



## Høring om krav om posisjonsrapportering (VMS) for alle fiskefartøy

Fiskeridirektoratet sender med dette på høring forslag om å innføre krav om posisjonsrapportering (Vessel Monitoring System - VMS) for alle norske fiskefartøy. Forslaget omfatter de gjenværende norske fiskefartøyene under 8 meter som i dag ikke har krav om VMS.

Forslaget omfatter også en skjerping av kravene til presisjon i de mottatte posisjonsdataene, slik at de tillatte posisjonsfeilene reduseres.

Forslaget gjelder bare posisjonsrapportering (VMS), og omfatter ikke rapportering om høstingsaktivitet (ERS). Forslaget innebærer endringer i forskrift 21. desember 2009 nr. 1743 om posisjonsrapportering og elektronisk rapportering for norske fiske- og fangstfartøy (ERS-forskriften) og i forskrift 24. mars 2010 nr. 454 om krav til utstyr og installasjon av posisjonsrapporteringsutstyr.

Eventuelle innspill må merkes med Fiskeridirektoratets referanse 26/13818 og sendes til [postmottak@fiskeridir.no](mailto:postmottak@fiskeridir.no) innen 1. august 2026.

# Innhold

Høring om krav om posisjonsrapportering (VMS) for alle fiskefartøy .....	1
1. Bakgrunn.....	4
1.1 Innledning .....	4
1.2 NOU 2019:21 og oppfølgingen så langt .....	4
1.3 Nærings- og fiskeridepartementets beslutning 5. september 2025 .....	4
1.4 Hva høringen omfatter .....	5
2. Posisjonsrapportering.....	5
2.1 Innledning .....	5
2.2 Automatisk identifikasjonssystem (AIS) .....	5
2.3 Vessel Monitoring System (VMS).....	6
2.4 Forskjellen mellom AIS og VMS .....	6
2.5 Presisjon i posisjonsdata.....	6
3. Dagens situasjon .....	7
3.1 Innledning .....	7
3.2 Krav til norske fiskefartøy .....	7
3.3 Hvilke fartøy som faller utenfor dagens krav.....	7
4. Behovet for posisjonsrapportering for de gjenværende fartøyene.....	8
4.1 Kontrollbehovet .....	8
4.2 Forskning, bestandsvurdering og forvaltning .....	8
4.3 Arealbruk og kystzoneplanlegging .....	8
4.4 Risikobildet i fisket utført av de gjenværende fartøyene .....	8
4.5 Internasjonal utvikling .....	9
5. Tekniske krav, plombering og kjenningssignal.....	9
5.1 Krav til godkjent leverandør og autorisert installatør .....	9
5.2 Plombering og tilgangskontroll.....	9
5.3 Tilgjengelig utstyr for de minste fartøyene .....	9
5.4 Erfaringer fra tidligere utvidelser .....	9
5.5 Kjenningssignal og felles fartøyregister .....	10
6. Forslag til forskriftsendringer.....	10
6.1 Endringer i ERS-forskriften .....	10
6.2 Fjerne bestemmelse om Inmarsat-utstyr .....	10



6.3	Skjerpede krav til presisjon i posisjonsdata .....	10
6.4	Overtredelsesgebyr ved brudd på posisjonsrapporteringsplikten.....	11
6.5	Ikrafttredelse.....	11
7.	Vurdering av konsekvenser .....	11
7.1	Konsekvenser for fiskerne .....	11
7.2	Administrative og økonomiske konsekvenser for det offentlige.....	11
7.3	Konsekvenser for forskning og forvaltning.....	11
7.4	Vurdering av nullalternativet og andre alternativer .....	12
Vedlegg 1 - Forslag til forskrift om endring av forskriftene .....		13



# 1. Bakgrunn

## 1.1 Innledning

Posisjonsrapportering er et grunnleggende kontrollverktøy i fiskeriforvaltningen. Posisjonsdata viser hvor fartøyet har beveget seg, og med tilstrekkelig frekvens vil dataene også gi gode indikasjoner på hvor og når fisket er utøvd. Med posisjonsrapporteringsutstyr kan det dokumenteres at fisket har foregått innenfor de geografiske rammene som regelverket setter, slik som åpne fiskeområder, områder utenfor fjordlinjene og innenfor de områdene fartøyet har adgang til å fiske i. Så fremt senderen er fastmontert og plombert i det enkelte fartøy, vil utstyret også dokumentere hvilket fartøy som har fisket, og slik lukke mulighetsrommet for å fiske et annet fartøys kvoter.

Posisjonsdata koblet med fangst- og aktivitetsdata er også viktig informasjon for forskning og forvaltning. Med stadig større konkurranse om kystens arealer vil slike data dokumentere hvilke områder som er viktige fiskefelt.

Krav om VMS er trinnvis innført, og gjelder i dag alle norske fiskefartøy fra og med 8 meter største lengde, samt en rekke fartøy under 8 meter med særskilte tillatelser eller dispensasjoner. Etter Fiskeridirektoratets vurdering er tiden nå moden for å lukke de gjenværende hullene i kontrollregimet, slik at posisjonsrapportering blir et generelt krav for alle norske fiskefartøy.

## 1.2 NOU 2019:21 og oppfølgingen så langt

Fiskerikontrollutvalget pekte i NOU 2019:21 Framtidens fiskerikontroll på at mangel på blant annet posisjonsrapportering gjør at kontrollmyndighetene ikke har effektive verktøy for å begrense eller avdekke når og hvor høstingsaktiviteter foregår i norske farvann. Utvalget anbefalte at det så snart som mulig iverksettes krav om elektronisk rapportering av fangst-, aktivitets- og posisjonsdata for alle norske fiske- og fangstfartøy ved at eksisterende rapporteringsløsninger benyttes.

Anbefalingen er fulgt opp ved at kravet om VMS er trinnvis utvidet til stadig mindre fartøy. Videre er rapporteringsfrekvensen for norske fartøy redusert fra 60 minutter til 10 minutter, etter anbefaling fra utvalget, for ytterligere å begrense mulighetsrommet.

## 1.3 Nærings- og fiskeridepartementets beslutning 5. september 2025

Nærings- og fiskeridepartementet besluttet 5. september 2025 å utsette kravet om innføring av elektronisk rapportering om høstingsaktivitet (ERS) og posisjonsrapportering (VMS) for fiskefartøy under 8 meter. Bakgrunnen var blant annet at fiskere fra de minste flåtegruppene har gitt uttrykk for at det er vanskelig å rapportere korrekt fangstkvantum, og at det er behov for å vente på bedre teknologiske løsninger for fangstrapportering.

Beslutningen omfattet både ERS og VMS for fartøy under 8 meter. Fiskeridirektoratet viser likevel til at de hensynene som lå bak beslutningen i det vesentlige knytter seg til fangstrapporteringen, og ikke til posisjonsrapporteringen som sådan. VMS er et teknisk enklere system som ikke krever noen aktiv handling fra fiskeren etter at utstyret er installert, og som ikke forutsetter registrering av fangst. Det er derfor andre vurderinger som gjør seg gjeldende for VMS enn for ERS.

Fiskeridirektoratet legger til grunn at forslaget i denne høringen, som bare gjelder posisjonsrapportering, ligger innenfor rammen av departementets beslutning. Forslaget innebærer en oppfølging og videreføring av det arbeidet som er igangsatt med å gi alle fartøygrupper krav om posisjonsrapportering, og berører ikke spørsmålet om ERS for de



minste fartøyene. Fiskeridirektoratet viser også til at departementet i sin beslutning åpnet for at direktoratet kan stille krav om posisjons- og fangstrapportering med VMS og ERS for alle fartøylengder når dette er nødvendig for å kunne føre kontroll med vilkår i dispensasjonsadganger og særtillatelser.

## 1.4 Hva høringen omfatter

Høringen omfatter:

- Forslag om å innføre krav om posisjonsrapportering (VMS) for alle norske fiskefartøy under 8 meter største lengde som i dag ikke har et slikt krav.
- Forslag om å skjerpe kravet til presisjon i mottatte posisjonsdata, slik at tillatt posisjonsfeil reduseres.

Høringen omfatter ikke:

- Utvidelse av krav om elektronisk rapportering om høstingsaktivitet (ERS) for fartøy under 8 meter.

## 2. Posisjonsrapportering

### 2.1 Innledning

Det finnes i hovedsak to ulike systemer for posisjonsrapportering for norske fiskefartøy. Det ene er automatisk identifikasjonssystem (AIS), som er et internasjonalt antikollisjonssystem som i all hovedsak følger av krav fra Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO). I Norge håndteres dette av Sjøfartsdirektoratet og Kystverket. Det andre er Vessel Monitoring System (VMS), som sender fartøyets posisjon til flaggstats Fisheries Monitoring Center (FMC), og som håndteres av Fiskeridirektoratet i rollen som norsk flaggstat og kyststat.

Fiskeridirektoratet forholder seg i kontrollsammenheng i all hovedsak til VMS. Direktoratet har likevel tilgang til AIS-data der disse er gjort tilgjengelig. I sammenheng med dette forslaget er det krav om VMS som er relevant.

### 2.2 Automatisk identifikasjonssystem (AIS)

Automatisk identifikasjonssystem (AIS) har som hovedformål sikkerheten til havs, og er primært et antikollisjonssystem. Systemet inngår som ett av flere tiltak for å bedre sikkerheten til havs, og er i hovedsak en radiosender som kringkaster fartøyets posisjon, kurs og fart til omgivelsene. Omkringliggende fartøy mottar disse signalene, og kan tidlig oppdage hvor andre fartøy i området befinner seg. AIS brukes også til overvåking av skipstrafikk. De fartøyene som denne høringen i hovedsak retter seg mot, har ikke krav om AIS. Forslaget om VMS kommer derfor ikke i tillegg til eksisterende krav om posisjonsrapportering for disse fartøyene.

Sikkerhet til havs og systemer for overvåking av skipstrafikk ligger utenfor Fiskeridirektoratets fagområde. Fiskeridirektoratet har likevel tilgang til de AIS-data som samles inn via Kystverket og deles videre med andre myndigheter.

AIS er et system som kringkaster posisjonsdata i sanntid. Dersom fartøyet går utenfor dekning, blir AIS-dataene ikke lagret om bord og ettersendt. Utstyret kan hos de fleste lett slås av manuelt om bord. I tillegg er AIS et åpent system som relativt enkelt kan manipuleres, både ved at det sendes feil identifikasjonsdata, og ved at posisjonsdata forfalskes. Slik manipulering er kjent fra en rekke internasjonale eksempler, og innebærer at AIS-data ikke kan legges til grunn som et fullverdig kontrollverktøy.



### 2.3 Vessel Monitoring System (VMS)

VMS har kontroll og dokumentasjon av høstingsaktivitet som formål. VMS-enheten er en boks som monteres i fartøyets mast eller rekkverk, og består av et system som samler inn fartøyets posisjon, kurs og fart, samt dato og klokkeslett. Enheten lagrer dataene og overfører dem så snart det lar seg gjøre videre via satellitt eller mobilnettet. Det er et lukket og plombert system som bare skal tilføres strøm. Enheten har i tillegg ett innebygd batteri, og vil ved både dekningsutfall og strømbrudd fortsette å samle inn fartøyets posisjon. Posisjonsdataene blir lagret helt til de er mottatt hos VMS-leverandørens server på land. Enheten har i tillegg en egendefinert identitetskode som sendes med posisjonsdataen. Denne dataen har ikke fisker mulighet til å endre eller manipulere, da dette skjer helautomatisk i en plombert enhet.

VMS-enheten kan ikke slås av manuelt, og er laget slik at den kobles over på internt batteri ved strømutfall. Dersom batteriet på enheten går tomt, vil enheten automatisk slås på igjen når den på nytt kobles til strøm, og krever dermed ingen interaksjon fra besetningen om bord.

Norske fiskefartøy som er omfattet av kravet skal sende en posisjonsmelding hvert 10. minutt. Utstyret skal være levert av en leverandør som er godkjent av Fiskeridirektoratet, og installert av en autorisert installatør. Utstyret blir plombert, og utfall overvåkes løpende av FMC.

### 2.4 Forskjellen mellom AIS og VMS

Selv om begge systemene formidler posisjonsdata, er de bygget for ulike formål, og forskjellene har stor betydning for kontrollarbeidet. AIS er et åpent system rettet mot sikkerhet til havs, kan slås av manuelt, og er som nevnt særlig utsatt for manipulering. Dersom et fartøy går utenfor dekning, blir dataene heller ikke ettersendt. Dette gjør AIS uegnet som primært kontrollverktøy.

VMS er et lukket og plombert system som benyttes til kontroll og dokumentasjon av fiskeriaktivitet. Enheten har ikke en av/på-funksjon tilgjengelig for besetningen, har eget batteri som sikrer drift ved strømbrudd, og lagrer posisjonsdata lokalt inntil de er bekreftet mottatt hos leverandørens server. Plomberingen og den lukkede konstruksjonen gjør at VMS er vesentlig vanskeligere å manipulere enn AIS. Dette gjør at VMS gir et sammenhengende, etterprøvbart bilde av fartøyets bevegelser, og at data ikke går tapt selv ved midlertidige dekningsutfall. VMS er derfor det systemet som i dag best ivaretar behovet for dokumentasjon i fiskerikontrollssammenheng.

### 2.5 Presisjon i posisjonsdata

Kvaliteten på de mottatte posisjonsdataene avhenger ikke bare av at en melding faktisk kommer inn, men også av hvor presist posisjonen er angitt. Moderne posisjonsutstyr kan måle fartøyets posisjon med en nøyaktighet på få meter eller mindre. Dagens regelverk stiller imidlertid bare krav om at posisjonen skal angis med en feilmargen på under 500 meter, en grense som ble fastsatt på et tidspunkt der systemet hadde vesentlig dårligere nøyaktighet enn i dag.

Fiskeridirektoratet ser derfor behov for at kravene som følger av forskriftene bringes i tråd med det dagens utstyr kan levere. Forslaget om dette er nærmere beskrevet i kapittel 6.



## 3. Dagens situasjon

### 3.1 Innledning

Krav om posisjonsrapportering har blitt trinnvis innført, og gjelder i dag alle norske fiskefartøy fra og med 8 meter største lengde, samt en rekke fartøy under denne grensen som har særskilte tillatelser, dispensasjoner eller driver i særskilte fiskerier.

### 3.2 Krav til norske fiskefartøy

Krav om posisjonsrapportering for norske fiskefartøy følger av forskrift 21. desember 2009 nr. 1743 om posisjonsrapportering og elektronisk rapportering for norske fiske- og fangstfartøy (ERS-forskriften) §§ 8 og 9. Kravet gjelder norske fiskefartøy som definert i § 3, og omfatter i hovedsak fartøy som er tildelt fiskerimerke, samt enkelte andre kategorier.

Krav om posisjonsrapportering er etter § 8 begrenset til fartøy fra og med 8,00 meter største lengde, samt fartøy uavhengig av lengde som oppholder seg i farvann utenfor noen stats jurisdiksjon, fartøy som høster tare, fartøy med særlige dispensasjoner, fartøy med trålltillatelse, fartøy som driver fangst av kongekrabbe eller skjell, fartøy som utfører høstingsaktivitet i fiskevernsonen ved Svalbard, fartøy som deltar i samfiske eller kvotesamarbeid og fartøy som driver fiske etter leppefisk.

Listen i § 8 bærer preg av at hver enkelt utvidelse har kommet som svar på et konkret kontrollbehov i et avgrenset fiskeri. Dette har skapt en regelverksstruktur som er vanskelig å forholde seg til både for næringen og forvaltningen. Den enkelte fisker må sette seg inn i et detaljert sett av kategorier for å vite om hen er omfattet av kravet, og kontrollmyndigheten må bruke ressurser på å avklare om et bestemt fartøy har plikt til å rapportere. Samtidig fører den selektive innretningen til at fartøy som driver tilsvarende fiskeri kan møtes med ulike krav, avhengig av detaljer i tillatelsesgrunnlaget. Dette gir en konkurransemessig skjevhet, og bryter med de grunnleggende hensynene til likebehandling og forutberegnelighet i forvaltningen.

Listen er videre utdatert sett opp mot dagens bestandssituasjon. For flere av de artene som høstes av fartøy under 8 meter, er bestandene i en kritisk eller bekymringsfull tilstand, og kontrollbehovet har dermed blitt vesentlig skjerpet siden listen ble til. Det er etter Fiskeridirektoratets vurdering ikke hensiktsmessig å forsøke å løse dette ved å revidere listen punkt for punkt. En slik revisjon vil videreføre den fragmenterte strukturen, og vil måtte tas opp på nytt hver gang bestandssituasjonen endrer seg eller nye kontrollbehov oppstår. Et generelt krav om posisjonsrapportering for alle kommersielle fiskefartøy vil derimot gi et regelverk som er robust over tid, som ivaretar likebehandling og som sikrer at kontrollverktøyet er på plass uavhengig av hvilke arter som til enhver tid er under særlig press.

### 3.3 Hvilke fartøy som faller utenfor dagens krav

Per april 2026 er det om lag 800 norske fiskefartøy under 8 meter største lengde i merkeregisteret, som har registrert seddel de siste 365 dagene, og som ikke har installert posisjonsrapporteringsutstyr (VMS). Dette utgjør den gjenværende gruppen norske fartøy uten VMS. I tillegg finnes det merkeregistrerte fartøy som ikke har registrert seddel det siste året. Disse vil også bli omfattet av rapporteringskravet, men det er usikkert hvor mange av dem som faktisk er i bruk. For fartøy som står på land eller bare ligger til kai vil forslaget ikke innebære noe rapporteringskrav før fartøyet eventuelt tas i bruk.



## 4. Behovet for posisjonsrapportering for de gjenværende fartøyene

### 4.1 Kontrollbehovet

Kontrollmyndighetenes behov for posisjonsdata gjelder uavhengig av fartøyets størrelse. Det grunnleggende formålet med posisjonsrapportering er å dokumentere hvor og når fisket har foregått, og å sikre at fisket utøves i samsvar med regelverket. Dette omfatter blant annet kontroll med stengte områder, fjordlinjer og områder der det kreves særskilt tillatelse. Like viktig er muligheten til å dokumentere at det er det aktuelle fartøyet, og ikke et annet, som har stått for fisket. Dette er sentralt for å forhindre at et fartøy fisker på et annet fartøys kvote.

For fartøy uten VMS er kontrollmyndigheten i dag i stor grad henvist til fysisk tilstedeværelse, tips og stikkprøver. Dette gir et fragmentert kontrollbilde og åpner et betydelig mulighetsrom for ulovlig høsting. Mindre fartøy opererer ofte nært land og innenfor sårbare områder, slik som fjordlinjer og områder med vernehensyn, og behovet for å kunne dokumentere at fisket skjer innenfor regelverket er derfor også aktuelt for de minste fartøyene.

### 4.2 Forskning, bestandsvurdering og forvaltning

Posisjonsdata kombinert med fangst- og aktivitetsdata utgjør et viktig grunnlag for forskning og bestandsvurdering. Når deler av kystflåten ikke er omfattet av krav om VMS, blir også datagrunnlaget for forskningen tilsvarende mangelfullt for de fiskeriene disse fartøyene driver. Innføring av VMS for de gjenværende fartøyene vil gi et mer fullstendig bilde av høstingsaktiviteten i kystnære områder, noe som vil forbedre kvaliteten på forvaltningens beslutninger.

### 4.3 Arealbruk og kystzoneplanlegging

Konkurransen om arealene i havet har økt betydelig de senere årene, og fiskerinæringen møter et stadig bredere spekter av andre interesser som ønsker å utnytte de samme områdene. Havvind, akvakultur, mineralutvinning, seismikk, petroleumsvirksomhet og ulike former for utslipp er eksempler på interesser som kan komme i konflikt med fiskeriinteressene. I slike sammenhenger er det avgjørende at fiskerinæringen kan dokumentere sin aktivitet og sitt behov i de aktuelle områdene.

Erfaringen er at posisjonsdata fra VMS i stor grad benyttes og legges til grunn når fiskeriaktivitet skal dokumenteres i areal- og konsesjonsprosesser. For de delene av flåten som ikke er omfattet av krav om VMS, mangler tilsvarende dokumentasjon. Dette gjør dokumentasjonsarbeidet vanskelig nettopp for de kystnære områdene hvor de minste fartøyene fisker.

### 4.4 Risikobildet i fisket utført av de gjenværende fartøyene

De gjenværende fartøyene er gjennomgående små, men opererer i fiskerier der risikoen for regelbrudd ikke kan anses som ubetydelig. Som omtalt i punkt 3.2 har bestandssituasjonen for flere av de artene som høstes av denne delen av flåten blitt vesentlig forverret. Når bestandene er under press, blir også behovet for å kunne dokumentere at den enkelte fisker holder seg innenfor sine rammer tilsvarende skjerpet.

Reduserte kvoter øker samtidig presset på den enkelte aktør, og dermed potensielt risikoen for regelbrudd. Det er over tid avdekket utfordringer knyttet til kvotekontroll, omsetning utenom salgslag, fiske i stengte områder og fiske innenfor fjordlinjer. Dagens kontrollverktøy, som i stor grad bygger på fysisk tilstedeværelse og stikkprøver, er ikke tilstrekkelig til å håndtere disse utfordringene på en systematisk måte.



Et helhetlig kontrollverktøy som dekker hele flåten er derfor blitt mer nødvendig over tid, ikke mindre. Et generelt krav om VMS vil gi kontrollmyndigheten et løpende bilde av aktiviteten i hele flåten, og vil dermed bidra til å håndtere de risikoene som følger av en presset bestandssituasjon og reduserte kvoter.

#### **4.5 Internasjonal utvikling**

Innføring av posisjonsrapportering for de minste fiskefartøyene er en utvikling som også skjer hos Norges nærmeste naboland. I Storbritannia er det allerede innført krav om VMS for alle fiskefartøy under 12 meter. EU har vedtatt regelverk som stiller krav om posisjonsrapportering for fiskefartøy ned til null meter, med ikrafttredelse 10. januar 2028.

Forslaget i denne høringen er i tråd med den internasjonale utviklingen, og krav om posisjonsrapportering for alle fiskefartøy er enten allerede innført eller planlagt innført hos flere av nabolandene.

### **5. Tekniske krav, plombering og kjenningsignal**

#### **5.1 Krav til godkjent leverandør og autorisert installatør**

VMS-utstyr som benyttes i norske fiskefartøy skal være levert av en leverandør som er godkjent av Fiskeridirektoratet, og installeres av en autorisert installatør. Dette sikrer at utstyret oppfyller tekniske krav til innhenting, lagring og overføring av posisjonsdata, og at installasjonen er gjennomført på en måte som ivaretar integriteten i datakjeden. Tilsvarende krav vil gjelde for det utstyret som installeres som følge av forslaget her.

#### **5.2 Plombering og tilgangskontroll**

VMS-enheten plomberes ved installasjon. Plomberingen sikrer i større grad at uautoriserte personer ikke kan koble fra eller manipulere enheten uten at dette etterlater spor som kan oppdages ved kontroll. Enheten er videre konstruert slik at den ikke kan slås av manuelt, og den fortsetter å lagre og forsøke å overføre data også ved strømbrydd og dekningsutfall. Disse egenskapene er det som skiller VMS fra andre former for posisjonsutstyr, og det som gjør VMS egnet som kontrollverktøy.

#### **5.3 Tilgjengelig utstyr for de minste fartøyene**

Det finnes i dag et fungerende marked for VMS-utstyr, med flere godkjente leverandører som tilbyr gode produkter og god konkurranse seg imellom. Leverandørene tilbyr løsninger som er tilpasset også de aller minste fartøyene, og leverandørene har utarbeidet installasjonsveiledninger for dette. De praktiske utfordringene med strømtilførsel, montering og plassering om bord er etter direktoratets vurdering håndterbare med dagens utstyrsutvalg.

For å håndtere praktiske utfordringer knyttet til fartøy som ligger uten landstrøm over tid, er det etablert en ordning der fartøyeier kan søke om å slå av VMS-utstyret, jf. ERS-forskriften § 4 sjettede ledd. Ordningen gjør at fartøyeiere ikke belastes unødige i perioder der fartøyet ikke er i bruk og strømtilførsel ikke er tilgjengelig.

#### **5.4 Erfaringer fra tidligere utvidelser**

Erfaringer fra de tidligere trinnvise utvidelsene av VMS-kravet, særlig utvidelsen til fartøy mellom 10 og 15 meter og senere fartøy mellom 8 og 10 meter, viser at innføringen i hovedsak har gått teknisk greit. Leverandører og installatører har bygd opp kunnskap og kapasitet over tid, og fartøyeiere har gjennomgående klart overgangen uten vesentlige problemer.



## 5.5 Kjenningssignal og felles fartøyregister

En forutsetning for å være omfattet av krav om VMS er at fartøyet har et kjenningssignal. Kjenningssignal er en unik identifikator som etter sammenslåingen med Telenor Kystradio kun tildeles av Sjøfartsdirektoratet.

Et generelt krav om VMS for alle fiskefartøy vil innebære at samtlige fartøy i merkeregisteret også vil ha et kjenningssignal. Dette er en viktig gevinst i seg selv. Med kjenningssignal som felles identifikator legges grunnlaget for et reelt felles fartøyregister mellom Fiskeridirektoratet og Sjøfartsdirektoratet, der opplysninger om det enkelte fartøy kan kobles sammen på tvers av etatenes systemer. Dette vil styrke både kontrollarbeidet, sikkerheten til havs og forvaltningen av fartøyrelaterte data mer generelt.

Fiskeridirektoratet ser dette som en betydelig sidegevinst ved forslaget, og som et selvstendig argument for å innføre et generelt krav om VMS.

## 6. Forslag til forskriftsendringer

### 6.1 Endringer i ERS-forskriften

Fiskeridirektoratet foreslår at ERS-forskriften § 8 endres, slik at krav om posisjonsrapportering gjelder for alle norske fiskefartøy som omfattes av forskriftens virkeområde, uavhengig av fartøyets største lengde.

### 6.2 Fjerne bestemmelse om Inmarsat-utstyr

Fiskeridirektoratet foreslår samtidig noen mindre endringer i forskrift 24. mars 2010 nr. 454 om krav til utstyr og installasjon av posisjonsrapporteringsutstyr. Dette innebærer å fjerne bestemmelsen og kapittelet om Inmarsat-utstyr, som ikke lenger er i bruk.

### 6.3 Skjerpede krav til presisjon i posisjonsdata

Dagens regelverk stiller krav om at fartøyets geografiske posisjon i rapporteringsøyeblikket skal angis med en posisjonsfeil på under 500 meter med et konfidensintervall på 99 prosent. Dette kravet ble fastsatt på et tidspunkt der posisjonsutstyret om bord hadde vesentlig dårligere nøyaktighet enn det som er tilfellet i dag. Moderne posisjonsutstyr leverer posisjoner med en nøyaktighet på få meter eller mindre, og dagens grense på 500 meter står ikke lenger i forhold til den faktiske presisjonen utstyret kan tilby.

Fiskeridirektoratet foreslår at den tillatte posisjonsfeilen reduseres fra 500 meter til 20 meter, med uendret konfidensintervall på 99 prosent. Den foreslåtte grensen ligger godt innenfor det moderne utstyr leverer, og gir samtidig en tilstrekkelig margin for normale variasjoner i signalkvalitet.<sup>1</sup> Forslaget innebærer at presisjonen i datamottak bringes i samsvar med den faktiske nøyaktigheten i utstyret om bord.

Fiskeridirektoratet har forelagt de foreslåtte endringene for leverandørene av VMS-utstyr som Fiskeridirektoratet har godkjent for bruk, og det har i den forbindelse ikke kommet bemerkninger om at deres eksisterende utstyr ikke allerede oppfyller de foreslåtte kravene. Enkelte leverandører viser i sitt svar til at eksisterende utstyr er godt innenfor de foreslåtte kravene. Fiskeridirektoratet legger derfor til grunn at utstyr som er montert om bord på norske fiskefartøy ikke må erstattes som følge av de foreslåtte kravene, og at alt godkjent utstyr som finnes på markedet allerede følger de foreslåtte kravene. Dette henger sammen

---

<sup>1</sup> [Global Positioning System \(GPS\) Standard Positioning Service \(SPS\) Performance Standard - 5th Edition, April 2020](#) side 44



med den teknologiske utviklingen som har vært innen posisjonsrapporteringsteknologi og utstyr.

#### **6.4 Overtredelsesgebyr ved brudd på posisjonsrapporteringsplikten**

En henvisning til bruk av overtredelsesgebyr mangler i forskrift 24. mars 2010 nr. 454 om krav til utstyr og installasjon av posisjonsrapporteringsutstyr, og Fiskeridirektoratet foreslår at det inntas en bestemmelse om dette, tilsvarende ERS-forskriften, som den er hjemlet i.

#### **6.5 Ikrafttredelse**

Fiskeridirektoratet foreslår at endringene trer i kraft 1. januar 2027. For fartøyeiere som kan dokumentere å stå i installasjonskø hos en autorisert installatør, vil det være adgang til å søke om utsettelse fra kravet om at utstyret skal være installert ved ikrafttredelse.

Tilsvarende adgang har vært gitt ved innføringen av kravet for fartøy mellom 8 og 10 meter, og har fungert godt i praksis.

### **7. Vurdering av konsekvenser**

#### **7.1 Konsekvenser for fiskerne**

Den gruppen norske fiskefartøy som vil bli omfattet av kravet er om lag 800 fartøy under 8 meter som har levert seddel de siste 365 dagene, samt øvrige fartøy i merkeregisteret som er i bruk. For disse fiskerne vil forslaget innebære en kostnad knyttet til innkjøp og installasjon av VMS-utstyr, samt en løpende kostnad knyttet til abonnement og datatrafikk. Erfaringer fra tidligere utvidelser tilsier at engangskostnaden ligger innenfor en størrelsesorden som er håndterbar.

Det vises i denne forbindelse til at Garantikassen for fiskere har en støtteordning som dekker store deler av kostnaden ved anskaffelse og installasjon av VMS-utstyr. Fiskeridirektoratet legger til grunn at denne ordningen også vil være tilgjengelig for de fartøyeierne som blir omfattet av det foreslåtte kravet, og bidrar til å redusere den økonomiske belastningen for den enkelte fisker.

Det understrekes at forslaget ikke krever noen aktiv handling fra fiskeren etter at utstyret er installert. Dette er en vesentlig forskjell fra rapportering om høstingsaktivitet etter ERS-forskriften kapittel 3, der fiskeren selv må registrere fangstdata. VMS er et passivt system som ikke stiller krav til fangstrapportering eller annen brukerinteraksjon.

Som omtalt i punkt 6.3 legger Fiskeridirektoratet til grunn at eksisterende utstyr om bord ikke må erstattes som følge av de foreslåtte kravene.

#### **7.2 Administrative og økonomiske konsekvenser for det offentlige**

Forslaget vil medføre et økt antall fartøy som rapporterer posisjon til Fiskeridirektoratet. Direktoratet har god kapasitet i eksisterende systemer til å ta imot, lagre og analysere data fra ytterligere om lag 800 norske fartøy, og forslaget innebærer derfor ikke vesentlige administrative eller økonomiske konsekvenser for det offentlige.

#### **7.3 Konsekvenser for forskning og forvaltning**

Forslaget vil gi forskning og forvaltning et vesentlig mer komplett datagrunnlag for kystnære fiskerier. Dette vil styrke bestandsvurderinger, gi bedre grunnlag for kystsonoplanlegging og bidra til bedre beslutninger om regulering av høsting. På sikt vil dette kunne komme også fiskerinæringen til gode gjennom mer treffsikker forvaltning.



#### **7.4 Vurdering av nullalternativet og andre alternativer**

I tråd med utredningsinstruksen har Fiskeridirektoratet vurdert om dagens situasjon, nullalternativet, kan opprettholdes. Nullalternativet innebærer at de minste norske fartøyene fortsatt vil være unntatt fra krav om VMS, og at dagens differensierte regelverk videreføres. Konsekvensen vil være at det fortsatt eksisterer vesentlige hull i kontrollregimet og at de gevinstene som er beskrevet i kapittel 4 og 5 ikke realiseres. Fiskeridirektoratet vurderer at nullalternativet ikke er en forsvarlig langsiktig løsning, særlig sett i lys av anbefalingene i NOU 2019:21 og utviklingen i nabolandenes regelverk.

Bruk av AIS som primært kontrollverktøy er også vurdert. Som beskrevet i kapittel 2 har AIS vesentlige svakheter: systemet kan slås av manuelt, er åpent for manipulering, dataene ettersendes ikke ved dekningsutfall, og enheten er ikke plombert. AIS er derfor ikke egnet til å oppfylle kontrollformålet, og kan ikke erstatte VMS.

Frivillige ordninger eller utvidet stikkprøvekontroll gir heller ikke det helhetlige kontrollbildet som er nødvendig, og det er ressurskrevende å oppnå tilsvarende dekning gjennom fysisk tilstedeværelse.

Felles for alternativene er at de ikke gir kontrollmyndigheten det dokumentasjonsgrunnlaget som trengs for å føre effektiv kontroll med fiskeriaktiviteten i hele flåten. Bare et generelt krav om VMS, basert på plombert utstyr fra godkjente leverandører og med tilstrekkelig presisjon i posisjonsdataene, gir den datakvaliteten og den dekningsgraden som er nødvendig.



# Vedlegg 1 - Forslag til forskrift om endring av forskriftene

## Forskrift om endring i forskrifter om krav om posisjonsrapportering for norske fiskefartøy

Fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet **XX** med hjemmel i lov 6. juni 2008 nr. 37 om forvaltning av villlevande marine ressursar (havressurslova) § 16, § 34, § 35, § 36, § 37, § 39, § 43 og § 59.

I

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

§ 8 første ledd (endret) skal lyde:

Bestemmelsene i dette kapittelet gjelder for alle norske fiske- og fangstfartøy, uavhengig av størrelse og uavhengig av aktivitet.

§ 8 fjerde ledd bokstav b (endret) skal lyde:

b. fartøyets geografiske posisjon i rapporteringsøyeblikket med en posisjonsfeil på under 20 meter med et konfidensintervall på 99 %,

II

I forskrift 24. mars 2010 nr. 454 om krav til utstyr og installasjon av posisjonsrapporteringsutstyr gjøres følgende endringer:

§ 2 bokstav c nr. ii (endret) skal lyde:

ii. fartøyets geografiske posisjon med posisjonsfeil på under 20 meter med et konfidensintervall på 99 %,

Kapittel IV. Spesielle krav til installering av posisjonsrapporteringsutstyr (Inmarsat) fjernes.

§ 8 fjernes

Nåværende § 9 blir da ny § 8. Ny § 8 skal plasseres under nytt kapittel IV sammen med §§ 9 til 11.

Kapittel V. Generelle bestemmelser, straff og ikrafttredelse (endret) skal lyde:

Kapittel IV. Generelle bestemmelser, straff og ikrafttredelse

§ 9 (ny) skal lyde:

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



### III

I forskrift 20. desember 2011 nr. 1437 om bruk av tvangsmulkt og overtredelsesgebyr ved brudd på havressurslova og deltakerloven gjøres følgende endringer:

§ 4 første ledd bokstav b (endret) skal lyde:

- b. forskrift 24. mars 2010 nr. 454 om krav til utstyr og installasjon av posisjonsrapporteringsutstyr

### IV

Endringene trer i kraft 1. januar 2027.



**Mottakerliste:**

Fiskebåt	Røysegata 15	6003	Ålesund
Havforskningsinstituttet	Postboks 1870 Nordnes	5817	Bergen
Kystvakten			
Norges Fiskarlag	Postboks 1233 Torgarden	7462	Trondheim
Norges Kystfiskarlag	Postboks 97	8388	Ramberg
Pelagisk Forening	Slottsgaten 3	5003	Bergen
Sjømat Norge	Postboks 5471 Majorstua	0305	Oslo

