatiske vekter, da feilmålinger blir redusert. Det er ikke vurdert hvorvidt dispensasjonsordningen for automatisk veiesystem gir utilsiktede konkurranseeffekter. Regelrådet skriver at i en så særegen næring som fiskerinæringen, så skulle det vært gitt en grundigere vurdering av konkurransevirkningene. Spesielt om konkurransen mellom mottak med og uten automatisk veiesystem vil skape ringvirkninger for resten av næringen.

- Forenkling for næringslivet

Regelrådet mener det er positivt at det legges opp til automatisering av rapportering og ressursregistrering i fiskerinæringen. Det er også positivt at det ryddes opp i regelverket med sikte på et mer forståelig regelverk.

- Digitalisering

Automatisk rapportering av landinger er i utgangspunktet en fordel for næringslivet, slik Regelrådet ser det. Jobben Fiskeridirektoratet og Justervesenet har gjort med å hente inn mulige løsninger fra leverandører av vekter og programvare er gjort på en grundig måte. Regelrådet skulle imidlertid gjerne sett en vurdering av hvor godt det foreslåtte regelverket er utformet med hensyn til å tilpasse seg ny og fremtidig teknologi.

- Særskilt vurdering av hensynet til små virksomheter

Forslagene tar hensyn til små virksomheter ved at det blir etablert en dispensasjonsordning hvor de minste mottakene kan søke om å få beholde de manuelle veiesystemene. I tillegg gis det en lengre innføringsperiode for de minste, noe som virker hensiktsmessig da de må vurdere om de skal investere i automatiske veiesystem eller beholde de manuelle. Kostnadsvirkningene er ikke særskilt vurdert for små virksomheter.

- Alternative tiltak

Problem- og målbeskrivelsen er grundig i høringsnotatet, noe som gir grunnlag for å drøfte alternative tiltak. Fiskeridirektoratet og Justervesenet mener det er problemer med nullalternativet, og det kommer klart frem. Høringsnotatet vurderer hyppigere tilsyn som et alternativ til kravet om automatisk vekt. Det vurderes også flere underalternativer til de forskjellige forslagene. Regelrådet mener at høringsnotatet kunne vurdert andre alternativer til kravet om automatisk veiesystem med dispensasjonsordning. For eksempel kunne det vært vurdert en løsning der aktørene selv velger om de vil gå over til et automatisk veiesystem ut ifra egen vurdering av kostander og fordeler.

- Forutsetninger for en vellykket gjennomføring for næringslivet

Det legges opp til trinnvis innføring som gir de forskjellige næringsaktørene tid til å tilpasse seg de nye kravene. Den manglende beskrivelsen av dispensasjonsordningens omfang og varighet kan gjøre gjennomføringen vanskeligere. Dette burde vært beskrevet nærmere.

Fiskeridirektoratet og Justervesenet har lest gjennom Regelrådets uttalelse til forslagene lagt frem i høringsnotatet. Uttalelsen ble mottatt 26. april 2021, og vi har valgt å svare opp Regelrådets vurderinger og råd i dette beslutningsnotatet.

Kontrollmyndighetene finner Regelrådets uttalelse nyttig. Vi er imidlertid usikker på om Regelrådet fullt ut har forstått myndighetenes kontrollbehov og dagens mangler ved systemer for innveing og ressursregistrering ved landing av viltlevende marine ressurser. Når Regelrådet foreslår som et alternativt tiltak at anskaffelse av automatisk vekt og automatisk veiesystem skal være valgfritt og opp til næringsaktørene selv å vurdere om de ønsker eller ikke, kan dette skyldes at Regelrådet ikke er kjent med behovet for krav som bidrar til ryddige og lovlige forhold i næringen. Vi ser også ut fra Regelrådets uttalelse at begrepene automatisk vekt og automatisk veiesystem brukes inkonsekvent, noe som kan tyde på at Regelrådet ikke helt ut oppfatter forskjellen på de ulike kravene.

Kontrollmyndighetene bemerker at det på bakgrunn av søknad vil kunne gis dispensasjon fra kravet om automatisk vekt til de minste mottaksanleggene. De minste mottakene med manuelle vekter skal imidlertid også lagre og rapportere veiedata som skal kobles til seddelnummer. Det innebærer at disse også vil måtte ha et automatisk veiesystem. Et automatisk veiesystem kan bestå av både ikke-automatiske vekter (manuelle vekter) og ulike typer automatiske vekter, og inkluderer programvare for kommunikasjon og kobling av veiedata mot seddelnummer. Det vil på bakgrunn av søknad i tillegg i særlige tilfeller kunne gis dispensasjon fra deler av kravene som er satt til automatisk veiesystem.

Regelrådet påpeker at det ikke kommer frem hva vilkårene for å få dispensasjon fra kravene til automatisk veiesystem er. Kontrollmyndighetene bemerker at det gis adgang til dispensasjon hvis det foreligger særlige grunner. Dette er en vid bestemmelse som åpner for å ta ulike hensyn på bakgrunn av en konkret helhetsvurdering i hvert enkelt tilfelle. Her

anses det imidlertid hensiktsmessig å beskrive nærmere i veileder hva som kan gi grunnlag for dispensasjon. Det avgjørende er at det etableres en lik praksis for innvilgelse av dispensasjoner som sikrer likebehandling og forutberegnelighet.

Regelrådet stiller spørsmål ved hvordan kravene til automatisk vekt og automatisk veiesystem vil kunne påvirke nærings-/landingsstrukturen, for eksempel om fiskefartøy vil foretrekke å lande fangsten ved større mottaksanlegg på grunn av at disse har automatiske vekter. Kontrollmyndighetene antar her at fiskefartøyets valg av landingssted vil være avhengig av fartøyets fangst, tilbudt pris, avstanden til mottaksanlegget fra fangstfeltet og anleggets mottakskapasitet, heller enn type vekt og veiesystem ved mottaksanlegget.

Når det gjelder kommentarer om at enkelte mottaksanlegg kanskje vil velge å forbli små for å unngå å måtte anskaffe automatiske vekter, så er kontrollmyndighetenes erfaring at det er andre økonomiske og næringsmessige hensyn som avgjør størrelsen og aktiviteten ved mottaksanleggene.

Regelrådet etterspør nyttevirkningen for næringslivet og myndighetene. Kontrollmyndighetene bemerker at kravene til automatisk vekt og automatisk veiesystem blant annet vil bidra til en mer effektiv og korrekt rapportering og dokumentasjon av landet fisk. Det vil bli mindre manuelt arbeid, som igjen vil redusere arbeidsmengden og dermed behov for færre ansatte. I tillegg unngår man utilsiktede feilregistreringer, som hever kvaliteten på de registrerte dataene. Det vil også gi økt transparens og bedre markedstilgang gjennom å kunne vise til bærekraftig høsting og utnyttelse av de viltlevende marine ressursene.

Kostnadseffekten er imidlertid vanskelig å tallfeste. De nødvendige kostnadene med hensyn til implementeringen av de nye kravene må ellers sees i sammenheng med at markedet vil forvente bedre dokumentasjon av bærekraftig høsting i tiden fremover.

- Kostnader for næringslivet:

Regelrådet stiller spørsmål ved om forslaget er utformet slik at målene oppnås til en relativt sett lav kostnad for næringslivet. Det uttales at utstys- og vedlikeholdskostnader er beregnet i høringsnotatet, men at beregningene inneholder en betydelig grad av usikkerhet. Det er positivt at høringsnotatet beskriver usikkerheten. Det er også knyttet usikkerhet til hvor mange som får økte kostnader på lang sikt. Enkelte mottak har allerede automatiske veiesystem og de minste kan få dispensasjon. Det kommer ikke frem i høringsnotatet hva vilkårene for å få dispensasjon er. Krav om automatisk vekt (eller veiesystem som regelrådet skriver) med dispensasjon for de minste mottakene og med trinnvis innføring kan være det alternativet som gir en lavest kostnad for næringslivet. I høringsnotatet er utviklingskostnaden fordelt på alle de 315 aktørene. Det er uklart om aktørene som kan søke om dispensasjon for å fortsette med manuelle vekter er tatt ut av regnestykket slik at kostnaden i praksis blir fordelt på færre aktører. Da det ikke fremgår hvordan utviklingskostnaden på 20 millioner kroner vil fordele seg i praksis, uttaler Regelrådet at de ikke kan konkludere med at målene kan nås til en relativt sett lav kostnad for næringslivet.

Kontrollmyndighetene bekrefter at det er usikkerhet med hensyn til kostnader. Produsenter/utviklere ble forespurt og har derfor vært involvert. Fra deres side ble det uttrykt stor usikkerhet med hensyn til hva kravene vil medføre av kostnader. Da høringsnotatet ble sendt ut var det for tidlig å kunne konkretisere kostnadene.

Når det gjelder de anslåtte investeringskostnadene på samlet kr 20 millioner, bemerkes at det på sikt vil være krav til alle brukere om at de skal ha automatisk veiesystem. Det bemerkes at en fordeling på de 90 største aktørene og ikke samtlige 315, vil medføre kostnader på omkring kr 250 000 for den enkelte aktør. Sammenlignet med omsetningen i næringen, hvor de aller største aktørene har milliardomsetning, må en slik investering kunne vurderes som relativt sett liten. Med tanke på at inntjeningen oppnås ved høsting av fellesskapets ressurser, anses investeringen som rimelig.

Vi bemerker også at det legges opp til et regelverk med funksjonelle krav, og ikke konkrete krav til hvilke tekniske løsninger som skal velges. Dette vil gi rom for tilpasninger til ny og fremtidig teknologi.

Til slutt bemerkes at Regelrådet sammenblander kravet til automatisk vekt og automatisk veiesystem, og herunder da også muligheten for dispensasjon og trinnvis innføring av de ulike kravene.

2.2 Innspill til de enkelte paragrafene i landingsforskriften

Landingsforskriften § 3

Norges Råfisklag og Norges Fiskarlag mener at begrepet mottakssted bør defineres i landingsforskriften § 3. Det vises til § 8 andre ledd hvor det står: «*Kjøper skal umiddelbart etter at landing er fullført, der omsetning skjer samtidig, fylle ut sluttседdel som inneholder både landings- og omsetningsopplysninger fastsatt i § 9, § 10, § 11 og § 13. Seddelen skal undertegnes av kjøper eller dennes representant og den som lander, før denne forlater **mottaksstedet**, og begge er ansvarlige for at opplysningene er korrekte.*»

Det tas opp at i forbindelse med innføringen av elektronisk signatur, og at det har blitt gitt tillatelse til at fisker kan flytte båten til annen kai innenfor en viss seilingstid fra mottaket før seddelen er signert, så vil det være avklarende å definere begrepet mottakssted. Det anbefales samtidig at det gis fleksibilitet for fiskerne innenfor havneområdet.

Kontrollmyndighetene bemerker at temaet ikke har vært en del av høringen.

Fiskeridirektoratets svar er imidlertid at med mottakssted så menes i samsvar med den naturlig språklige forståelse av begrepet, det stedet der fisken mottas av mottaker/kjøper, og det vises til landingsforskriften § 3 femte ledd. I de fleste tilfeller så vil dette være til et mottaksanlegg på land hvor fisken losses fra båten til anleggets kai, men det kan også være til en mobil kjøpestasjon, eller til et føringsfartøy, jf. landingsforskriften § 3 annet ledd.

Vi kan ut fra dette ikke se at det er behov for å definere begrepet mottakssted i forskriften.

Poenget med bestemmelsen om at den som lander ikke skal forlate mottaksstedet før seddelen er signert, er for øvrig å sikre at både den som lander og den som mottar/kjøper fangsten er tilstede helt til landingen er avsluttet, slik at det er mulig å gjennomføre kontroll med begge parter tilstede. Det er et underliggende prinsipp at både den som lander og mottaker/kjøper i fellesskap er ansvarlige for at kravene i landingsforskriften overholdes og at korrekte opplysninger oppgis på seddel. Dersom den som lander har forlatt mottaksstedet er det ikke mulig å overholde dette ansvaret.

Når det gjelder tillatelsen det vises til, så var dette en [prøveordning](#) i forbindelse med vinterfiske etter torsk i 2021.

Landingsforskriften § 6

Sjømat Norge viser til at det i høringsnotatet foreslås at det skal kunne gis dispensasjon fra kravene til automatisk vekt for de minste aktørene. Sjømat Norge er ikke enig og ønsker at det stilles like krav til alle mottakere/kjøpere av fisk i første hånd, uavhengig av størrelse. De finner ingen gode grunner til at et kilo landet fisk ved et mottaksanlegg med lav omsetning skal underlegges svakere kontroll enn et anlegg med høy omsetning.

De er videre ikke enig i at det er høyere risiko for juks ved et anlegg som omsetter mye fisk, og påpeker at det til og med kan være enklere å jukse med små kvanta enn med store. Det bør derfor ikke åpnes for dispensasjon fra kravet om automatisk vekt for mindre mottak. Om noen likevel skal fritas fra kravet, så mener de at kravet bør harmoniseres med dagens grense for innkreving av årsavgift til Justervesenet.

Sjømat Norge påpeker at en dispensasjonsordning vil undergrave legitimiteten til de foreslåtte kravene og redusere kontrollgevinsten, og uttaler at med en dispensasjonsordning som skissert i høringsnotatet kan de ikke støtte tiltakene som foreslås.

Til innspillet om at større mottaksanlegg ikke nødvendigvis har høyere risiko enn små, vil kontrollmyndighetene vise til at det trolig er ulik forståelse av innholdet i begrepet risiko. Med risiko menes summen av sannsynlighet for en uønsket hendelse multiplisert med konsekvensen av hendelsen. Dersom omsetningen er høy vil konsekvensen ved en feil bli tilsvarende høy. Det legges derfor til grunn at risikoen er høyere for store mottaksanlegg enn for små. Vi er imidlertid enig i at det ikke er empirisk grunnlag for å mene at sannsynligheten for å veie feil er høyere hos store anlegg enn på små anlegg, og vice versa.

Kontrollmyndighetene deler Sjømat Norges syn om at en kilo må være en kilo uansett hvor fisken landes i Norge, og at det derfor prinsipielt burde være likelydende krav for alle landinger og all førstehåndsomsetning av fisk, men kontrollmyndighetene mener likevel som tidligere uttalt under pkt. 2.1 at det er nødvendig å legge til rette for dispensasjon fra kravet om automatisk vekt for de minste aktørene i næringen på nåværende tidspunkt. Det vil være naturlig å evaluere hvor grensene settes med jevne mellomrom med tanke på om det er hensiktsmessig å snevre inn dispensasjonsordningen etter hvert som kostnadsbilde, risiko eller tilgjengelige teknologiske løsninger endrer seg.

Det står i landingsforskriften § 6 femte ledd at Fiskeridirektoratets regionkontor i særlige tilfeller kan gi dispensasjon fra kravene til vekt. Det skal ved søknad om dispensasjon tas hensyn til mengden fisk som landes og antall landinger hvert kalenderår samt kostnadenes omfang i forbindelse med anskaffelse av slikt utstyr. Det må ved behandlingen av disse søknadene foretas en konkret helhetsvurdering i hvert enkelt tilfelle.

Kontrollmyndighetene ser at det for enkelte av de minste aktørene og på de minste anleggene vil kunne være en stor investering å måtte anskaffe egnede automatiske vekter. For å sikre at de minste mottakene kan opprettholde driften, og herunder unngå nedlegging av mottaksanlegg langs kysten, så mener kontrollmyndighetene at det må åpnes for mulighet for dispensasjon fra kravet om automatisk vekt ved landing.

En nedlegging av de minste mottakene som ellers vil kunne bli en konsekvens, vil medføre større avstander mellom mottaksanleggene langs kysten, og lengre gangtid for fiskefartøyene fra fangstfelt til mottaker. Dette vil igjen kunne gi et økt behov for mobile kjøpestasjoner, samt medføre behov for flere dispensasjoner fra veieplikten for kjøring av fangst med bil fra kai til nærmeste mottaksanlegg. Dette vil helt klart gi mer uoversiktlige landingssituasjoner og medfølgende kontrollutfordringer, i tillegg til at det kan gå ut over kvaliteten på fangstene som landes.

De minste mottaksanleggene mottar et mindre kvantum fisk, men ofte et større antall ulike arter ved hver landing, som normalt fordrer en manuell håndtering og veiing. Det er rimelig å anta at automatiske vekter som skal håndtere slike landinger vil kunne være komplisert å håndtere, samt svært kostbart å anskaffe sett i forhold til kvantumet landet fangst som skal veies.

Ut over dette er det som nevnt naturlig med strengere krav og kontrolltiltak der konsekvensene for eventuelle feilregistreringer vil være størst. Det påpekes for øvrig at både automatiske og ikke-automatiske vekter skal være en del av det automatiske veiesystemet.

Sjømat Norge tar ellers opp at det i høringsnotatet er presentert en rekke begreper og nye systemer som de mener må defineres nærmere og gis en operasjonell tolkning. Kontrollmyndighetene er enig. Dette vil bli gjort både i dialog med næringen og leverandører, samt i veilederen og dataformatspesifikasjonen som vil komme til de nye kravene.

Norges Fiskarlag er enig i at et generelt krav til automatiske vekter ved alle landinger og et gjennomgående automatisk veiesystem er nødvendig og vil redusere mulighetsrommet for bevisst og ubevisst feilregistrering på seddel, samtidig som det vil styrke myndighetenes kontroll og tilsyn knyttet til veieresultatene.

Fiskarlaget mener imidlertid at det må åpnes for dispensasjon, og at det må være forholdsvis enkelt å få innvilget dispensasjon. Vilkåret om at det må foreligge "særlige tilfeller" mener de må tas ut da terskelen for dispensasjon må være lavere. Det vises til at de små mottakene ofte mottar mindre fangster bestående av mange arter, og at slike landinger i mange tilfeller ikke vil være praktisk gjennomførbare med bruk av automatiske vekter.

De mener også at det bør regelfestes at et såkalt slavedisplay bør kunne avleses fra fartøyet.

Kontrollmyndighetene er enig i at det må åpnes for mulighet for dispensasjon på bakgrunn av søknad for de minste mottakene, og viser til svaret over gitt til høringsinnspillet fra Sjømat Norge. Vi er derimot ikke enig i at terskelen for dispensasjon bør være lavere. Vår vurdering er at hensikten oppnås best hvis hovedregelen er krav om automatisk vekt ved mottak av all fangst som landes i første hånd. Det må foretas en konkret helhetsvurdering ved behandlingen av disse søknadene, og kun gis dispensasjon i de tilfeller dette vil være nødvendig for å kunne opprettholde driften.

Når det gjelder innspillet om at det bør tas inn i forskrift at den sekundære visningsenheten (slavedisplay) skal kunne avleses fra fartøyet, så er kontrollmyndighetene enig.

Kontrollmyndighetene ser behovet for å presisere at sekundær visningsenhet bør plasseres slik at veid kvantum kan avleses fra fartøyet som lander fangsten, og vil derfor ta dette inn i den nye forskriften om vekter og automatiske veiesystemer til bruk ved landing av fisk. Den som lander er sammen med mottaker/kjøper ansvarlig for at opplysningene på seddelen er

korrekt, og må fortløpende kunne følge med på landingen. Et krav til sekundær visningsenhet vil ikke ha tilstrekkelig hensikt uten samtidig et krav til plassering.

Fiskeridirektoratet region Sør viser til beskrivelsen som er gitt i høringsnotatet for når det vil kunne gis dispensasjon fra kravet om bruk av automatisk vekt, og mener at beskrivelsen må endres fra «(...) *automatisk vekt ikke anses som like nødvendig for å oppnå en sikker veiing* (...)» til «(...) *automatisk vekt ikke anses som like nødvendig og praktisk for å oppnå en sikker veiing* (...)».

Det står i landingsforskriften § 6 første ledd at mottaker skal ha automatisk vekt egnet til bruk ved landing av fisk. Det følger av forslaget til ny § 6 annet ledd at en egnet ikke-automatisk vekt kan benyttes i enkelte angitte tilfeller, jf. bokstav a. til e. Region Sør foreslår å legge til en bokstav f. med følgende hjemmel for unntak fra kravet om bruk av automatisk vekt ved landing: «*ferske reker og fisk landet iset i kasser – grunnet lavt kvantum og av praktiske årsaker – veiing av disse må registreres på andre tilfredsstillende måter* (...)».

Region Sør fremlegger videre at det ved behandlingen av søknader om dispensasjon fra kravet til automatisk vekt, vil være viktig å sikre likebehandling. Region Sør mener at det i den forbindelse må utarbeides en veileder for intern saksbehandling på tvers av regionene. For mottak som får dispensasjon for bruk av ikke-automatisk vekt bør det fremkomme krav til sporbarhet (f.eks. loggføring av veiinger), hvordan dette skal loggføres, og krav til informasjon/dokumentasjon må gjøres gjeldende på lik linje med de automatiske vektene.

Kontrollmyndighetene viser til at det i dag kun er et krav om at pelagisk fanget fisk skal veies på automatisk vekt ved landing. Det foreslås i høringen at det stilles krav om automatisk vekt ved landing av all fisk. Hensikten er å oppnå at vektene som benyttes i fiskerinæringen må kunne veie fangsten som landes uten manuelle handlinger. Det følger som nevnt av forslaget til ny § 6 annet ledd at unntak kan gis for enkelte angitte tilfeller hvor kravet om automatisk vekt ikke anses som like nødvendig, og gjerne praktisk som påpekt, for å oppnå en sikker veiing for den aktuelle landingen, eller for deler av landingen. Dette er i høringsnotatet forklart med at metoden som benyttes, eller som kan benyttes for noen type landinger, gir en tilfredsstillende sikkerhet for at all fisk blir korrekt veid.

Ved landing av ferske reker og fisk landet iset i kasser må unntak fra kravet om bruk av automatisk vekt eventuelt gis på bakgrunn av søknad om dispensasjon. En slik dispensasjon vil kunne sette vilkår om at aktøren medvirker i prosjekt for å kunne veie og registrere all landet fisk korrekt på seddel, for eksempel ved at fisk veies ved pakking/ising om bord på fiskefartøyet.

Når det gjelder søknader om dispensasjon fra kravene til både automatisk vekt og veiesystem, så vil det med hensyn til likebehandling bli utarbeidet en veileder for myndighetenes interne saksbehandling. I de tilfeller der det blir gitt dispensasjon fra kravet om bruk av automatisk vekt ved landing, så vil det i de fleste tilfeller fortsatt være et krav om automatisk veiesystem, som innebærer at ikke-automatiske vekter må lagre og overføre veiedata. Dette vil ivareta nødvendig dokumentasjon og sporbarhet av veiedata.

Fiskeridirektoratet region Nordland uttaler at også Fiskeridirektoratet må kunne foreta vektkontroll av automatiske og ikke-automatiske vekter, og at direktoratets kontrollører bør gjennomgå kurs i regi av Justervesenet. Kursing mener de vil føre til effektiv og kostnadsbesparende ressursbruk, samt kontroll med førstehåndsomsetningen av villfisk.

Det fremlegges videre at det må finnes et felles register for kontrollmyndighetene som viser de siste fysiske og elektroniske plomberinger som er satt ved de ulike bedrifters veiesystemer. Et slikt register sikrer at kontrollører i Fiskeridirektoratet kan sjekke opp om det har vært endringer på plomberinger uten at dette er rapportert inn til Justervesenet. Endringer kan da rapporteres fortløpende til Justervesenet.

Region Nordlands merknader er videre oppsummert i følgende kulepunkter:

- En og samme vekt må ikke tillates brukt til både veiing internt og ved salg. Dersom en vekt benyttes ved kjøp av fangst og det utstedes sluttседler, så kan vekten kun benyttes til dette. Det vil da forhindre feil verdi på vektens totalteller. Det er videre nødvendig for å få en nøyaktig og troverdig etterfølgende kontroll av fangst.
- Det må stilles krav til at automatiske vekter og veiesystem skal benyttes også ved landing av levende torsk. Teknologien for dette er allerede utviklet. Her må Justervesenet først godkjenne veiesystemet, og det er viktig å ta sikte på en slik typegodkjenning og medfølgende krav om automatisk vekt og veiesystem.
- Region Nordland savner en konkret vurdering og nærmere spesifisering på hva som menes med «et mindre kvantum» bifangst i § 6 andre ledd bokstav e.
- Summerende beholdervekter må utformes slik at veiesystemet genererer et varsel om at spjeldet på vekten er stengt eller åpent over en viss periode. Det finnes i dag mottaksanlegg med summerende beholdervekter der det kan tvangskjøres fangst ut av beholder når vektspjeld står lukket ved bruk av vaskeprogram. I slike tilfeller registreres ikke vekt på fangst som flyter over og ut av beholderen. En slik varsling kan følges opp med fysisk kontroll, eller ved å benytte videoovervåking der man kopler seg opp på kamera på mottaksanlegget og over vekt.
- I perioder der det gis dispensasjon fra kravet til automatisk vekt på grunn av tekniske feil, så skal vektlogg føres manuelt. Ved dispensasjon skal det foreligge systemer som sikrer at veiedata mv. føres inn i vektlogger. Det skal også fylles ut veielapp for hver landing med informasjon som følger av dagens landingsforskrift.
- Et omsetningskrav på 50 millioner kroner (2019 tall – før Covid/normalomsetning) betyr at rundt 20 mottak faller innenfor kriteriet i Nordland. Regionen mener dette er ugunstig ettersom flere risikomottak faller utenfor innslagspunktet. Kravet til lagring av hendelsesdata i veiesystemet mener de må gjelde for aktører med førstehåndsomsetning på 20 millioner kroner.
- Det må forskriftsfestes at mottaksanlegg skal melde fra til både Fiskeridirektoratet og Justervesenet umiddelbart når plomber brytes. Det må etableres et elektronisk register over innmeldte brudd.
- Luftstyringsskap/brytere (PLS) må være plombert. Ved brudd på plomberinger, se punkt ovenfor angående meldeplikt.
- Slik region Nordland ser det må det være en forutsetning at også Fiskeridirektoratet på regionsnivå kan gi overtredelsesgebyr dersom vektene brukes feil, og i de tilfeller ikke all fangst veies og registreres ved landing.
- Dersom det blir avdekket ved mer enn ett tilfelle at mottaker/kjøper har misbrukt vekt/veiesystem, eller ikke veier all fangst fortløpende ved landing, suspenderes muligheten til å benytte vekten for 1 måned. Stenging av vekt/veiesystem skjer da fortløpende etter at avviket er registrert av kontrollmyndighetene. Ved gjentatte

brudd på feil bruk av vekt, eller ikke veid all fangst ved landing, kan reaksjoner som permanent inndragning av vekt og produksjonsutstyr knyttet til kjøpet vedtas.

Kontrollmyndighetene bemerker at en stor del av innspillene omhandler forslag som beskriver utvidet samarbeid med Justervesenet, og en innskjerping av de tekniske kravene til vektene. Dette ligger på siden av det som er behandlet i høringsnotatet og forslagene til krav til automatisk vekt og veiesystem. En del av det som trekkes frem vil bli ivarettatt av de tekniske kravene i Justervesenets regelverk og annet arbeid. Det vil ellers være naturlig å utvide samarbeidet og etablere systemer for datautveksling mellom etatene.

Når det gjelder innspillet om at Fiskeridirektoratet må kunne foreta vektkontroll av automatiske og ikke-automatiske vekter, så er det slik at Fiskeridirektoratet kontrollerer og håndhever de kravene som følger av eget regelverk. Dersom det avdekkes brudd på Justervesenets regelverk, må det tas kontakt med Justervesenet. Etterspurt kursing i regi av Justervesenet og et tett og godt samarbeid med hensyn til gjennomføring av kontroll og tilsyn er nødvendig. Det vil i den forbindelse være behov for å utvikle felles veiledere.

Til innspillet om at det må stilles krav til at automatisk vekt og veiesystem skal benyttes også ved landing av levende torsk, så er vi enig i at dette må være et krav når teknologien er tilgjengelig. På bakgrunn av innspillet er derfor landingsforskriften § 6 annet ledd bokstav b. endret til: "*ved landing av renseskisk,*". Ved landing av annen levende fisk som håndteres enkeltvis, for eksempel torsk, hyse og sei, må det søkes om dispensasjon fra kravet om automatisk vekt frem til egnet automatisk vekt eller måleutstyr for disse type landinger er tilgjengelig.

I perioder der det gis dispensasjon fra kravene til bruk av automatisk vekt på grunn av tekniske feil, slik at det må benyttes en ikke-automatisk vekt, så skal denne tilsvarende være knyttet opp mot det automatiske veiesystemet. Ved tekniske feil med det automatiske veiesystemet slik at det ikke vil være mulig å lagre og/eller overføre veiedata, må data om alle veiingene loggføres og dokumenteres. Dette vil bli nærmere beskrevet i veileder.

Landingsforskriften § 6a

Fiskekjøpernes Forening (FiFor) mener at å innføre krav til automatisk veiesystem ikke vil være den mest effektive måten å bruke ressursene på. Ifølge FiFor er det helt avgjørende at de kvanta som går ut av bedriften sammenlignes med de kvanta som kommer inn for at kontrollen skal bli effektiv. Det foreslås krav om elektronisk fraktbrev, som begrunnes med at kvantaene som går ut av bedriftene da vil kunne kontrolleres mot det som rapporteres innkjøpt, samt krav til at den enkelte kjøper rapporterer varelager per halvår, kvartal eller tertial. De mener videre at det må avsette ressurser til programvareutvikling slik at kontroll med at kvanta inn og ut stemmer overens. Kontrollen mener de i hovedsak kan gjøres digitalt, men at det ikke vil være mulig å komme bort fra fysisk kontroll med at fraktbrevene er korrekte, at varelager blir riktig rapportert og at utbyttefaktorer er korrekte.

FiFor skriver at de gjennom flere år har foreslått å gi revisorene en rolle ved at de ved hvert års revidering sammenholder innkjøpt råstoffmengde med det samlede solgte kvanta fra bedriften, og at det stilles krav til et revidert kvantumsregnskap.

Når det gjelder foreslåtte krav til automatisk veiesystem, så mener de at det ikke vil være vanskelig å omgå systemet. Fiskeart skriver de for eksempel vil være vanskelig/ikke mulig å

kontrollere, sløyd fisk kan også kjøpes utenom systemet. Og vil sløyvesvinnet la seg kontrollere slik at det blir riktig? Dersom fartøy som lander fisken og kjøper er enig, kan partier videre føres utenom de normale veierutinene. Spesielt enkelt vil dette være for de bedriftene som eier både fartøy og mottaksanlegg.

Nye automatiske veiesystemet som skal danne grunnlaget for at sluttseklene har riktig påførte vekter, vurderer FiFor derfor som marginalt bedre enn dagens vekter, men en fordel mener de vil være bedre kommunikasjon mellom ulike instanser via dataverktøyet som raskt formidler alle daglige veiinger. Det fremlegges videre at automatisk veiesystem vil ha begrensninger når det gjelder fleksibilitet, noe som vil slå forskjellig ut blant kjøperkorpset. Ikke minst vil det måtte bety investeringer som for enkelte ikke ville blitt gjort, og som hos enkelte heller ikke medfører effektiviseringer.

De skriver avslutningsvis at dersom det blir innført krav om automatisk veiesystem, så vurderer FiFor ut fra det disse anskaffelsene krever, at det mest aktuelle skillet med hensyn til dispensasjonshjemmelen i § 6a sjette ledd for krav/ikke krav bør gå ved en størrelse på 2000 tonn årlig innkjøpt råstoff i første hånd.

Kontrollmyndighetene bemerker at hovedhensikten med automatisk veiesystem er at data om veieresultatet fra vektene automatisk skal overføres til andre systemer som skal bruke veieresultatene for ulike typer rapportering, som seddelsystemet, og for fakturasystem og eventuelt for fremtidige systemer for utarbeidelse av elektroniske fraktbrev.

Når det gjelder kommentarer om at det ikke er vanskelig å omgå systemet, så viser vi til svaret vårt gitt under pkt. 1.2. Det presiseres for øvrig at det automatiske veiesystemet vil gi mulighet for å kunne avdekke om vektsystemet er i bruk/brukes korrekt, uavhengig av de data som rapporteres.

Ved søknad om dispensasjon fra bestemmelsene i landingsforskriften § 6a første til femte ledd om lagring, overføring og utveksling av veiedata og hendelser i veiesystemet, vil det bli lagt opp til en konkret vurdering i hvert enkelt tilfelle. Det åpnes her for å gi dispensasjon fra de ulike kravene som inngår i det automatiske veiesystemet. For de minste mottaksanleggene vil en dispensasjon kunne gis blant annet på bakgrunn av kvantum.

Norges Råfisklag viser til landingsforskriften § 6a andre ledd hvor det står at veiesystemet skal kommunisere, samt utveksle data med seddelsystemet, og punkt 3.2.3 i høringsnotatet hvor det står at opplysninger om vektavlesning og nøyaktig kvantum ikke skal kunne angis manuelt. I forslag til forskriftstekst står det imidlertid i første avsnitt siste ledd: «*Allerede registrerte data skal ikke kunne endres*».

Mange veiesystemer er i dag basert på automatiske beholdervekter. Disse har ikke funksjon for å gi en størrelsesfordeling av fangsten som veies. Råfisklaget viser til landingsforskriften § 11 hvor det står at størrelsesfordeling skal angis på seddel, og spør hvordan dette tenkes løst i et automatisk system, og om det blir krav om at en grader (sorteringsvekt) er en del av veiesystemet. Råfisklaget foreslår en dialog med næringen der ulike alternativer for størrelsesfordeling i tilknytning til automatiske veiesystem kan diskuteres. Den enkelte løsning vil være at det tillates manuell sortering innenfor aktuelt totalt veid kvantum på den automatiske vekten.

Kontrollmyndighetene bekrefter at allerede registrerte data ikke skal kunne endres. Ved feil og mangler i overførte data, skal det i stedet sendes inn en ny versjon av de innsendte dataene. Bakgrunnen for dette er behovet for at det automatiske veiesystemet beholder og lagrer alle veiedata, slik at endringer kan dokumenteres av det automatiske veiesystemet i ettertid, uavhengig av dataene som overføres til Fiskeridirektoratet.

Ved bruk av egnet automatisk vekt (grader/sorteringsvekt) for størrelsessortering av deler eller hele fangsten etter at den er veid på batch/båndvekt, må resultater fra størrelsessorteringen brukes av det automatiske veiesystemet for å fordele veid kvantum i henhold til størrelsesgradering ved føring av seddel. Sorteringsvekt/grader må kobles til det automatiske veiesystemet, og systemets programvare må håndtere og dokumentere sortering og fordeling.

I tilfeller der størrelsessortering gjøres manuelt og/eller ved bruk av ikke-automatiske vekter, må disse vektene også tilkobles det automatiske veiesystemet og håndteres av programvaren til systemet på en slik måte at resultater og fordelinger av størrelse dokumenteres i systemet.

Fiskeridirektoratet region Sør mener vektene i bruk i dag er manipulerbare. På mange mottaksanlegg tas det imot store mengder fisk og det er derfor viktig at alle har eventlogg, at alle hendelser logges, og at det er ID på plomberingene. Plombene bør ha en anretning slik at de respektive myndighetene varsles automatisk ved brudd.

Når det gjelder kravet i § 6a annet ledd om kobling av veiesystemet mot seddelsystemet, så uttaler regionen at en her må se på de ulike dispensasjonsadgangene som foreligger i dag. Det må komme klart fram hvilke opplysninger som skal inn i systemene, spesielt i de tilfeller det fylles ut både en landing- og sluttseddel.

Den siste merknaden til § 6a gjelder paragrafens tredje ledd hvor det står at alle veiedata og data om hendelser i veiesystemet skal lagres av mottaker i minimum 5 år. Region Sør stiller spørsmål ved om ikke kravet om oppbevaring bør henge sammen med foreldelsesfristen etter straffeloven i mer alvorlige straffesaker.

Kontrollmyndighetenes svar til innspillet om eventlogg, er at dette vil bli ivaretatt gjennom de nye kravene til lagring og overføring av data om hendelser i veiesystemet. Det vises ellers til tidligere svar som er gitt med hensyn til en trinnvis innføring av de nye kravene.

Når det gjelder innspillet om innretning for automatisk varsling av plombebrudd, så er dette funksjoner som kan vurderes innført ved senere endringer av Justervesenets forskrifter. Justervesenet har for øvrig innført rutiner med bruk av plomberinger som er merket med unik ID.

Kravet om at mottaker skal lagre alle veie- og hendelsesdataene i minst 5 år anses som tilstrekkelig. De innsendte dataene vil lagres hos Fiskeridirektoratet utover de 5 årene.

Landingsforskriften § 7

Norges Råfisklag uttaler at det i dag tildeles seddelnummer etter at seddel er sendt inn og godkjent av Råfisklaget. Da har vesentlige opplysninger blitt validert og logiske tester gjennomført. Det er en kvittering for godkjent seddel. Denne metodikken har blitt utviklet gradvis over tid og er tilpasset mottaksstrukturen og aktørene i salgslagets distrikt.

Forslaget om å endre denne rekkefølgen mener de vil kreve en større omlegging av hele seddelsystemet, og de er ikke sikre på at en slik endring vil føre til bedre datakvalitet på seddel, heller tvert imot. Ved at det er fisker gjennom POR-melding som skal «bestille» seddelnummer vil det ifølge salgslaget kunne oppstå flere usikkerhetsmomenter, blant annet hvor mange seddelnummer som skal rekvireres.

Hvis kravet om at seddelnummer skal følge innsending av veiedata forløpende ved landing, så mener Råfisklaget at det er en bedre løsning av mottaker rekvirerer seddelnummer ved start av landingen. Denne metoden er mer lik slik systemet fungerer i dag.

Salgslaget er ellers positiv til å benytte data fra fartøyenes elektroniske rapporteringssystem (ERS) til grunnlagsdata for seddel, for eksempel fangstdato og fangstområde. Dette vil være med på å heve datakvaliteten på seddel og kan gjennomføres når RN nummer fra POR-melding skal rapporteres på seddel.

Fiskeridirektoratet er kjent med at praksisen hos de fleste salgslagene er at seddelnummeret først genereres når seddelen overføres til salgslaget og blir godkjent. Det vil imidlertid skape utfordringer med hensyn til når det er hensiktsmessig at veiedataene overføres til Fiskeridirektoratet. Dersom mottaker må vente med å overføre veiedataene til landingen er fullført, fordi det er først da dataene kan knyttes opp mot aktuelle seddel, så medfører det at Fiskeridirektoratet ikke får inn dataene, samt kan kontrollere landingene i sann tid.

Det ble derfor foreslått i høringsnotatet at seddelnummeret enten tildeles og gjøres tilgjengelig for mottaker når fartøyet sender melding om havneanløp i ERS, eller når fartøyet starter landingen. Det ble ansett som den beste løsningen å gå for det første forslaget, og det ble i landingsforskriften § 7 andre setning tatt inn som et tillegg at seddelnummeret skal tildeles når fartøyet sender melding om havneanløp (POR-melding).

Dersom mottaker istedenfor innhenter seddelnummer fra salgslaget ved start av landingen, slik Råfisklaget foreslår, vil det tilsvarende være mulig å knytte veiedataene til seddelnummer i sann tid. Veiedataene kan overføres fortløpende til Fiskeridirektoratet samtidig som landingen pågår. Det vi imidlertid ikke oppnår da, er at meldingsnummer RN blir automatisk koblet mot aktuelle seddel, se landingsforskriften § 11 tredje ledd. Den som lander må da manuelt påføre dette meldingsnummeret på seddelen før den undertegnes.

Det står i landingsforskriften § 11 tredje ledd at den som lander skal oppgi meldingsnummer RN på melding om havneanløp (POR-melding) på den seddelen fangsten gjelder, jf. forskrift 21. desember 2009 nr. 1743 om posisjonsrapportering og elektronisk rapportering for norske fiske- og fangstfartøy § 13.

2.3 Innspill til forskrift om automatisk veiesystem til bruk ved landing av fisk

Forskrift om automatisk veiesystem til bruk ved landing av fisk § 5

Norges Råfisklag mener at det i denne bestemmelsen fremkommer at veiesystemet skal logge og rapportere om hendelser i veiesystemet. Av høringsnotatet forstår de det slik at det er hendelser som strømbrydd eller kommunikasjonsfeil som skal rapporteres. Råfisklaget mener at begrepet hendelser bør defineres i forskriften, slik at det klart fremkommer hvilke hendelser som skal rapporteres.

Justervesenet bemerker at begrepet hendelser omfatter feil og endringer i parametere og funksjoner som påvirker veiingen. Hvilke hendelser dette konkret gjelder kan variere utfra hvilken vekt som benyttes. Fra et lovgivningsmessig perspektiv er det ønskelig at forskriften er generell slik at den kan omfatte eventuelle nye og fremtidige tekniske løsninger. På bakgrunn av dette vil de ulike hendelsene ikke bli spesifisert i forskriften, men det vil bli gitt eksempler i den planlagte veilederen.

Forskrift om automatisk veiesystem til bruk ved landing av fisk § 9

Norges Råfisklag viser til at det i § 9 første ledd foreslås at en automatisk vekt skal ha minst én sekundær visningsenhet, men det fremkommer ikke hvor denne skal være plassert. I dagens landingsforskrift § 6 annet ledd er det krav om at tilleggsdisplay for pelagisk fangst skal kunne avleses fra fartøyet. Salgslaget mener at det vil være en fordel med et lignende krav for landing av hvitfisk.

Justervesenet bemerker at plasseringen av tilleggsdisplayet er regulert i den gjeldende landingsforskriften § 6 andre ledd, hvor det står at vektens tilleggsdisplay ved landing av pelagisk fisk skal være plassert slik at veid kvantum kan avleses fra fartøyet. Fordi plassering av display ikke er en måleteknisk bestemmelse ble denne bestemmelsen ikke flyttet i forbindelse med endringene som trådte i kraft 1. mars 2020. Når regelverket nå gjennomgås på nytt, mener Justervesenet det er hensiktsmessig at også kravet til plasseringen av tilleggsdisplayet reguleres sammen med kravet om at mottaker skal ha tilleggsdisplay, og vil da gjelde ved alle landinger der det benyttes automatisk vekt. Dette vil gjøre regelverket tydeligere og mer tilgjengelig/oversiktlig. Bestemmelsen flyttes derfor fra landingsforskriften til forskrift om vekter og automatiske veiesystemer til bruk ved landing av fisk § 6 første ledd. Som nevnt vurderes dette å være en endring av redaksjonell art som ikke krever ny høring.

Forskrift om endring av forskrift om landings- og sluttseddel (landingsforskriften)

Nærings- og fiskeridepartementet har [...] med hjemmel i lov 21. juni 2013 nr. 75 om førstehandsomsetning av villevande marine ressursar (fiskesalslagslova) §§ 17-19 og lov 6. juni 2008 nr. 37 om forvaltning av villevande marine ressursar (havressurslova) §§ 39-41, §§ 43 og 48 fastsatt følgende:

I

I forskrift 6. mai 2014 nr. 607 om landings- og sluttseddel gjøres følgende endringer:

§ 1 (endret) skal lyde:

Formålet med forskriften er å sikre en bærekraftig forvaltning av de villevende marine ressurser gjennom *korrekt* registrering av opplysninger om fangsten til bruk ved ressurskontroll, kvotekontroll og for statistikkformål.

§ 5 første ledd (endret) skal lyde:

All fisk skal *sorteres* og veies på art fortløpende ved landing. Mottaksanlegg som mottar industrifangster for produksjon av fiskemel, fiskeolje og andre produkter har også *veieplikt* for all fisk som mottas på annen måte enn i første hånd.

§ 6 første ledd (endret) skal lyde:

Mottaker skal ha *automatisk vekt egnet til bruk ved landing av fisk. At vekten er egnet til bruk ved landing av fisk vil si at all fisk slik den føres over vekten blir automatisk registrert og korrekt veid. Vekten skal være plassert i mottaksområdet og den som lander skal ha uhindret og direkte adgang. De måletekniske kravene til vektene som benyttes ved landing av fisk følger av regler gitt i eller i medhold av lov 26. januar 2007 nr. 4 om målenheter, måling og normaltid.*

§ 6 andre ledd oppheves, og nytt andre ledd skal lyde:

En egnet ikke-automatisk vekt kan benyttes:

- a. ved landing av fryst fisk,*
- b. ved landing av renseskjær,*
- c. for veiing av utsortert pelagisk fanget fisk og fisk som sorteres ut til produksjon av farse-, mel og oljeprodukter i henhold til § 5 andre ledd,*
- d. for veiing av fisk som mottas på annen måte enn i første hånd, dette gjelder ikke mottak av avskjær ved mottaksanlegg som mottar industrifangster for produksjon av fiskemel og fiskeolje,*
- e. for veiing av bifangst.*

§ 6 tredje ledd oppheves og fjerde ledd blir nytt tredje ledd.

§ 6 femte ledd blir nytt fjerde ledd.

§ 6 sjette ledd blir nytt femte ledd og skal (endret) lyde:

Fiskeridirektoratets regionkontor kan i særlige tilfeller gi dispensasjon fra kravene til vekt. *Det skal ved dispensasjon fra kravet om bruk av automatisk vekt tas hensyn til mengden fisk som landes og antall landinger hvert kalenderår, samt kostnadenes omfang i forbindelse med anskaffelse av slikt utstyr.*

§ 6 syvende ledd blir nytt sjette ledd.

§ 6a (ny) skal lyde:

§ 6a. La gring, overføring og utveksling av veiedata og hendelser i veiesystemet

Mottaker skal ha et automatisk veiesystem bestående av en eller flere vekter som angitt i § 6 første og andre ledd, samt andre komponenter som er nødvendige for å sikre at all fisk som mottas veies, og at alle veiedata og data om hendelser som kan virke inn på veieresultat lagres og overføres elektronisk til Fiskeridirektoratet. Veiesystemet skal ha en integrert funksjon for å kunne melde inn, rette opp og sende inn ny versjon ved feil og mangler i overførte data. Allerede registrerte data skal ikke kunne endres.

Veiesystemet skal kommunisere, samt utveksle elektroniske data med seddelsystemet og andre system som skal bruke veieresultatet.

Alle veiedata og data om hendelser i veiesystemet skal lagres. Dataene skal være tilgjengelige for Fiskeridirektoratet og skal kunne hentes frem ved kontroll på mottaksstedet. Mottaker skal lagre dataene i minst 5 år.

Veiedataene fra den enkelte landing skal fortløpende overføres til Fiskeridirektoratet. Veiedataene skal knyttes opp mot tilhørende seddelnummer. Data om hendelser i veiesystemet som kan virke inn på veieresultatet, skal tilsvarende overføres til Fiskeridirektoratet. Data om hendelser i veiesystemet skal overføres når hendelsene oppstår, eller umiddelbart når veiesystemet er i stand til å overføre dataene. Feil og mangler i overførte data skal meldes inn når det oppdages, og ny versjon med årsak skal sendes inn til Fiskeridirektoratet.

Overføringen av data til Fiskeridirektoratet skal skje via en elektronisk løsning hvor mottak, innhold og format bestemmes av Fiskeridirektoratet. Avsender er ansvarlig for at overførte data blir mottatt.

Fiskeridirektoratets regionkontor kan i særlige tilfeller gi dispensasjon fra bestemmelsene i første til femte ledd. Fiskeridirektoratets regionkontor kan også gi midlertidig dispensasjon fra de samme bestemmelsene dersom det oppstår tekniske feil.

Kravene til lagringsfunksjoner, samt kravene for sikker overføring av veiedata og data om hendelser i veiesystemet, følger av regler gitt i eller i medhold av lov 26. januar 2007 nr. 4 om måleenheter, måling og normaltids.

§ 7 (endret) skal lyde:

Salgslaget skal utarbeide landings- og sluttседler. Hver enkelt seddel skal identifiseres med et unikt nummer som skal være tilgjengelig for mottaker senest når landingen starter.

Fiskeridirektoratet skal godkjenne sedlene. Det enkelte salgslag kan kreve at opplysninger av betydning for dets oppgaver tas inn på seddelen.

Mottaker skal innhente seddelnummer fra salgslaget senest når fartøyet legger til kai og før landingen kan starte.

II

Forskriften trer i kraft 1. januar 2022, med følgende unntak:

Endringene i § 6 og § 7 trer i kraft 1. januar 2023. Paragraf 6a trer i kraft 1. januar 2023, med unntak av de deler av bestemmelsene som gjelder lagring og overføring av hendelser i veiesystemet, som trer i kraft 1. januar 2024.

Revidert forskrift om landings- og sluttseddel (landingsforskriften) lyder etter dette:

Forskrift om landings- og sluttseddel (landingsforskriften)

Fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet 6. mai 2014 med hjemmel i lov 21. juni 2013 nr. 75 om førstehandsomsetning av viltlevande marine ressursar (fiskesalgslova) § 17, § 18 og § 19, og lov 6. juni 2008 nr. 37 om forvaltning av viltlevande marine ressursar (havressurslova) § 39, § 40, § 41, § 43 og § 48.

§ 1. Formål

Formålet med forskriften er å sikre en bærekraftig forvaltning av de viltlevende marine ressursar gjennom *korrekt* registrering av opplysninger om fangsten til bruk ved ressurskontroll, kvotekontroll og for statistikkformål.

§ 2. Virkeområde

Forskriften gjelder ved landing, mottak og omsetning av fisk fra norske fartøy uansett hvor de befinner seg, og fra utenlandske fartøy som befinner seg i norsk sjøterritorium og indre farvann og i områder opprettet etter lov 17. desember 1976 nr. 91 om Norges økonomiske sone § 1 og § 5.

Forskriften gjelder også på landterritoriet på Svalbard.

Forskriften omfatter enhver som lander, mottar, kjøper, selger, oppbevarer, transporterer, omlaster, leverer og produserer fisk. Forskriften gjelder også for salgslagene. For landinger på Svalbard vil ansvarlig salgslag være Norges Råfisklag for hvitfisk og Norges Sildesalgslag for pelagisk fangst.

§ 3. Definisjoner

Med *fisk* menes viltlevende marine ressursar samt produkter herav, med unntak av anadrome laksefisk.

Med *landing* menes alle tilfeller der fisk losses fra fiskefartøy, herunder omlasting og lossing av fisk fra fartøy som transporterer omlastet fisk, samt opptak av fisk fra lås/merd/pose. Umiddelbar sløyning av bunnfisk inngår som en del av landingen. Fartøyet skal ha samme fiskerimerke ved landing som under fiske- eller fangstoperasjonen.

Med *omsetning* menes omsetningen av fisk i første hånd, slik den til enhver tid er regulert i eller i medhold av lov 21. juni 2013 nr. 75 om førstehandsomsetning av viltlevande marine ressursar, og lov 6. juni 2008 nr. 37 om forvaltning av viltlevande marine ressursar (havressurslova) § 38.

Med *den som lander* menes den ansvarshavende om bord på fartøyet som lander fisken.

Med *mottaker* menes enhver som tar imot fisk som landes. Med mottaker menes også den som mottar allerede landet fisk for produksjon, oppbevaring, lagring og/eller omsetning.

Med *kjøper* menes enhver som kjøper fisk i første hånd i medhold av lov om førstehandsomsetning av villevande marine ressursar, og havressurslova § 38.

Med *mottaksanlegg* menes en bygning eller konstruksjon der det er mulig å lande og levere fisk, for deretter å sortere og kvantifisere fisken for produksjon, oppbevaring, lagring og/eller omsetning.

§ 4. Forhåndsmelding om landing

Fiskeridirektoratets regionkontor kan pålegge mottaker en plikt til å sende forhåndsmelding med opplysninger om fartøy, ankomststed, tidspunkt for ankomst, art, produkttilstand og kvantum når dette er nødvendig av kontrollhensyn. Pålegg kan bare gis for landinger fra fartøy som ikke er underlagt regler gitt med hjemmel i havressurslova om plikt til å sende forhåndsmelding om landing.

Pålegg kan gis for inntil to måneder om gangen. Det er ikke tillatt å starte lossing før det er gått minst to timer fra meldingen ble sendt, med mindre Fiskeridirektoratets regionkontor gir tillatelse.

§ 5. Veieplikt

All fisk skal *sorteres og veies* på art fortløpende ved landing. Mottaksanlegg som mottar industrifangster for produksjon av fiskemel, fiskeolje og andre produkter har også veieplikt for all fisk som mottas på annen måte enn i første hånd.

Pelagisk fanget fisk til konsum skal veies før sortering og/eller pakking. Pelagisk fanget fisk som ikke anvendes til konsum, skal veies på nytt umiddelbart etter utsortering. Dette gjelder tilsvarende for fisk som sorteres ut til produksjon av farse- mel- og oljeprodukter.

Ved landing av rensefisk for bekjempelse av lakselus i akvakulturanlegg kan vekten beregnes ved bruk av omregningsfaktorer for leppefisk fastsatt av Fiskeridirektoratet.

Ved landing av blokkfryste industrireker påføres vekten av blokkene på landingsseddelen. Reell produktvekt av alle arter påføres sluttsekkdelen etter prøvetaking.

Fiskeridirektoratet kan i særlige tilfeller gi dispensasjon fra bestemmelsene om veiing av fisk.

Fiskeridirektoratets regionkontor kan gi dispensasjon fra bestemmelsene i første og andre ledd for fartøy under 15 meter største lengde som lander fisk på steder der det ikke finnes registrerte kjøpere i første hånd. Ved vurderingen av om det skal gis dispensasjon skal det blant annet legges vekt på de lokale værforholdene, om fartøyet må passere utsatte områder, og gangtid fra fiskefeltet til nærmeste mottaksanlegg. Landingsseddelen skal følge fangsten frem til mottaksanlegget. Landingsseddelen skal inneholde opplysningene som kreves i henhold til §§ 9 og 11, med unntak av vektavlesning og nøyaktig kvantum i kilogram. Den

som lander skal oppgi estimert vekt på landingsseddelen. Fiskeridirektoratets regionkontorer kan sette vilkår for dispensasjoner.

Fiskeridirektoratets regionkontor kan gi midlertidig dispensasjon fra bestemmelsene i første og andre ledd dersom det oppstår tekniske feil.

§ 5a. Registreringsordning for utsatt veieplikt for fartøy under 11 meter

Fartøy under 11 meter største lengde som er registrert i Fiskeridirektoratets merke- og deltakerregister og som lander fisk på steder på land der det ikke finnes registrerte kjøpere i første hånd, kan gis dispensasjon fra kravet om fortløpende veiing ved landingen, jf. § 5 første ledd.

Kravet er at fartøyet må passere utsatte områder for å komme til nærmeste mottaksanlegg, eller har mer enn 3 timer gangtid fra fiskefeltet til nærmeste mottaksanlegg.

For å kunne benytte seg av registreringsordningen skal:

- a. den som lander umiddelbart etter at fangsten er tatt på land, fylle ut en landingsseddel som skal følge transporten frem til mottaksanlegget,
- b. den som lander skal følge transporten til mottaksanlegget og undertegne seddel,
- c. fangsten ikke blandes sammen med annet fartøys fangst.

Registreringen gjelder for inntil ett år og utløper 31. desember det året påmeldingen er fullført.

§ 6. Krav til vekt, plassering, avlesningsmulighet og adgang

Mottaker skal ha automatisk vekt egnet til bruk ved landing av fisk. At vekten er egnet til bruk ved landing av fisk vil si at all fisk slik den føres over vekten blir automatisk registrert og korrekt veid. Vekten skal være plassert i mottaksområdet og den som lander skal ha uhindret og direkte adgang. De måletekniske kravene til vektene som benyttes ved landing av fisk følger av regler gitt i eller i medhold av lov 26. januar 2007 nr. 4 om målenheter, måling og normaltid.

En egnet ikke-automatisk vekt kan benyttes:

- f. ved landing av fryst fisk,
- g. ved landing av rensefisk,
- h. for veiing av utsortert pelagisk fanget fisk og fisk som sorteres ut til produksjon av farse-, mel og oljeprodukter i henhold til § 5 andre ledd,
- i. for veiing av fisk som mottas på annen måte enn i første hånd, dette gjelder ikke mottak av avskjær ved mottaksanlegg som mottar industrifangster for produksjon av fiskemel og fiskeolje,
- j. for veiing av bifangst.

Det er forbudt å ha innretninger som kan benyttes til å transportere fisk utenom vekten, samt å ha innretninger plassert før eller i forbindelse med vekten som kan være egnet til å påvirke veiingen. Det skal ikke foretas endringer i styresystemer som kan påvirke veiingen.

Ved brudd på reglene gitt i § 6 første til tredje ledd kan Fiskeridirektoratets regionkontor forby bruk av vekten.

Fiskeridirektoratets regionkontor kan i særlige tilfeller gi dispensasjon fra kravene til vekt. Det skal ved dispensasjon fra kravet om bruk av automatisk vekt tas hensyn til mengden fisk som landes og antall landinger hvert kalenderår, samt kostnadenes omfang i forbindelse med anskaffelse av slikt utstyr.

Fiskeridirektoratets regionkontor kan gi midlertidig dispensasjon fra kravene til vekt dersom det oppstår tekniske feil.

§ 6a. Lagring, overføring og utveksling av veiedata og hendelser i veiesystemet

Mottaker skal ha et automatisk veiesystem bestående av en eller flere vekter som angitt i § 6 første og andre ledd, samt andre komponenter som er nødvendige for å sikre at all fisk som mottas veies, og at alle veiedata og data om hendelser som kan virke inn på veieresultat lagres og overføres elektronisk til Fiskeridirektoratet. Veiesystemet skal ha en integrert funksjon for å kunne melde inn, rette opp og sende inn ny versjon ved feil og mangler i overførte data. Allerede registrerte data skal ikke kunne endres.

Veiesystemet skal kommunisere, samt utveksle elektroniske data med seddelsystemet og andre system som skal bruke veieresultatet.

Alle veiedata og data om hendelser i veiesystemet skal lagres. Dataene skal være tilgjengelige for Fiskeridirektoratet og skal kunne hentes frem ved kontroll på mottaksstedet. Mottaker skal lagre dataene i minst 5 år.

Veiedataene fra den enkelte landing skal fortløpende overføres til Fiskeridirektoratet. Veiedataene skal knyttes opp mot tilhørende seddelnummer. Data om hendelser i veiesystemet som kan virke inn på veieresultatet, skal tilsvarende overføres til Fiskeridirektoratet. Data om hendelser i veiesystemet skal overføres når hendelsene oppstår, eller umiddelbart når veiesystemet er i stand til å overføre dataene. Feil og mangler i overførte data skal meldes inn når det oppdages, og ny versjon med årsak skal sendes inn til Fiskeridirektoratet.

Overføringen av data til Fiskeridirektoratet skal skje via en elektronisk løsning hvor mottak, innhold og format bestemmes av Fiskeridirektoratet. Avsender er ansvarlig for at overførte data blir mottatt.

Fiskeridirektoratets regionkontor kan i særlige tilfeller gi dispensasjon fra bestemmelsene i første til femte ledd. Fiskeridirektoratets regionkontor kan også gi midlertidig dispensasjon fra de samme bestemmelsene dersom det oppstår tekniske feil.

Kravene til lagringsfunksjoner, samt kravene for sikker overføring av veiedata og data om hendelser i veiesystemet, følger av regler gitt i eller i medhold av lov 26. januar 2007 nr. 4 om måleenheter, måling og normaltids.

§ 7. Utarbeidelse av landings- og sluttседler

Salgslaget skal utarbeide landings- og sluttседler. Hver enkelt seddel skal identifiseres med et unikt nummer som skal være tilgjengelig for mottaker senest når landingen starter.

Fiskeridirektoratet skal godkjenne sedlene. Det enkelte salgslag kan kreve at opplysninger av betydning for dets oppgaver tas inn på seddelen.

Mottaker skal innhente seddelnummer fra salgslaget senest når fartøyet legger til kai og før landingen kan starte.

§ 8. Utfylling av landings- og sluttседler

Mottaker skal umiddelbart etter at landing er fullført, der omsetning ikke skjer samtidig, fylle ut en landingsseddel med landingsopplysninger fastsatt i § 9, § 10 og § 11. På landingsseddel for fisk som er omsatt tidligere skal entydig henvisning til alle sluttседlene oppgis. Seddelen skal undertegnes av mottaker eller dennes representant og den som lander før denne forlater mottaksstedet, og begge er ansvarlige for at opplysningene er korrekte.

Kjøper skal umiddelbart etter at landing er fullført der omsetning skjer samtidig, fylle ut sluttседdel som inneholder både landings- og omsetningsopplysninger fastsatt i § 9, § 10, § 11 og § 13. Seddelen skal undertegnes av kjøper eller dennes representant og den som lander før denne forlater mottaksstedet, og begge er ansvarlige for at opplysningene er korrekte.

Fiskeridirektoratet kan i særlige tilfeller gi dispensasjon fra kravet om samtidig undertegning av seddel.

Fiskeridirektoratets regionkontor kan gi dispensasjon fra kravet om samtidig undertegning av seddel for landing til små mottaksanlegg utenfor ordinær åpningstid. Det skal legges vekt på mengden fisk som landes og antall landinger hvert kalenderår, samt omfanget av kostnadene mottaker vil få dersom mottaksanlegget må holde åpent utenfor ordinær åpningstid. Den som lander utenfor ordinær åpningstid må umiddelbart etter at veiingen er fullført, fylle ut og undertegne seddel med landingsopplysningene. Mottaker, kjøper eller deres representant skal umiddelbart etter ankomst mottaksanlegget kontrollveie fangsten, og deretter ferdigstille utfyllingen av seddel.

Kjøper skal umiddelbart etter omsetning som skjer etter at landing har funnet sted, fylle ut en sluttседdel som inneholder både landings- og omsetningsopplysningene fastsatt i § 9, § 10, § 11 og § 13 og entydig henvisning til landingsseddel. Seddelen skal undertegnes av kjøper eller dennes representant, og den som har landet. Salgslaget kan fylle ut sluttседdelen på kjøperens vegne og gi dispensasjon fra kravet om underskrift fra den som har landet.

Den som lander er ved landing i utlandet, eller til utenlandske fartøy i farvann utenfor områder opprettet etter lov 17. desember 1976 nr. 91 om Norges økonomiske sone § 1 og § 5, ansvarlig for at seddel blir fylt ut. Den som lander skal undertegne seddelen før mottaksstedet forlates.

Innføring av nye rutiner ved bruk av elektronisk signatur skal godkjennes av Fiskeridirektoratet.

§ 8a. Elektronisk signering av landings- og sluttседler

Landings- og sluttседler skal undertegnes elektronisk ved bruk av elektronisk signatur godkjent av Fiskeridirektoratet i medhold av § 8 siste ledd.

Følgende opplysninger skal fremgå av landings- og sluttседler:

- a. Tidspunktet for når seddelen ble signert ved at hver av partenes signatur har sitt eget tidsstempel.
- b. Geografiske koordinater som angir hvor hver av partene var ved signering.
- c. Entydig informasjon om hvem som har signert seddelen.

Salgslaget kan gi dispensasjon fra kravet om å undertegne landings- og sluttседler elektronisk når det er særlige grunner til dette.

Dersom det oppstår tekniske feil, skal seddelen undertegnes manuelt i påvente av at feilen rettes opp. Feilen skal rettes uten ugrunnet opphold.

Det skal fremgå av seddelen om denne er undertegnet elektronisk eller manuelt.

§ 9. Opplysninger om den som lander

Den som lander skal oppgi foretakets navn, organisasjonsnummer, flaggstat og ansvarshavendes navn. Fartøynavn, fiskerimerke eller annen nasjonal registrering av fartøyet, samt kjenningsignal og IMO-nummer, skal oppgis dersom fartøyet har dette. Utenlandske aktører oppgir i stedet for organisasjonsnummer et ID-nummer per aktør som er tildelt dem av salgslaget.

Fødselsnummer skal oppgis dersom den som lander ikke kan identifiseres med et organisasjonsnummer.

Det skal oppgis om fartøyet er det som fisken er høstet med, eller om det er et transport-, kjøpe-, produksjonsfartøy eller annet fartøy.

Ved høsting med annet fartøy enn det som er tildelt kvoten, skal begge fartøyenes fiskerimerker oppgis.

§ 10. Opplysninger om mottaker

Mottaker skal oppgi foretakets navn, organisasjonsnummer, virksomhetsnummer, kommunenummeret til den kommunen der landingen skjer, mottaksstedets godkjenningsnummer dersom dette er tildelt fra Mattilsynet, og navn på mottakers representant.

Ved landing i utlandet skal land oppgis og i stedet for organisasjonsnummer skal et ID-nummer som er tildelt mottaker av salgslaget, oppgis.

Ved omlasting og ved opptak av fisk fra lås/merd/pose skal mottakende fartøys foretaksnavn, organisasjonsnummer, flaggstat og ansvarshavendes navn, oppgis. Fartøynavn, fiskerimerke eller annen nasjonal registrering av fartøyet, samt kjenningsignal

skal oppgis dersom fartøyet har dette. Det skal videre oppgis om mottakerfartøyet er et transport-, kjøpe- eller produksjonsfartøy.

§ 11. Opplysninger om landingen

Mottaker og den som lander skal oppgi dato og klokkeslett ved fullført landing, samt opplysninger om art, produkttilstand, konserveringsmåte, størrelsessammensetning, vektavlesning, nøyaktig kvantum i kilogram og leveringsmåte. Ved landing av levende fisk, skal antall individ oppgis. Ved omsetning som skjer etter at landing av levende fisk har funnet sted, skal antall individ oppgis på sluttsekkdelen selv om fisken ved omsetning er død. Antall individ skal også oppgis dersom det kreves i medhold av regler gitt med hjemmel i lov 6. juni 2008 nr. 37 om forvaltning av villevande marine ressursar.

Den som lander skal oppgi meldingsnummer RN på melding om havneanløp (POR-melding) på den seddelen fangsten gjelder, jf. forskrift 21. desember 2009 nr. 1743 om posisjonsrapportering og elektronisk rapportering for norske fiske- og fangstfartøy § 13.

Videre skal første og siste fangstdato, sone, fangstfelt, redskap, fartøyrolle- og kvotetype oppgis. Opplysninger om fisk fanget i forskjellige soner, fangstår og på forskjellige kvotetyper oppgis hver for seg.

Når fangsten har vært låssatt før omsetning, skal det opplyses om dette på seddelen. Det skal tilsvarende opplyses på seddelen dersom landingen er en delanding og dersom fisken mottas på annen måte enn ved landing fra fartøy.

§ 12 Prøvetaking av industrilandinger

Fiskeridirektoratet kan i forskrift fastsette krav til utstyr og bruken av dette for fastsettelse av fangstsammensetningen i industrilandinger.

§ 13. Opplysninger om selger, kjøper og omsetning

Selger skal oppgi foretakets navn, organisasjonsnummer, flaggstat og ansvarshavendes navn. Fartøynavn, fiskerimerke eller annen offisiell registrering av fartøyet, kjenningssignal skal oppgis dersom fartøyet har dette.

Kjøper skal oppgi foretakets navn, organisasjonsnummer, virksomhetsnummer, kommunenummeret til den kommunen der landingen skjer, kjøpsstedets ID-nummer tildelt av Fiskeridirektoratet, kjøpsstedets godkjenningssnummer dersom dette er tildelt av Mattilsynet og navn på kjøpers representant.

Utenlandske selgere og kjøpere skal i stedet for organisasjonsnummer identifiseres med et ID-nummer som er tildelt dem av salgslaget.

Selger og kjøper skal ved omsetning oppgi art, produkttilstand, konserveringsmåte, størrelsessammensetning, nøyaktig kvantum i kilogram, antall individ dersom krevd, antatt anvendelse, pris, omsetningsdato og leveringsmåte.

§ 14. Innsending av landings- og sluttседler

Mottaker og kjøper skal umiddelbart etter undertegning overføre seddelen til salgslaget.

Ved landing i utlandet, eller til utenlandsk fartøy i farvann utenfor områder opprettet etter lov 17. desember 1976 nr. 91 om Norges økonomiske sone § 1 og § 5, er den som lander ansvarlig for at seddelen umiddelbart blir sendt inn til salgslaget.

I særlige tilfeller hvor mangel på internettdækning umuliggjør umiddelbar innsending av landings- og sluttседler, kan salgslagene gi dispensasjon fra kravet i første ledd. Seddelen skal i slike tilfeller sendes til salgslaget umiddelbart etter at internettdækning er gjenopprettet.

§ 15. Krav til elektronisk registrering og overføring av opplysninger

Det skal anvendes elektronisk utstyr og programvare for registrering og kvalitetssikring av landings- og sluttседler, samt ved overføringen av slik informasjon etter at seddelen er ferdig utfylt og undertegnet. Salgslagene videregir informasjonen til Fiskeridirektoratet i henhold til § 20.

Elektronisk utstyr og programvare som nevnt i første ledd skal fungere slik at seddelen automatisk sendes salgslaget umiddelbart etter at den er undertegnet.

Fiskeridirektoratet kan i forskrift fastsette ytterligere krav til slikt elektronisk utstyr og programvare samt til den elektroniske utfyllingen av landings- og sluttседler.

Salgslaget kan gi tidsbegrenset dispensasjon fra kravet i første ledd så langt det er strengt nødvendig for at mottaker og kjøper skal kunne anskaffe nødvendig elektronisk utstyr og programvare.

§ 16. Journal

Mottaker skal fortløpende føre journal med opplysninger om ethvert mottak av fisk ved mottaksanlegget, og ved mottakets eksterne lagringssteder.

Mottaker skal umiddelbart etter ethvert mottak føre inn dato, art, produkttilstand, størrelsessammensetning, kvantum og leveringsmåte. Ved landing skal fartøyets navn, fiskerimerke og seddelnummer også føres. Dersom mottaket skjer på annen måte enn ved landing skal fangstens avsender, transportør og transportmåte føres inn. Mottak skal fortløpende nummereres i journalen.

Ved bruk av automatisk vekt skal totaltelleverkets verdi ved landingens start og slutt oppgis. Art og kvantum utsortert pelagisk fanget fisk i henhold til § 5 andre ledd andre og tredje punktum, skal oppgis. For fisk som skal kvantifiseres ved telling, skal tilsvarende antall individ oppgis i journalen.

Mottaker skal umiddelbart etter ethvert uttak av fisk som transporteres fra det enkelte mottaksanlegg, føre opplysninger om dato for transporten, art, produkttilstand,

størrelsessammensetning og kvantum. Mottaker og transportør skal identifiseres med foretakets navn. Transportmiddel skal også føres.

For fisk som transporteres bort fra mottaksanlegget ubearbeidet skal det i tillegg føres seddelnummer.

Journaler skal føres som en egen integrert del av mottakers produksjonsstyrings- og logistikksystem.

Fiskeridirektoratets regionkontor kan gi dispensasjon fra plikten til å føre journal. Det skal legges avgjørende vekt på mengden fisk som landes og antall landinger hvert kalenderår, samt kostnadenes omfang.

§ 17. Adskillelse, merking og lagring

All fisk fra et fartøy skal holdes adskilt fra fisk som landes fra andre fartøy frem til veiingen er avsluttet og seddelen er skrevet.

All fisk som mottas skal merkes på fartøynivå frem til fisken settes i produksjon, eller frem til den transporteres bort fra mottaksstedet før produksjon. Merkingen skal skje fortløpende og umiddelbart etter at fisken er veid. Hvis fisken mottas på annen måte enn ved landing, skal merkingen skje når den mottas.

Fiskeridirektoratets regionkontor kan i enkeltvedtak kreve at fisken fra et fartøy merkes umiddelbart etter at den settes på land fra fartøyet. Slik merking kan bare kreves der mottakers rutiner for adskillelse i henhold til første ledd ikke anses som tilstrekkelige for å sikre adskillelse.

Mottaker skal lagre all fisk som ikke er omsatt i første hånd adskilt fra den fisken som er omsatt.

Fiskeridirektoratet kan gi dispensasjon fra kravene i første og andre ledd for industrilandinger og ved landing av tang og tare.

Fiskeridirektoratets regionkontor kan gi dispensasjon fra kravene i andre ledd, begrenset til å tillate at mindre kvanta fisk fra et mottak håndteres sammen med andre tilsvarende små kvanta fra andre mottak. Det skal legges avgjørende vekt på mengden fisk som landes og antall landinger hvert kalenderår, samt kostnadenes omfang.

§ 18. Ansvarlighet og korreksjon

Den som lander, mottaker og kjøper er alle ansvarlige for at seddelen er korrekt utfylt med riktige opplysninger. Ved landing i utlandet, eller til utenlandsk fartøy i farvann utenfor områder opprettet etter lov 17. desember 1976 nr. 91 om Norges økonomiske sone § 1 og § 5, er den som lander ansvarlig.

Mottaker er ansvarlig for at journal er korrekt ført med riktige opplysninger, samt for korrekt merking og lagring.

Dersom opplysningene på seddelen ikke er riktige og må korrigeres, skal mottaker eller kjøper og den som har landet fisken fremlegge en skriftlig søknad med begrunnelse til salgslaget. Søknaden skal være signert av begge parter. En søknad som ikke er signert av begge parter krever at den som har signert innhenter samtykke, eller en uttalelse fra den andre parten.

Salgslaget kan på eget initiativ, eller skal etter pålegg fra Fiskeridirektoratet, korrigere uriktige opplysninger på seddelen.

Salgslaget behandler søknader om korreksjon. Dersom endringen er vesentlig for ressurskontrollen, skal søknaden avgjøres i samråd med Fiskeridirektoratets regionkontor. Dette gjelder tilsvarende for korrigeringer etter salgslagets eget initiativ. Ved uenighet fattes endelig beslutning av Fiskeridirektoratets regionkontor.

Alle korrigerede landings- og sluttsedler skal ha vedlagt dokumentasjon på årsaken til korreksjonen og informasjon om saksbehandlingen. Dokumentasjonen skal fremlegges ved forespørsel.

Fiskeridirektoratet kan i forskrift fastsette nærmere bestemmelser om korreksjon av landings- og sluttsedler.

§ 19. Oppbevaringsplikt

Mottaker skal oppbevare journaler på mottaksstedet i minst 5 år.

Mottaker og kjøper skal oppbevare landings- og sluttsedler som ikke er undertegnet elektronisk på mottaksstedet i minst 5 år. Dersom salgslaget krever at slike originale sedler sendes inn, skal det oppbevares kopi.

§ 20. Salgslagenes ansvar

Salgslagene skal føre kontroll med at reglene i § 5 – § 11, § 13 – § 15 og § 17 overholdes, samt motta alle landings- og sluttsedler. Salgslagene skal fortløpende overføre sedlene og opplysninger som følger av deres behandling, elektronisk til Fiskeridirektoratet.

Salgslagene skal overføre opplysninger om den ikke omsatte andel av fisken oppgitt på landingsseddelen når omsetning skjer etter at landing har funnet sted.

Salgslagene skal i tilknytning til seddelen overføre opplysninger om effektivering av eventuelle administrative vedtak om inndragning av fangstverdien. Opplysningene skal overføres på linjenivå på seddelen. Dersom annet salgslag enn eieren av seddelen fatter vedtaket, skal dette salgslaget straks informere salgslaget som eier seddelen om vedtaket. Salgslaget som eier seddelen overfører opplysningene til Fiskeridirektoratet.

Salgslagene skal ha nødvendige rutiner for å sikre at bestemmelsene i første til tredje ledd overholdes og underrette Fiskeridirektoratet om disse.

Fiskeridirektoratet kan i forskrift eller enkeltvedtak, pålegge salgslagene å innføre bestemte rutiner.

§ 21. Klageinstans

Fiskeridirektoratet er klageinstans for vedtak fattet av Fiskeridirektoratets regionkontor og salgslagene.

§ 22. Straff, inndragning og overtredelsesgebyr

Forsettlig eller uaktsom overtredelse av denne forskrift straffes i henhold til lov 6. juni 2008 nr. 37 om forvaltning av viltlevande marine ressursar § 62, jf. § 64 og lov 21. juni 2013 nr. 75 om førstehandsomsetning av viltlevande marine ressursar § 22. Inndragning kan skje i henhold til lov 6. juni 2008 nr. 37 om forvaltning av viltlevande marine ressursar § 65. Overtredelsesgebyr kan gis i henhold til lov 6. juni 2008 nr. 37 om forvaltning av viltlevande marine ressursar § 59.

§ 23. Bemyndigelse

Fiskeridirektoratet kan endre denne forskriften og fastsette nærmere bestemmelser som er nødvendige for sikre en bærekraftig forvaltning av de viltlevende marine ressurser gjennom registrering av opplysninger om fangsten til bruk ved ressurskontroll, kvotekontroll og for statistikkformål.

Fiskeridirektoratet kan bestemme at andre mottakere av fangst skal være omfattet av reglene som gjelder for mottaksanlegg.

§ 24. Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft 1. januar 2015. Fiskeridirektoratet kan i en overgangsperiode på inntil to år gi dispensasjon fra enkelte vilkår i § 16 og § 17 i denne forskrift.

Fra samme tidspunkt oppheves forskrift 22. januar 2003 nr. 57 om opplysningsplikt ved landing og omsetning av fisk og forskrift 13. november 1995 nr. 884 om oppgave- og opplysningsplikt for enhver som mottar eller omsetter fangst.

Forskrift om vekter og automatiske veiesystemer til bruk ved landing av fisk lyder:

Fastsatt av Justervesenet [...] med hjemmel i lov 26. januar 2007 nr. 4 om målenheter, måling og normaltid § 7 første ledd bokstav b og c, § 7 andre ledd, § 10 andre og tredje ledd, samt forskrift 20. desember 2007 om målenheter og måling § 4-5a.

Kapittel 1 – Innledende bestemmelser

§ 1. Virkeområde

Denne forskriften stiller krav til vekter og automatiske veiesystemer som brukes ved landing av fisk. Kravene i denne forskriften kommer i tillegg til kravene til vekter i de instrumentspesifikke forskriftene fastsatt av Justervesenet.

Bestemmelser om når det skal benyttes et automatisk veiesystem og når veiedata og data om hendelser i veiesystemet skal lagres og overføres til Fiskeridirektoratet, følger av forskrift 6. mai 2014 nr. 607 om landings- og sluttseddel (landingsforskriften).

§ 2. Definisjoner

Med fisk menes villlevende marine ressurser samt produkter herav, med unntak av anadrome laksefisk.

Med landing menes alle tilfeller der fisk losses fra fiskefartøy, herunder omlasting og lossing av fisk fra fartøy som transporterer omlastet fisk, samt opptak av fisk fra lås/merd/pose/. Umiddelbar sløyning av bunnfisk inngår som en del av landingen.

Med automatisk veiesystem menes et system bestående av en eller flere vekter og andre komponenter som er nødvendig for å sikre at all fisk fra fangsten veies, hvor veiedata og data om hendelser i veiesystemet som kan virke inn på veieresultatet, lagres og overføres automatisk. Med automatisk menes at prosessen skjer uten inngripen fra en operatør.

§ 3. Hvem som er ansvarlig

Bruker av et automatisk veiesystem er ansvarlig for at kravene i kap. 2 i denne forskriften etterleves. Bruker er videre ansvarlig for at teknisk dokumentasjon som er nødvendig for å kunne vurdere at kravene er oppfylt, er tilgjengelig.

§ 4. Krav til selgere av måleredskaper

Den som gjør en vekt til bruk ved landing av fisk tilgjengelig på markedet, skal informere Justervesenet om hvem som er kjøper, samt om vekttype, brukssted og bruksformål.

Kapittel 2 – Krav til vekter til bruk ved landing av fisk

§ 5. *Generelle krav*

Vekt som brukes ved landing av fisk skal ha hovedvisningsenheten plassert slik at det er fysisk mulig å følge med på denne, herunder at veid kvantum mv. skal kunne avleses og betjenes fortløpende og direkte, samtidig som aktivitet på eller rundt vekten kan følges med på.

Veid kvantum landet fisk skal kunne avleses fortløpende. Bruker skal etter andre menyvalg umiddelbart sette vekten tilbake til avlesningsmodus.

Vekten skal være utstyrt med sikringsmekanisme som angitt i typeprøvdokumentet. Der det benyttes fysisk plombe skal denne ha et unikt identitetsmerke.

Vekten skal ha funksjon for lagring og overføring av hendelsesdata når det er bestemt i landingsforskriften.

§ 6. *Tilleggskrav til automatiske vekter*

En automatisk vekt skal ha minst én sekundær visningsenhet som gjentar visningen av veieresultatet fra hovedvisningsenheten. Den sekundære visningsenheten skal ha lik oppløsning som hovedvisningsenheten og den skal ikke ha funksjoner som kan påvirke veieresultatet. Den sekundære visningsenheten skal være plassert slik at veid kvantum kan avleses fortløpende fra fartøyet som lander fangsten.

En automatisk vekt skal ha mer enn ett telleverk, hvor det ene skal være en totalteller som løper kontinuerlig og som ikke kan nullstilles.

En automatisk vekt skal ha funksjoner som avdekker registrerbare feil. Dersom slike feil avdekkes skal tilførsel av fisk til vekten stoppe automatisk.

Transportbåndvekker skal nullstilles ved oppstart og minst hvert 30. minutt. Dersom dette ikke gjøres skal tilførsel av fisk til vekten stoppe automatisk.

Transportbåndvekker og summerende beholdervekker skal ha tvangskjøringsbryter.

Tvangskjøringsbryter og elektroskap som er tilknyttet en automatisk vekt skal være plombert. Plombene skal ha unikt identitetsmerke.

Kapittel 3 - Krav til automatiske veiesystemer til bruk ved landing av fisk

§ 7. *Lagring og overføring av data*

Veiesystemet skal sørge for automatisk lagring og overføring av veiedata, samt automatisk lagring og overføring av data om hendelser i veiesystemet som kan virke inn på veieresultatet.

§ 8. Feilhåndtering

Veiesystemet skal ha funksjoner for å lagre og overføre informasjon om feil som oppstår ved bruk av vekten. Veiesystemet må i tillegg ha en integrert funksjon for å kunne melde inn, rette opp og sende inn ny versjon ved feil og mangler i overførte data. Allerede registrerte data skal ikke kunne endres.

§ 9. Datakvalitet, dataintegritet og tilgjengelighet

Veiesystemet skal sikre høy datakvalitet og dataintegritet. Komponenter og programvare i veiesystemet som har avgjørende betydning for å lagre veiedata og hendelser i veiesystemet, skal være konstruert slik at de er sikret mot manipulering og utilsiktet feilbruk. De anvendte sikkerhetstiltakene skal gjøre det mulig å påvise om inngrep har funnet sted. Alle hendelser og informasjon om gjennomførte veiinger skal lagres sammen med et sikkert tidsstempel.

Lagrede veiedata og data om hendelser i vekten skal sikres slik at dataene ikke går tapt.

Kapittel 4 – Avsluttende bestemmelser

§ 10. Overtredelsesgebyr

Overtredelse av denne forskriften kan medføre pålegg om overtredelsesgebyr utmålt etter bestemmelsene i forskrift om målenheter og måling kapittel 7.

§ 11. Ikrafttredelse

Denne forskriften trer i kraft 1. januar 2022.