



FISKERIDIREKTORATET

Utredning av entydige primæridentifikatorer for fiskefartøy og bedre identifikasjon av fritidsfartøy

På oppdrag for Fiskeri- og kystdepartementet



Fiskeridirektoratet i Bergen, august 2012

Til Fiskeri- og Kystdepartementet

Det vises til Fiskeri- og Kystdepartementets henvendelse første gang i brev fra FKD av 06.09.09, videre i tildelingsbrevet for 2010 og 2011, punkt 4.5.2, 3. avsnitt:

”Fiskeridirektoratet må jobbe videre med bedringer som bør gjøres i identifikatorer og registre på kort og lang sikt for å få til gode løsninger jf. Anbefalingene i rapporten ”eSporing primærID, anbefalt løsning for primærleddsidentifikatorer – blå sektor”.

Utredningsarbeidet ble lagt til Statistikkavdelingen Stab ved Hanne Rasch med bistand fra annen ekspertise ved Elisabeth Bakke fra Fartøy- og deltagerseksjonen, Per Svein Havre fra Kontrollseksjonen og Grethe Kuhnle fra Fangstdataseksjonen. Utredningen startet sommer 2010.

Det har vært gjennomført flere møter med Sjøfartsdirektoratet ved Lars Alvestad og Yngve Folven Bergesen m.fl., Skipsregisteret Anita Malmedal og Ole Kamlund samt kommunikasjon med Småbåtregisteret ved Kristian Nadim i tillegg til interne møter. Videre har en hatt en løpende dialog med Havforskningsinstituttet ved Jon Helge Vølstad m.fl. Statistikk er utarbeidet av Statistikkavdelingen ved Mursit Cetin.

Anbefalingene i rapporten er de tiltak Fiskeridirektoratet ser som nødvendige under forutsetning av at det er et mål å ha entydige primæridentifikatorer for fiskefartøy og bedre identifisering av fritidsfartøy. Utredningen for øvrig peker på styrke og svakheter i systemet og alternative løsninger.

Fiskeridirektoratet, august 2012

Liv Holmefjord
Fiskeridirektør

INNHALDSFORTEGNELSE

721

1	INNLEDNING	6
1.1	Oppsummering	6
1.2	Skjematisk oversikt over resultat og forslag til tiltak dersom målet om bedret identifisering skal oppnås	8
1.3	Formål og mandat for utredningen	10
1.4	Bakgrunn for utredningen.....	11
1.5	Definisjon av begrep.....	11
1.6	Avgrensning av utredningen.....	13
1.7	Metode og gjennomført prosess	13
1.8	Tangerende problemstillinger innen forvaltning og forskning	14
1.9	Tangerende problemstillinger hos sjøfartsmyndighetene	15
2	EKSISTERENDE IDENTIFIKATORER OG SPORINGS-/ IDENTIFIKASJONSNØKLER OG SVAKHETER MED DISSE	17
2.1	Fangstdagbok som sporingsnøkkel.....	17
2.2	Landings- og sluttseddel som sporingsnøkkel.....	18
2.3	ID fra Fiskeridirektoratets register over merkepliktige fartøy.....	19
2.4	Kjenningsignal fra Skipsregisteret	19
2.5	Fiskeridirektoratets interne fartøy ID	20
2.6	IMO registrering i IHS Fairplay	21
2.7	Mulige indikatorer på området fritidsfiske	22
2.8	Konklusjoner om svakheter i forhold til sporing der mangelfulle indikatorer vurderes som sentral årsak	23
2.9	Begrunnelse for videre oppdeling av utredningen.....	23
3	FARTØY SOM OMSETTES/ FERDES UTENFOR SITT LANDS OMRÅDE.....	24
3.1	Særlige problemer i forhold til sporing	24
3.2	Beskrivelse av fartøygruppen	24
3.3	Spesielt om IMO registrering i IHS Fairplay	25
3.4	Mulige forbedringer.....	26
3.5	Internasjonale fora der krav om IMO registrering har vært vurdert i kampen mot IUU	26
3.6	Juridiske sider ved eventuelt krav om IMO registrering for fiskefartøy over 100 tonn	26

3.7	Kostnader/ byrder kontra nytte ved et slikt krav	28
3.8	Konklusjoner	28
4	FARTØY SOM ER REGISTRERT I SKIPSREGISTERET OG FISKER/ LANDER INNEN NØS.....	30
4.1	Særlige problemer i forhold til sporing	30
4.2	Beskrivelse av fartøygruppen	30
4.3	Konklusjoner	30
5	FISKEFARTØY SOM STÅR I MERKEREISTERET, MEN IKKE ER REGISTRERT I SKIPSREGISTERET	31
5.1	Særlige problemer i forhold til sporing	31
5.2	Beskrivelse av fartøygruppen	31
5.3	Mulige forbedringer og juridiske vurderinger	32
5.4	Kostnader/ byrde kontra nytte	32
5.5	Konklusjoner	32
6	FRITIDSFARTØY SOM NYTTES TIL FISKE.....	34
6.1	Særlige problemer i forhold til sporing/ identifisering	34
6.2	Beskrivelse av fartøygruppen	34
6.3	Eksisterende krav om registrering etc., tidligere ordninger, frivillige ordninger og regler som har blitt foreslått.....	38
6.4	Turistfisket.....	38
6.5	Et økende "catch and release" fiske.....	39
6.6	Småbåtregisteret	39
6.7	Identifikatorer/ registreringssystemer for jakt og innlandsfiske mv	40
6.8	Etablering av lisenser/ registreringssystemer for fritidsfiske i andre land.....	41
6.9	Betydning for å kunne dokumentere en bærekraftig forvaltning.....	44
6.10	Mulige forbedringer og juridiske endringer	44
6.11	Konklusjoner	47
7	ANDRE PÅGÅENDE PROSESSER.....	49
7.1	Fiskeridirektoratets arbeid med gjennomføring av forvaltningsprinsippet og arbeid med rødlistede arter	49
7.2	Nasjonalt og internasjonalt arbeid for bekjempelse av IUU.....	49
7.3	Forskning på arter der fritidsfisket utgjør en vesentlig andel	50
7.4	Konklusjoner	50
8	DETALJER OM FORSLAG TIL TILTAK	51
8.1	Nasjonalt krav om IMO nummer for fartøy over 100 tonn som skal fiske eller levere fisk i NØS	51
8.2	Krav om at alle ervervsfartøy for fiske skal registrere seg i Skipsregisteret	51

8.3	Vurdere reduserte krav for å registrere seg som yrkesfisker	52
8.4	Krav om registrering av fritidsfiskefartøy fordrer krav om merking av fartøy og faststående redskap	52
8.5	Samordning for effektiv forvaltning og minst mulig byrde for fritidsfisker	53
9	VEDLEGG	55
9.1	Oppsummering fra to møter med Sjøfartsmyndighetene m.fl.	55
9.2	Eksempel på krav til dokumentasjon i Småbåtregisteret	60
9.3	Eksempel på system/ regelverk som stiller krav til fritidsfiskere i andre land	65
9.4	To tabeller med detaljer om omsatt fangst fra fritidsfiske.....	67
9.5	Skjema som viser krav til informasjon ved utlendingers søknad om lisens til å fiske i NØS	80
9.6	Kilder	81

/

1 INNLEDNING

1.1 Oppsummering

Fiskerimyndighetene har gode primæridentifikatorer i sine registre som i det alt vesentlige er entydige og gjør det mulig å spore tilbake til rett fartøy. Utredningen viser likevel områder der endringer i tiden og i ressursgrunnlaget gjør at nye behov for indikatorer og sporing av disse har oppstått for å hindre IUU fiske og sikre mattrygghet.

Sentralt i Fiskeridirektoratets tilnærming er at det hjelper lite med perfekte primæridentifikatorer dersom en ikke har fullgode måter å overføre ID via fangstdagbok, seddel, felles standarder samt internsporing av produksjonen. Både unik ID og mulighet for å formidle ID sikkert gjennom kjeden må til for å sikre fullgod sporing.

Anbefalingene i rapporten er de tiltak Fiskeridirektoratet ser som nødvendige under forutsetning av at det er et mål å ha entydige primæridentifikatorer for fiskefartøy og bedre identifisering av fritidsfartøy. Utredningen for øvrig peker på styrke og svakheter i systemet og alternative løsninger.

Utredningens forslag vil kunne føre til forbedret sporing tilbake til rett fartøy som ett av mange tiltak for å hindre omsetning av IUU fisk og å sikre mattrygghet. De foreslåtte tiltak rettet mot yrkesfiskerne anses lite byrdefulle for næringsutøverne og forvaltningen. Forslagene er kun basert på eksisterende registre.

Det største problemet med manglende identifisering ser vi for fartøy som omsettes/ ferdes utenfor nasjonalstatens område. Ved salg av fartøy til et annet land endres kjenningssignalet på fartøyet slik at f.eks et svartelistet IUU fartøy kan gjenoppstå som et lovlydig fartøy og passere havnestatskontrollen med samme eiere, mannskap og aktivitet.

Problemet med identifisering gjelder mest andre lands fartøy, mens en normalt har bedre kontroll på egne. Kontrollen med norske fartøy er imidlertid også begrenset i den tiden de ikke er i fiske på norsk kvote. Problemet er å kunne identifisere tilknytningen mellom fiskefartøyet, eier og rettigheter og eventuelle brudd på disse. Det er begrenset tilgang til andre lands register over kjenningssignal og derved historiske data, eierforhold etc. om andre lands fartøy. Et sentralt element en ofte mangler er opplysning om fartøyet har skiftet nasjonalitet og derved fått nytt kjenningssignal.

IMO identifikasjonsnummer er den eneste unike identifikator for hele fartøyets levetid, uavhengig av nasjonalitet og den eneste identifikator for skip som er tilgjengelig med historisk dokumentasjon i et internasjonalt, tilgjengelig register (Lloyds Fairplay).

Fiskeridirektoratet foreslår krav om IMO identifikasjonsnummer for alle fiskefartøy med bruttotonnasje 100 tonn og over, både norske og utenlandske som skal lande i Norge eller som søker lisens for fiske i norsk sone.

Også for norske fartøy som ferdes i norsk sone har en iblant problem med å identifisere fartøyet, spesielt i sann tid som kan være nødvendig for eksempel i forbindelse med kontroll. I visse høve kan det også være problem med å identifisere tilknytningen mellom fiskefartøyet, eier og rettigheter og eventuelle brudd på disse over tid. Problemet er knyttet til

fartøy som kun er registrert i Fiskeridirektoratets merkeregister, der merket kan skifte ved salg/ flytting og selve merket kun er malt på skutesiden av fartøy.

Fiskeridirektoratet foreslår et krav om at alle fartøy som skal nyttes til ervervsmessig fiske skal være registrert i Skipsregisteret og tildeles kjenningssignal. Dette er en unik identifikator for norske fartøy så lenge de forblir norske. Et slikt krav anses ikke særlig byrdefylt for næringsutøver, men medfører en del arbeid for forvaltningen slik at en gradvis innfasing anbefales.

Forslagene som nevnt over vil i tillegg til rask og forbedret identifisering av rett fartøy også medføre mer kostnadseffektiv forvaltning både hos sjøfarts- og fiskerimyndighetene.

På området fritidsfiske i sjøen har Norge nesten ingen identifikatorer, mens en for rekreasjonsaktiviteter i innlandet som jakt og fiske gjennom tidene hatt varierende krav til identifisering både ovenfor grunneier og staten. For laks og ørret er det også krav knyttet til fritidsfiske i sjø. Mange land, deriblant USA, har iverksatt tiltak som obligatorisk registrering av fartøy, fiskekort mv også for sjøfiske.

Det er behov for bedre identifisering av fartøy som nyttes til fritidsfiske, både de som omsetter fangsten og de som fiskes til eget forbruk.

Forbedrede identifikatorer på området fritidsfiske er avgjørende for å gjøre forskning og forvaltning i stand til å ivareta de skjerpede kravene i den nye havressurslovens § 7, forvaltningsprinsippet, der en plikter å ivareta en bærekraftig forvaltning for alle arter, ikke bare de store, viktige fiskeriene. Flere kystarter er i en kritisk situasjon som ål, hummer m.fl. Flere av disse høstes i stor grad også av fritidsfiskere.

Fiskeridirektøren ser i første omgang behov for økt identifisering av fritidsfartøy som nyttes til fiske for å kunne kontrollere regelverket for fritidsfiske ved havressursloven §§ 22 og 23 der en har en omsetningsgrense per fartøy, fortiden på kr 50000. Problemet er at en ikke har noen identifiserte fartøy å kontrollere mot. En foreslår derfor krav om registrering av alle slike fartøy som fisker for omsetning.

En rekke aktører har den senere tid uttrykt behov for obligatorisk registrering av fritidsfartøy / fiskekort mv utfra forskjellige formål og mangler i eksisterende system, herav Havforskningsinstituttet og Fiskeri- og Kystdepartementet. Se kapittel 6. I avisen Fiskeribladet Fiskaren den 13.06.12 settes det søkelys på at flere hundre utenlandske "fritidsfartøy" blir kjørt/ sendt til Norge for utleie til turistfiske av utenlandske turistoperatører uten at det er noen krav om registrering av fartøyene i Norge.

Fiskeridirektoratet ser fritidsfiske som en allemannsrett. Vi er derfor av den oppfatning at størst støtte til noen enkle tiltak bør komme fra fritidsfiskerne selv for å sikre at allemannsretten, det å kunne høste av felles ressurser i havet, vil kunne fortsette i evig tid.

Fiskeridirektoratet er imidlertid av den oppfatning at oppretting av et obligatorisk fartøyregister for alle fritidsbåter må ses som et ledd i et større prosjekt. Sett i forhold til formålet i denne utredningen alene kan det synes som om de administrative kostnadene og inngrepet for den enkelte borger er uforholdsmessig høye. Et slikt register bør derfor favne bredere, og kanskje vurderes opp mot andre formål som sikkerhet på sjøen, behov hos finansnæringen og politiet og for å holde kontroll med forhold rundt turistfiske etc.

Fiskeridirektoratet ser det som utgangspunkt hensiktsmessig at eventuelle nye registreringskrav etableres i eksisterende ordninger. Det foreligger et frivillig Småbåtregister som driftes av Redningselskapet som kan benyttes med en gang.

Som nevnt foreslår Fiskeridirektoratet krav om at alle fiskefartøy skal registreres i Skipsregisteret. På sikt vil anse det hensiktsmessig om alle fartøy registreringer ble samlet på samme sted med enkel tilgang for aktuelle brukere av informasjonen via f. eks en Maritim portal.

Videre arbeid mot et mulig obligatorisk småbåtregister bør skje på tvers av de aktuelle etater.

1.2 Skjematisk oversikt over resultat og forslag til tiltak dersom målet om bedret identifisering skal oppnås

GRUPPER	GJELDENDE IDENTIFIKATORER	PROBLEM	BEHOV FOR BEDRE INDIKATOR	ANDRE TILTAK
Fartøy med bruttotonnasje 100 og over	IMO identifikasjonsnummer (ikke obligatorisk) Kjenningsignal Fiskerimerke Fiskeridirektoratets egen ID	Nytt kjenningsignal tildeles dersom fartøyet skifter nasjonalitet. Kjenningsignal registreres i nasjonale registre (i Norge i NOR/ Skipsregisteret) og andre lands data er normalt ikke tilgjengelig. Fartøy som har deltatt i IUU virksomhet og som er ført på Svarteliste kan gjenoppstå som "hvite" ved å skifte nasjonalitet. Det er gjort unntak fra krav om registrering av IMO identifikasjonsnummer i IHS Fairplay (Tidligere Lloyds Register Fairplay) for fiskefartøy. (Fiskefartøy <u>kan</u> likevel registreres.) IMO nummer føres ikke i merkeregisteret. Nytt fiskerimerke tildeles ved salg av fartøy ut av kommunen og ved flytting etc. Fiskeridirektoratets eget ID nummer er ikke merket på fartøy og er ment til internt bruk.	<i>Fiskeridirektoratet går inn for et nasjonalt krav om tildeling av IMO identifikasjonsnummer for alle norske fartøy som nyttes til ervervsmessig fiske og med bruttotonnasje 100 tonn og over.(IMO er kun tilgjengelig for fartøy over 100)</i> <i>Tilsvarende for utenlandske fiskefartøy som fisker og/ eller lander i NØS. Krav knyttes til landing og lisensiering.</i> <i>(IMO identifikasjonsnummer kan ikke retildeles til annet fartøy.)</i>	<i>Tilpasse Fiskeridirektoratets registre, skjema, elektronisk fangst dagbok og ERS systemet for meldinger fra havet og Havnestats regimet for føring av IMO identifikasjonsnummer.</i> <i>Vurdere om det foreligger noen juridiske/ avtalemessige hindringer i form av bindinger i internasjonal avtale e. l.</i> <i>Arbeide internasjonalt for å etablere krav om egnede identifikatorer på fiskefartøy</i>
Fiskefartøy med bruttotonnasje under 100 som er registrert med kjennings signal og som selges/ ferdes	Kjenningsignal Fiskerimerke Fiskeridirektoratets egen ID (For norske fartøy som	Fartøy med bruttotonnasje under 100 kan ikke oppnå IMO identifikasjonsnummer Nytt kjenningsignal tildeles dersom fartøyet skifter nasjonalitet.	<i>For norske og utenlandske fartøy under 100 tonn som ferdes utenfor et lands område er det behov for internasjonalt forankret identifikator, men vi har ikke</i>	<i>Mulig løsning for Norge kan være skjerpet krav til andre lands fartøy ved informasjon om tidligere eierskap ved søknad om lisens, havnestatskontroll/ landing.</i>

<p>utenfor sitt eget lands område</p>	<p>kun ferdes i NØS har vi fullgod identifisering ved samlet bruk av disse.)</p>	<p>Ca 60 norske fiskefartøy under 100 tonn ferdes også utenfor NØS og andre lands myndigheter mangler da historisk dokumentasjon på fartøyene. Se tabell 3.1.</p> <p>Videre kan det være problem med utenlandske fartøy under 100 tonn i NØS som kan være tidligere svartelistede.</p>	<p><i>konkret forslag til løsning.</i></p>	<p><i>Det må arbeides internasjonalt for å etablere krav om egnede identifikatorer på fiskefartøy</i></p>
<p>Fiskefartøy som er registrert i Fiskeridirektoratets Merkerregister, men ikke i Skipsregisteret</p>	<p>Fiskerimerke Fiskeridirektoratets egen ID</p>	<p>Fartøy med bruttotonnasje under 100 tildeles ikke IMO identifikasjonsnummer</p> <p>Ikke krav om tildeling av kjenningssignal. (Gruppen er ikke registreringspliktig i Skipsregisteret)</p> <p>Nytt fiskerimerke tildeles ved salg av fartøy ut av kommunen og ved flytting etc.</p> <p>Fiskeridirektoratets eget identifikasjonsnummer er ikke merket på fartøy og er ment til internt bruk</p> <p>Det er i de fleste tilfelle mulig å spore med eksisterende indikatorer, men det tar tid og ressurser.</p> <p>For kontrollformål bør det være mulig å spore til rett identitet for fartøyet straks.</p>	<p><i>Fiskeridirektoratet foreslår at alle norske fartøy som skal nyttes til ervervsmessig fiske må registreres i Skipsregisteret (være tildelt kjenningssignal).</i></p>	<p><i>Det kan være hensiktsmessig med en gradvis innføring basert på byggeår, størrelse eller lignende.</i></p>
<p>Fritidsfartøy som nyttes til fiske og fangsten omsettes</p>	<p>Kjenningssignal (Skipsregisteret) Registreringsnummer i Småbåtregisteret HIN – kode (t.o.m. 01.01.06) CIN – kode (fra 01.01.06) Byggenummer på fartøy</p>	<p>Eksisterende identifikatorer er ikke knyttet mot fiskeriaktivitet.</p> <p>Skipsregisteret: Pliktig registrering over 15m, frivillig 7-15 og kan ikke registrere fartøy under 7 m</p> <p>Fritidsfartøy har ikke plikt til å registrere seg i Småbåtregisteret. Registeret er ikke lovhemlet og er ikke offentlig drevet.</p> <p>Fiske kan kun identifiseres dersom fisken registreres på landings- eller sluttseddel.</p> <p>Seddelføringen gir imidlertid ingen identifisering av fartøyet fordi en verken har noe register over fritidsfartøy som nyttes til fiske eller identifisering av selve fartøyet i form av krav om merking.</p> <p>Havressurslovens § 22 om sports- og rekreasjonsfiske samt § 23 om omsetningsgrense for slik fisk (for tiden 50 000) er knyttet til fartøy.</p> <p>Reglene lar seg egentlig ikke</p>	<p><i>Fiskeridirektoratet foreslår krav om at fritidsfartøy som skal omsette fangsten må være ført i et register og ha registreringsmerke på fartøy/redskap.</i></p>	<p><i>Kontroller med bøter for manglende registrering.</i></p>

		<p>kontrollere uten register og krav om identifisering av disse fartøyene.</p> <p>Aktør som påtreffes med store mengder fisk kan si han er på vei for å omsette fisken via et fiskesalgslag. Redskap er heller ikke sporbart mot fartøy.</p> <p>Fisk/ redskap som reelt sett er knyttet til ett fartøy kan fordeles på flere fiktive.</p> <p>Yrkesfiske kan skjules som fritidsfiske når kvoten er oppfisket.</p>		
Fritidsfartøy som nyttes til fiske til eget bruk	<p>Kjenningsignal (Skipsregisteret)</p> <p>Registreringsnummer i Småbåtregisteret</p> <p>HIN – kode (t.o.m. 01.01.06)</p> <p>CIN – kode (fra 01.01.06)</p> <p>Byggenummer på fartøy</p>	<p>Ingen mulighet til identifisering av fartøy.</p> <p>Mangler data om uttak av de forskjellige kystarter.</p> <p>For svakt kunnskapsgrunnlag om kystnære arter til representativt utvalg for forskning, planlegging av regulering samt kontroll på sårbare kystarter.</p> <p>Problem å ivareta havressurslovens skjerpede krav om å ivareta alle marine arter dersom en mangler data /identifisering av deler av kystfisket.</p>	<p>Fiskeridirektoratet ser behov for identifisering av fartøy som nyttes til fritidsfiske, både de som omsetter fangsten og de som fisker til eget forbruk.</p> <p>Et obligatorisk fartøyregister for alle fritidsbåter må imidlertid ses som et ledd i et større prosjekt. Kost/ nytte sett utfra målene i denne utredningen er ikke nok til å foreslå tiltak. Et slikt register bør favne flere formål som sikkerhet på sjøen, behov for finansnæringen og politiet, turistfiske etc.</p>	Oppfølgende vurdering bør skje med andre aktuelle etater.

1.3 Formål og mandat for utredningen

Formålet med utredningen er å etterkomme ønsker fra Fiskeri- og Kystdepartementets (heretter FKD), første gang i brev fra FKD av 06.09.09. Henvendelsen ble besvart av Fiskeridirektoratet i brev av 20.august 2009.

FKD var imidlertid ikke enig i direktoratets konklusjon og saken ble fulgt opp i tildelingsbrevet av 2010 og i videomøte mellom direktoratet og FKD 4.februar 2010 der det bl.a. ble uttrykt et behov for en mer ”bestandig” identifikator en fiskerimerket og Fiskeridirektoratet fikk i oppdrag å utrede en slik identifikator.

Saken ble så fulgt opp i tildelingsbrevet i 2011 under punkt 4.5.2, 3.avsnitt: Fiskeridirektoratet må jobbe videre med bedringer som bør gjøres i identifikatorer og registre på kort og lang sikt for å få til gode løsninger jf. anbefalingene i rapporten ”eSporing primærID, anbefalt løsning for primærleddsidentifikatorer – blå sektor.”

Mandatet ble avgrenset til den delen av mandatet en ble enige om på videomøtet nevnt over:

- At Fiskeridirektoratet involverer Skipsregistrene og Sjøfartsdirektoratet og finner en løsning på mangelen på enhetlig identifikator for fiskefartøy som følger fartøyet hele dets levetid, samt finner en løsning på hvordan knytningen mellom fiskefartøy, eier av fiskefartøyet og fiskerettigheter kan sikres over tid.
- At Fiskeridirektoratet vurderer nødvendigheten av å utarbeide unik og entydig identifikasjon av fartøy som brukes til sport- og fritidsfiske.

1.4 Bakgrunn for utredningen

Forvaltning av marin fisk i Norge er basert seg på elektroniske registre med grunndata element og identifikatorer som i de fleste tilfeller gjør det mulig å spore fisk tilbake til fartøyet som fisket den og eierne av dette.

Etter år 2000 har det skjedd et økende krav om å kunne spore fisk og fiskeprodukter i markedene tilbake til opprinnelsen. I begynnelsen hadde mattrygghet størst fokus, men etter hvert ønsker konsumentene også å vite om fisken er lovlig og om uttaket er et resultat av bærekraftig forvaltning. Behovet for å spore tilbake til hvilket fartøy som har fisket fisken ble det samme hos konsumentene, myndigheter og miljøorganisasjoner.

I 2009 vedtok EU et krav om sporbarhet på all fisk som skulle importeres til EU, det såkalte fangstsertifikatet "Catch Certificate". Kravet trådte i kraft 1.januar 2010 og det er fiskesalgslagene som i dag hjelper næringen med utstedelse av fangstsertifikat.

I havressursloven har en hjemmel for å pålegge norske aktører sporing gjennom kjeden. Havressurslovens kapittel 6 om tilrettelegging for kontroll omhandler en rekke tiltak for å bekjempe IUU virksomhet ved bedre å kunne spore tilbake til rett fartøy/ aktør. Internasjonale avtaler om Havnestats kontroll innad i NEAFC i 2007 og globalt via FN organet FAO i 2009 har samme formål. Det samme har en rekke andre prosesser via og regionale organisasjoner og FAO for å bekjempe IUU fiske, senest ved COFI møtet 2012.

I denne utredningen har vi sett på om det kan være svakheter i eksisterende indikatorer/ registre som gjør at en ved den sporing som er etablert likevel kan risikere å starte prosesser mot feil aktør, akseptere aktører for fiske i norsk sone som ikke burde vært der.

Fritidsfiske er en allemannsrett som har vært forvaltet uten krav om identifisering av fartøy, kun enkle vilkår knyttet til redskap, tider, minstemål mv. Uttaket har vært til glede uten at ressursen har lidt skade. De senere år har flere kystarter kommet på rødliste og andre arter er sårbare. Manglende identifisering av fritidsaktører gjør det vanskelig å imøtekomme skjerpede krav via havressursloven og miljøinformasjonsloven om forsvarlig forvaltning også av ikke kommersielle arter samt å levere ut og inneha tilstrekkelige data om alle arter. Et økende turistfiske og fritidsfiskere med mye penger og fritid øker også behovet for nye data.

1.5 Definisjon av begrep

En **unik identifikator** gir en kort og entydig identifikasjon av et objekt. Det finnes en lang tradisjon for å gi skip mest mulig unike identifikatorer.

For at en identifikator for skip som ferdes internasjonalt skal være unik kan den ikke bare være unik innenfor f.eks. et bestemt land.

I Nofima rapport om E-SpringPrimærID – blå sektor defineres **matproduksjonsenhet** som et avgrenset rom, område eller anlegg for produksjon av mat, f. eks oppdrettslokalitet eller fiskefartøy.

Elektronisk sporing (heretter sporing) stiller krav til at primærprodukter (fisk) kan spores tilbake til matprodusent (fartøy). Det må foreligge identifikatorer som entydig identifiserer hvilket fartøy som har fisket fisken og hvem som eier det. Informasjonen må kunne lagres og kobles og løsningen skal muliggjøre sporing for flere aktører. Dersom det ikke er mulig å spore tilbake til rett fartøy i forhold til ulovlig fiske vil det heller ikke være mulig å finne den samme kilden av f. eks miljøgift/ uttrygg mat på skipet. Problemstillingene i rapporten får derfor relevans både for IUU og mattrygghet.

Sporings- / identifikasjonsnøkkel er en grunndataenhet som gjør det mulig å spore gjennom kjeden. Eksempel på slike nøkler er organisasjonsnummer, personnummer og gårds- og bruksnummer for eiendom. I fiskerisammenheng er **landings- og sluttseddel** vår viktigste identifikasjonsnøkkel sammen med organisasjons-/ personnummer. Landings- og sluttseddel er igjen koblet til **fangstdagboken** som innehar grunndata om selve fiskeoperasjonen (matproduksjonsenheten).

IUU er et internasjonalt begrep fra FN organet FAO, Cofi meeting og betegner fisk som er illegal, urapportert og uregulert.

Å sikre **mattrygghet** defineres som å hindre at næringsmidler skader konsumenten når den tilberedes og/eller konsumeres i henhold til tiltenkt bruk.

Sports- og rekreasjonsfiske (heretter fritidsfiske) defineres i havressurslovens § 22 som ”Når det vert hausta med fartøy som ikkje er merkeregistrerte eller fiska frå land”, i prinsippet alt marint fiske/ høsting som ikke er ervervsmessig fiske. Imidlertid kan en fritidsfiske i Norge, i motsetning til andre land vi kan sammenligne oss med, til en viss grad omsette fisken. I havressurslovens § 23 er det satt en grense på maks omsetning på 50000NOK fartøy for norske statsborgere. Utenlandske borgere kan drive fritidsfiske i Norge, har ikke anledning til å omsette fangsten jfr. fiskeriforbudslovens § 3.

Kallesignal er et kjennetegn som identifiserer utsenderen av en radiosending. Det kan bestå av et navn f.eks. «Lillesand Radio» eller en bokstavkombinasjon f.eks. LJLC for et større norsk skip, LK eller LM samt fire siffer som identifiserer et mindre fiskefartøy eller LL eller LJ samt fire siffer som identifiserer en mindre fritidsbåt. Dersom et skip er registrert i **Skipsregisteret** <http://www.nis-nor.no/> og har gått gjennom en kjenningsprosess for føring i et realregister vil det kallesignalet som fartøyet da oppnår kalles et ”**kjenningsignal**” og dette begrepet er brukt i utredningen. Se punkt 2.4.

IMO identifikasjonsnummer består av de tre bokstavene ”IMO” samt 7 siffer og er obligatorisk eller mulig for de fleste skip 100 bruttotonn og over ved registrering i det internasjonale registeret **IHS Fairplay**, <http://www.imonumbers.lrfairplay.com/>, tidligere

kjent som Lloyd's Register-Fairplay. Nummeret er unikt og følger fartøyet hele dets levetid. Fiskefartøy 100 og over kan tildeles IMO, men er ikke pliktig.

Ervervsfartøy for fiske må registrere seg i Fiskeridirektoratets **Merkeregister**. Registeret har et identifiseringssystem knyttet til fylke og kommune som er synlig på fartøy og nyttig for inspektører og fiskere i felten. Nummeret kan endres ved salg/ flytting.

Norge har hatt flere **Småbåtregister** og noen har vært obligatoriske. Det er frivillig å registrere seg i nåværende småbåtregister som er underlagt Redningselskapet <https://www.nssr.no/sbr/> Registeret har ingen opplysninger om fartøyet nyttes til fiske.

NØS, norsk økonomisk sone, ut til 200 nautiske mil eller delelinjen til annen stat.

1.6 Avgrensning av utredningen

Utredningsoppgaven er vid i den forstand at en skal vurdere forbedrede identifikatorer for fartøy i alle størrelser. Både eksisterende identifikatorer og behov for nye identifikatorer er så vidt forskjellige for ervervsmessige fartøy og for fritidsfartøy at de må behandles forskjellig.

For flåten av ervervsfartøy har en tatt utgangspunkt i eksisterende identifikatorer som i de aller fleste situasjoner gjør det mulig å spore fisk og fiskeprodukter tilbake til riktig fartøy. En har avgrenset utredningen til å se på de situasjoner der dagens system ikke strekker til.

Vurderingene av mulige identifikatorer i sports- og rekreasjonsfiske er utfra formålet avgrenset til fiske fra ikke merkeregistrerte fartøy i saltvann. Det ville også utfra formålet være naturlig å avgrense til sports- og rekreasjonsfiske der fangsten omsettes. Underveis så en imidlertid at indikatorer som bare omfatter slik fisk ikke vil gi noen forbedret sporing. Dersom det skal etableres nye indikatorer/ registre som kan ha noen nytteverdi i form av bedre sporing har vi vurdert at alt fritidsfiske fra båt må inkluderes.

Begrepet ”unik identifikator” i forhold til sports- og reaksjonsfiske kan også fremstå som noe urealistisk. En har her avgrenset utredningen til å se på muligheter fra å gå fra ingen identifikatorer til å kunne ha en viss mulighet til å spore tilbake til fartøy samt gjøre det mulig å dokumentere og gjennomføre en bærekraftig forvaltning og forskning også på mindre økonomisk viktige arter som fiskes langs kysten jfr. nye krav i havressurslovens § 7.

1.7 Metode og gjennomført prosess

Fiskeridirektoratet ser det slik at en for de fleste formål har tilstrekkelig gode identifikatorer. Gjennomgangen har derfor hatt form av en kvalitetssikringsprosess, der en ”leter etter svake punkt i systemet”.

Proessen ble startet med flere bredt, sammensatte interne møter med ”brainstorming” og etterfølgende vurderinger av eksisterende indikatorer/ regelverk samt hvordan forskjellige, mulige scenarioer vil kunne håndteres av disse.

Det er videre vært kontakt og to offisielle møter, med Sjøfartsdirektoratet og Skipsregisteret. Videre med Havforskningsinstituttet om fritidsfiskedelen av utredningen. Utdrag fra møtene er vedlagt under 9.1.

For fritidsfiskedelen har en søkt kunnskap hos sjøfartsmyndighetene, havforskere, Redningsselskapet (som innehar nåværende frivillige register for fritidsflåten) samt hos aktører knyttet til forskjellige prosjekt og organisasjoner som berører tangerende problemstillinger som turistfiske, fritidsfiske organisasjoner, Norges Jeger- og fiske forbund, Direktoratet for Naturforvaltning samt den Internasjonale havforsknings organisasjonen ICES som nå har etablert en fast arbeidsgruppe om fritidsfiske. Se under punkt 6.1. Informasjon er tilegnet ved internett, rapporter, e-mail, intervju og møter.

Underveis ble foreløpige resultat av utredningen presentert for ledermøtet i Fiskeridirektoratet, i møte med Fiskeri- og Kystdepartementet 22.mars samt på Springsforum 23.mars 2011. Innspill fra disse møtene er tatt med i videre utredning. Mot slutten var det en uformell kontakt mellom Sjøfartsdirektør Olav Akselsen og Fiskeridirektør Liv Holmefjord.

1.8 Tangerende problemstillinger innen forvaltning og forskning

I det følgende beskrives andre prosesser/ tiltak som til dels overlapper de problemstillinger som er utredet i denne rapporten eller som er gjensidig avhengig av hverandre dersom sikker sporing eller sikre data skal oppnås. Ytterligere informasjon om enkelte av disse tiltakene kan leses under kapittel 7, andre pågående prosesser.

I kampen mot IUU, foregår det en kontinuerlig prosess for å øke sikkerheten for at rett fartøy er identifisert som fangstens opprinnelse. I utkast til ny forskrift om landing og omsetning av fisk av 23.juli 2010 er det i § 18 forslått skjerpede krav til internsporing av fisk gjennom produksjonsbedriften og i § 19 til merking og lagring. Dette er nødvendige faktorer for å sikre sporing tilbake til rett fartøy. En perfekt identifikator vil være uten verdi dersom svart fisk vaskes hvit gjennom produksjonen i bedriften. Den nye landingsforskriften er ennå ikke vedtatt.

For fartøy som ferdes internasjonalt har en ved internasjonale avtaler etablert svartelister over fartøy som driver IUU virksomhet og havnestatskontroll for å hindre at disse fartøyene får lande. Arbeidet er vesentlig for å kunne oppnå sporing tilbake til rett fartøy og hindre IUU. Imidlertid er suksessen med havnestatsregimet avhengig av at det foreligger unike indikatorer for det enkelte skip, ellers kan det bli en offisiell hvitvasking av svart fisk. En erkjenner problemer med mangel på unike identifikatorer av mange av fartøyene fordi kjenningssignal skifter ved endret nasjonalitet og man har både via NEAFC og FN forsøkt å drøfte felles krav om unik identifikator av skip som IMO, men uten å lykkes.

Når det gjelder problemer med identifisering av sports- og rekreasjonsfiske foregår det kontinuerlig tangerende arbeid både i forvaltningen og innen forskning for å vurdere sårbare arter og rødliste problematikk. I de senere år har en del kystnære arter kommet sterkere i fokus som kysttorsk, ål, leppefisk. Det har også vært et særlig fokus på turistfiske (se kapittel 7). Estimering av uttak av disse artene som grunnlag for eventuelle reguleringer blir vanskelig fordi en mangler kunnskap om hvor stor andel av de forskjellige arter som fiskes ved sports- og rekreasjonsfiske samt identifisering av de fartøy som deltar i dette fisket.

Samtidig har en via miljøinformasjonsloven, som trådte i kraft 1.januar 2004 og havressurslovens § 7 mv fått skjerpede krav til å ha kunnskap om og forvalte forsvarlig hele økobalansen, ikke bare arter en tradisjonelt tjener penger på ref 7§ om forvaltningsprinsippet.

Miljøinformasjonsloven krever at forvaltningen skal hjelpe borgerne til å bidra til vern av miljøet og beskytte seg mot helse- og miljøskade, samt å kunne påvirke offentlige og private beslutningstakere i miljøspørsmål. Loven innebærer utvidet rett til informasjon fra offentlige organer og virksomheter. Det offentlige har ifølge miljøinformasjonsloven dessuten en plikt til å ha kunnskap om miljøet på et overordnet plan, og å gjøre denne lett tilgjengelig for allmennheten.

Økningen i sårbarhet hos kystnære arter skaper behov for forskning om uttak av den enkelte art og gjennom turistfisket. Kartlegging av fritidsfiske og turistfiske i saltvann er krevende siden det i dag ikke kreves fiskekort/ registrering av fritidsfartøy i Norge. For fastboende i Norge kan undersøkelser kun basere seg på telefonintervju der et representativt utvalg av husholdninger blir spurt om sitt fiske i løpet av en gitt tidsperiode. I mer avanserte undersøkelser kan en i tillegg til telefonintervju rekruttere et utvalg av fritidsfiskere til å føre dagbøker der de dokumenter sin fiskeinnsats og sine fangster.

En eventuell pålagt rapportering av fangst fra turistfiskebedrifter vil imidlertid ikke omfatte den uformelle delen av fisketurismen, der turistene leier rom og båt direkte fra private utleiere, og vil ikke dekke fang-og-slipp fiske.

En god forvaltning av kystressursene vil kreve pålitelige anslag for den totale fiskedødeligheten av torsk og andre arter som følge av fritids- og turistfiske. Utvalgsrammene må dekke populasjonen av fisketurister og fritidsfiskere eller fartøyene som nyttes for å kunne gi data uten store systematiske feil. I dag er det store utfordringer med å estimere fangst i fritidsfisket og turistfisket pga mangel på utvalgsrammer med god dekning av populasjonen.

Unike identifikatorer av fartøy som nyttes til ervervsmessig fiske og bedre identifisering av fartøy som nyttes til sports, turist- og rekreasjonsfiske er avgjørende for at forvaltning/ forskning sammen skal kunne imøtekomme skjerpede krav til bærekraftig forvaltning og miljøinformasjon for alle marine arter.

1.9 Tangerende problemstillinger hos sjøfartsmyndighetene

Sjøfartsdirektoratet har i sine registre oversikt over alle fiskefartøy som har plikt til å ha fartssertifikat (over 15 meter største lengde) og fartøyinstruks (10,67 til 15 meter største lengde), samt øvrige fiskefartøy som er registrert i skipsregistrene. Dette er fartøy som har et kjenningsignal som en identifikator, jf. forskrift 27. juni 2002 nr. 754 om skips navn, kjenningsignal og hjemsted mv. § 6.(se punkt 2.4)

Skipsregistrene registrerer norske fartøy med lengde 15 m eller mer. Disse har registreringsplikt i skipsregisteret, jf Sjølovens § 11.

Sjøfartsmyndighetene har oppsyn med sikkerhet på skip og hovedansvaret for registrering av skip. På samme måte som fiskerimyndighetene har de problem med sikker sporing av fiskefartøy som mangler en unik identifikator og som skifter nasjonalitet og ferdes i

internasjonale farvann. De har tilsvarende problem med identifisering i sann tid mv av ervervsfartøy for fiske som ikke er registrert i Skipsregisteret

For fiskefartøy som ikke er registrert i Skipsregisteret (i 2010 2529 fartøy som utgjorde 44 %) har de problemer med sikker sporing i sann tid på samme måte som ved fiskeri kontroll. Sikker sporing er mulig å oppnå via Fiskeridirektoratet, men det kan til tider være ressurskrevende fordi fiskerimerket skifter innad i Norge ved flytting/ eierskifte mv.

Fritidsfartøy fra 7 meter kan frivillig registreres i Skipsregisteret, i tillegg kan alle yrkesfartøy uansett størrelse og fiskefartøy som står i Merkeregisteret registreres i skipsregisteret. For fritidsfartøy for øvrig har en mangelfulle identifikatorer og registeropplysninger i det Småbåtregisteret er frivillig, ikke lovhjemlet og med et annet nivå av historisk dokumentasjon enn et realregister normalt krever.

Sjøfartsmyndighetene har utfra sine ansvarsområder for fartøy samsvarende behov med fiskerimyndighetene for mer unike identifikatorer av fartøy som ferdes internasjonalt, for effektive indikatorer som sikrer sporing av fartøy i sann tid samt bedre identifisering av fritidsflåten.

2 EKSISTERENDE IDENTIFIKATORER OG SPORINGS-/ IDENTIFIKASJONSNØKLER OG SVAKHETER MED DISSE

Sluttseddel og fangstdagbok er ikke identifikatorer i seg selv, men de fremstår som de mest sentrale sporings- / identifikasjonsdokument som gjør det mulig å spore informasjon tilbake til en egnet identifikator på det fartøyet som har fisket fisken. I havressurslovens § 41 Sparing, som gir hjemmel for å pålegge næringsaktører, transportører etc. plikt til å spore tilbake til fangst, er kravet å kunne spore tilbake til landings- eller sluttseddel. Dette fordi det norske systemet med slutt- og landings-seddel og dagbok da automatisk vil spore tilbake til et konkret fartøy.

Utfordringen i denne utredningen er å finne identifikatorer som i større grad beviser at det er dette unike fartøyet som har fisket den aktuelle fisken.

2.1 Fangstdagbok som sporingsnøkkel

Fangstdagbok er en rapport/ et regnskap som alle fiskere plikter å føre for at kontrollmyndighetene kan undersøke om gjeldende reguleringsbestemmelser blir fulgt. Fangstdagboken skal føres mens fiskebåten er på havet; før nytt hal, før midnatt, før landing etc. slik at Kystvakten og Fiskeridirektoratet kan sammenholde med kvantum fisk om bord og/ eller veid fisk ved landing ført på seddel.

Fangstdagboken representerer lovpliktig rapport til offentlig myndighet og er hjemlet i havressurslovens § 36 og tilhørende forskrifter. Fartøy over 13 meter plikter å føre forenklet fangstdagbok. Det som føres i fangstdagboken er et estimat av mengde fisk. Dette blir tilsvarende det estimatet som fiskerne melder inn til auksjon.

Norske fiskerimyndigheter samarbeider også med våre naboland for å etablere felles krav til hvilken informasjon som skal utveksles.

Fra og med 12. juli 2010 ble alle norske fiskefartøy på eller over 24 meter største lengde pålagt å rapportere elektronisk ved fiske i EU-sonen, den 1. oktober 2010 tilsvarende for fartøy over 21 meter og over 15 meter fra og med 1. januar 2011. Dette er den samme rapporten som før ble gjort i den papirbaserte fangstdagboken. Alle data sendes Fiskeridirektoratet som lagrer dem.

Svakheter ved fangstdagbok i forhold til sporing:

En svakhet med sammenligning av data fra dagbok til seddel er at dagboken har estimat av mengde fisk mens slutt- og landings-seddelen har veid fisk. En annen svakhet er at mengde fisk i dagbok kan bli delt på flere sedler. Det skal imidlertid foreligge kryssreferanser mellom dagbok og seddel, inkludert referanser for del landinger. For fartøy som opererer i Norge vil det derfor være mulig å spore fisken tilbake til rett fartøy manuelt, så sant fisken er ført på seddel.

Ved det nye kravet om elektronisk dagbok for fartøy over 15 m har det åpnet seg nye muligheter for elektronisk sporing av data mellom dagbok og seddel. Det foreligger visse utfordringer knyttet til at fangst ført i dagbok er rapportert ved flere hal som senere krysses i

flere del landinger. En anser likevel fangsten for å være godt sporbar, så sant fisken er ført på seddel.

For fiskefartøy som kun ferdes i NØS kan en ikke se at det er manglende identifikatorer eller svakheter med fangstdagbok/ seddelsystemet som er det svake ledd med tanke på å spore fangsten tilbake til rett fartøy. Svakheten ligger snarere i næringsaktørs mulighet til ”å omdanne svart fisk til hvit” gjennom produksjonsprosessen og ved at f. eks EU sitt fangstsertifikat kan ”fyller opp på ny” med svart fisk. I begge disse tilfellene vil en bli feilsporet tilbake til et annet fartøy.

2.2 Landings- og sluttseddel som sporingsnøkkel

Landings- og sluttseddel er kjernedokumentet i norsk fiskeriforvaltning av marin fisk. Kravet om rapport av landet fangst til offentlig myndighet ved seddel ble ved havressurslovens § 39 hevet til lovs nivå. Detaljkravene er hjemlet i forskrift om landing og omsetning av fisk. Utkast til ny forskrift om landing og omsetning av 23. juli 2010 er ennå ikke vedtatt. Vedtagelse av foreslått forskrift vil føre til mulighet til sporing tilbake til unikt fartøy ved bl.a. krav om internsporing gjennom produksjonsbedriften.

Grunnleggende krav er at all landing av fangst (herav landing til annet fartøy på havet) skal veies og føres på seddel. Fisker og mottager er kollektivt ansvarlig og seddel har referanse til fangstdagboken og derved alle detaljer om fartøy, fangstfelt, fiskedato mv.

Norske seddelen er godkjent av EU som grunnlag for det som registreres når norske fiskere oppnår EU sitt fangstsertifikat, Catch Certificate. Fiskesalgslagene har i samråd med fiskerimyndighetene utviklet en fangssertifikat generator til dette bruk.

Den norske landings- / og sluttseddelen, med tilhørende standard NS9400 og flerbruken av denne i forhold til kontroll, regulering, statistikk, forskning og som foretningsdokument er unik internasjonalt.

I et av de gjennomførte sporingsprosjekt, *Pelagiskprosjektet* (FHL/ Norges Sildesalgslag/ Sea Star/ Austevoll Fiskeindustri m.fl) har en tatt utgangspunkt i NS9400 og tilpasset disse kravene til TraceCore XML uten at en har lempet på de kravene en har til seddelinformasjon i dag. En har videre tatt i bruk sluttseddelnummer med linjenummer som grunnelement i sporingen. Sildelaget har også åpnet for å bruke innmelding av fangst og elektronisk fangstdagbok for verifisering av sluttseddelinformasjon. Det er utviklet en metode for å slå sammen flere sedler til en uten at informasjonen går tapt.

I *Hvitfiskprosjektet* (FHL/ Norges Råfisklag / Aker Seafoods m.fl.) har en kartlagt informasjonsflyten gjennom bedriften fra fisken landes. Konklusjonen var at seddelinformasjon i hovedsak ikke ble ført videre i kjeden etter landing. Ved hjelp av NS9400 og TraceCore XML har en utviklet kjerneelement for mulig videreføring av seddelinformasjon. Det er utviklet en ID som kan identifisere alle bakenforliggende sedler der all informasjon i NS9400 er videreført. ID er fleksibel slik at en kan veksle mellom å kjøre f.eks en seddel gjennom produksjonen alene eller samle mange landinger i en batch, holde russerfisk separat eller lignende.

Det er altså mulig for næringen å føre kjerneelementet i seddel gjennom bedriften og videre i kjeden elektronisk, men en har erfaring med at det ikke gjøres. Både unike identifikatorer og fullgode systemer for å føre informasjonen gjennom bedriften og videre er nødvendig for å oppnå fullgod og sikker sporing.

Svakheter ved landings- og sluttseddel i forhold til sporing:

Selve kjerne elementet i slutt- og landingssedler er fullgod for mulig sporing med identifisering tilbake til fiskende fartøy. Problemet er at det kan være et annet fartøy som har fisket enn det som står på seddel ved at svart fisk er lurt inn i f.eks produksjonsbedriften. Foreløpig har en ikke krav om intern sporing gjennom produksjon. En har ennå ikke benyttet mulig hjemmel i havressurslovens § 41, til å f.eks pålegge næringen sporing av fisk frem til grensen. Seddel kan i prinsippet fylles opp flere ganger med ulovlig fisk. Bruk av seddeldata f.eks for EU sitt "Catch Certificate" kan bare fungere som en garanti for lovlig fisk om den kombineres med tilstrekkelige krav om internsporing gjennom bedriften og kontroller.

2.3 ID fra Fiskeridirektoratets register over merkepliktige fartøy

Lovgrunnlag for fiskerimerket er lov av 26. mars 1999 nr. 15 om retten til å delta i fiske og fangst (deltakerloven), lov 5. desember 1917 nr 1 om registrering og merking av fiskefartøyer (merkeloven) og forskrift 22. februar 1955 om regler for merking m.v. av fiske- og fangstfarkoster.

Fartøy som det er gitt ervervstillatelse for og som skal nyttes til ervervsmessig fiske, skal føres inn i et eget register over norske fiskefartøy, Merkeregisteret. Registeret føres av Fiskeridirektoratet. Hver kystkommune utgjør et merkedistrikt. Et fartøys hjemsted etter merkeloven er eierens bosted og fartøyet skal registreres der. Fiskerimerket består av en eller to bokstaver som betegner fylke, et løpenummer samt en eller to bokstaver som betegner vedkommende kommune, for eksempel H-501-AV (Hordaland – 501 – Austevoll). Fiskerimerket skal males på hver side av fartøyets forskip.

Svakheter ved fiskerimerket i forhold til sporing:

Dersom fartøyets eier flytter til et annet merkedistrikt eller fartøyet selges til et annet merkedistrikt, skal fartøyets fiskerimerke slettes og nytt fiskerimerke tildeles. Når fartøy slettes fra merkeregisteret skal også fiskerimerket fjernes fra fartøyet og nytt merke males på. Fiskerimerker som tidligere har vært benyttet kan tildeles på nytt til annet fartøy etter at nummeret har stått ubrukt i mer enn 2 år. Dersom en stopper praksis med å gjenbruke merket vil dette problemet bortfalle, men problemer rundt endring ved salg/ flytting vil bestå.

2.4 Kjenningsignal fra Skipsregisteret

Lovgrunnlag for Kjenningssignalet er forskrift 27. juni 2002 nr. 754 om skips navn, kjenningsignal og hjemsted. Skip som er målepliktige skal ha kjenningsignal. Kjenningsignal tildeles i slike tilfeller av Skipsregistrene. Kjenningsignal skal også tildeles fiske- og fangstfartøy med største lengde på 10,67 meter og derover, ikke-målepliktige skip som skal innføres i skipsregisteret, samt ikke-målepliktige skip som skal ha offentlige sertifikat. Skipets kjenningsignal beholdes uendret så lenge skipet ikke er gått tapt, hugget opp, ikke er omregistrert mellom norsk ordinært skipsregister og norsk internasjonalt skipsregister, eller ikke er å anse som norsk, jfr. sjøloven § 28 og NIS-loven § 2. Det koster kr. 2 660 å få fartøy registrert i Skipsregisteret.

Ved ny registrering i norsk register innen 5 år etter at fartøyet ble slettet for registrering i annet lands register eller for fartøy under 15 meter som er blitt frivillig slettet, kan samme kjenningsignal tildeles dersom dette ikke er tatt i bruk igjen. Kjennings-signalet for større fartøy består av 4 bokstaver som LJLC og for mindre fartøy av to bokstaver og 4 siffer som LM5634.

Kjennings-signal skal merkes slik som bestemt i den til enhver tid gjeldende navne forskrift som igjen viser til merking av skip. Dette gjelder også for ikke-målepliktige fartøy. Når et skip selges til utlandet skal kjennings-signalet uthugges ved at en strek hugges over signalet. Fartøyet vil deretter bli tildelt et nytt kjennings-signal for det nye landet fartøyet registreres.

Svakheter ved kjennings-signalet i forhold til sporing:

Kjennings-signalet er en fullgod identifikator for fartøy som bare ferdes nasjonalt. Problemet er at det skifter ved ny nasjonalitet. Reelt sett kan samme fysiske skip med samme eiere, mannskap og aktivitet gjenoppstå som et helt annet. Dersom opprinnelige skipet f.eks var svartelistet i.h.t havnestsregimet kan det ”nye skipet” fremstå som et ikke-svartelistet skip. Historikken til skipet er ofte ikke tilgjengelig eller vanskelig sporbar fordi omregistrering fra norsk til utenlandsk fartøy fører til endret kjennings-signal. Under norsk register er historikken tilgjengelig for alle fartøy som er registrert eller i den perioden de var registrert.

Svakheter med at kjennings-signalet skifter får effekt i forhold til kontroll/ sporing og effektivitet hos alle organ som søker å spore historikken til et fartøy som har skiftet nasjonalitet enten behovet for å spore gjelder ulovlig fisk, sikkerhet, mattrygghet, toll, skatt etc. En svakhet med kjennings-signalet og internasjonal ferdsel er at andre lands myndigheter ikke vet om fartøyet har skiftet nasjonalitet og derved endret kjennings-signal.

2.5 Fiskeridirektoratets interne fartøy ID

Ved overgang til ny elektronisk database for føring av merkeregisteret i 2000 ble det etablert en automatisk tildeling av et eget internt EDB-identitetsnummer (EDB-ID) for det enkelte fartøy. Utgangspunktet er at EDB-ID-nummeret skal følge fartøyet så lenge det eksisterer. Ved hjelp av denne identifikatoren kan man så hente frem fartøyopplysninger som var gjeldende på det tidspunkt fartøyet sist ble meldt ut av registeret og sammenligne disse med nye opplysninger som rapporteres inn i Merkeregisteret dersom fartøyet søkes ført der.

Fartøy som har vært ute av registeret i en kortere eller lengre periode skal fortsatt beholde det opprinnelige tildelte EDB-ID-nummeret ved ny innføring i merkeregisteret. EDB-ID-nummeret består av 10 siffer.

Svakheter ved Fiskeridirektoratets egen fartøy ID i forhold til sporing:

EDB-ID-nummeret brukes kun internt i Fiskeridirektoratet som identitetsnummer i de elektroniske registrene, som identifikator i regnskapssystem etc. Nummeret er ikke oppgitt til fartøyets eier og er heller ikke påmalt eller hugget inn i det enkelte fartøy.

I praksis har det vist seg at det kan være vanskelig å kjenne igjen fartøy som tidligere har stått i merkeregisteret og fått generert et EDB-ID-nummer dersom fartøyet ikke også har kjennings-signal. Fartøyet kan i den perioden det ikke har stått i merkeregisteret ha hatt flere eiere slik at det for siste eier kan være vanskelig å vise til fartøyets historikk og til tidligere

fiskerimerke. Videre kan fartøyet være ombygget i denne perioden slik at de opprinnelige målene på fartøyet ikke er de samme lenger, motor kan være skiftet ut slik at både motorens byggeår og motorkraften er endret.

Dersom fartøyet søkes gjeninnført i merkeregisteret igjen etter en periode og dersom fartøyet ikke blir gjenkjent av Fiskeridirektoratet, vil det bli generert et nytt EDB-ID-nummer for fartøyet.

Fiskeridirektoratets ID har heller ingen sporingsverdi dersom et skip svartelistes i Norge, selges og kommer tilbake som utenlandsk skip som lander i Norge med de samme aktører og gjerne samme mannskap og aktivitet.

2.6 IMO registrering i IHS Fairplay

Innføringen av IMO-nummer ble gjennomført i 1987. Målet var å tildele hvert enkelt skip et unikt identifikasjonsnummer. Nummeret skulle være permanent, og skulle også følge skipet over til nye flaggstater, og skulle innføres i skipets sertifikater. Ordningen ble obligatorisk for alle skip med bruttotonnasje over 100 med visse unntak fra 1. januar 1996.

I 2002 ble en enige om ytterligere tiltak for å fremme skip og havne sikkerheten. Dette medførte enkelte endringer i SOLAS XI-1/3, slik at skips identifikasjonsnummer nå skulle være permanent markert et godt synlig sted på skipet, det være seg skipets skrog eller overbygg.

IMO identifikasjonsnummer består av de tre bokstavene IMO etterfulgt av syv tall. Disse syv tallene er unike for skipet, og blir tildelt av IHS Fairplay til alle fartøy 100 bruttotonn og over , med en del unntak, bl.a. fiskefartøy som imidlertid kan bli registrert. Registreringsnummeret vil følge fartøyet selv om fartøyet bytter eier både internt i Norge og til utlandet, jf. forskrift 27. juni 2002 nr. 754 om skips navn, kjenningssignal og hjemsted mv. § 7

IMO-nummer skal merkes slik som bestemt i den til enhver tid gjeldende navneforskrift jfr. merkeforskriften. Når et skip selges til utlandet skal kjenningssignalet uthugges ved at en strek hugges over signalet. IMO identifikasjonsnummer skal ikke uthugges. Det vil derved forbli unikt for dette, fysiske fartøyet. IMO er den eneste kjente, unike indikator for fartøy som kan registrere seg med IMO identifikasjonsnummer.

Skipsregister har alle data som er nødvendige for IMO registrering for fartøy som er registrert der med kjenningssignal. Skipsregisteret er behjelpelige med å få foretatt registreringen og det påløper ingen kostnader.

Oppslag i Lloyds Register for å finne ut om et fartøy er IMO registrert kan gjøres raskt og effektivt på internett.

Svakheter ved IMO registrering i forhold til sporing:

En svakhet ved IMO er at det ikke er mulig å registrere fartøy som er mindre enn 100 tonn, mens tabell 3.1 viser at 60 av våre fiskefartøy som ferdes internasjonalt er under 100 tonn og derfor ikke kan pålegges krav om IMO registrering. Tilsvarende har en utenlandske fiske- og lastefartøy i Norske farvann som vil være under 100 tonn. Underveis i utredningen ble det rettet en henvendelse til IMO med forespørsel om registrering for fartøy under 100 tonn på

frivillig basis hos Lloyds register, dersom en f.eks innførte et nasjonalt krav. Lloyds svarte negativt med tanke på mulig registrering av fartøy under 100 tonn.

En svakhet ved IMO nummer i forhold til å avtale krav om IMO nummer i internasjonale avtaler er at systemet finansieres ved at landet er medlemmet som betaler avgift og ikke det enkelte fartøy. Avgiften er så vidt høy at det i FN perspektiv er noe problematisk å få u-land med i en bindende avtale om IMO uten å samtidig finne en løsning på hvordan u-landene i så fall kan dekke sine utgifter ved et slikt krav. Mange u-land ønsket at prinsippet om ulike forpliktelser for i-land og u-land også skulle ligge til grunn for IMO sitt arbeid. Dette ble imidlertid vurdert å være uforenlig med IMOs egne prinsipper om like krav til alle.

Det er imidlertid ikke noe i veien for at enkeltstater kan kreve IMO registreringer av fartøy og påvirke andre til å gjøre det samme.

2.7 Mulige indikatorer på området fritidsfiske

Fra 16. juni 1998 har det vært krav om at fritidsbåter med skroglengde på mellom 2,5 og 24 meter skal være CE-merket før disse kan sette på markedet eller tas i bruk for første gang i EØS-området, jfr. forskrift 20. desember 2004 nr. 1820 om produksjon og omsetning av fritidsfartøyet mv. CE merking er nødvendig for å få adgang til EU markedet ved at båten oppfyller krav til sikkerhet og miljø.

Fartøy som brukes i næring, fiskefartøy registrert i merkeregisteret, arbeids båter innenfor oppdrett mv. er unntatt for krav til CE-merking.

Fritidsbåter som er CE-merket skal ha et identifikasjonsnummer kalt CIN-kode (Craft Identification Number – til og med 1.1.2006 kan id-nummer betegnes HIN-kode (Hull Identification Number). CIN-koden skal være varig innpreget utvendig i skroget, på styrbord side av akterspeilet. Skilt kan benyttes, dersom dette festes på slik måte at skiltet ikke kan fjernes uten at dette vil medføre skader i det omkringliggende området i skroget.

CIN-koden er et unikt nummer som gis hvert fartøy som settes på EØS-markedet. Koden opplyser blant annet om hvem som har produsert båten, når den ble produsert og hvilken årsmodell båten er. Koden er ikke et bevis for at båten oppfyller fritidsbåtforskriftens krav til sikkerhet.

For fritidsfartøy bygget i Norge tildeler Sjøfartsdirektoratet produsentidentifikasjon på bakgrunn av søknad fra produsenten. Privatpersoner som skal CE-merke selvbygget skal også søke om å få tildelt produsentidentifikasjon. CIN-koden består av i alt 15 tall, tegn og bokstaver. (for flere opplysninger, se <http://www.sjofartsdir.no>).

Fiskefartøy er registrert i merkeregisteret, arbeids båter har ikke noe register, det er heller ikke noe eget register for utleiebåter. Nåværende Småbåtregister er frivillig og drevet av Redningsselskapet.

Svakheter ved eksisterende, mulige indikatorer på området sports- og rekreasjonsfiske i forhold til sporing og annet:

CE merking med CIN koden er et godt forsøk på å lage entydige indikatorer på fritidsfartøy ved at nummeret skal være unikt og følge fartøyet gjennom hele dets levetid. Svakheten er at en ikke har tilgang til informasjonen til bruk i forvaltning, kontroll og forskning fordi en mangler et obligatorisk offentlig register for småbåter. Det er også bare fritidsfartøy satt på

markedet etter 1998 ene som har slik merking. Hvilken gruppe turistfiskefartøy er i er noe varierende og uklart. Bare produsenten har oversikt over CIN. Fartøy som er frivillig registrert i Småbåtregisteret og som har CIN nummer vil være registrert med CIN. Informasjonen er imidlertid dårlig tilgjengelig og antallet med CIN vil bare være en mindre og ukjent andel av f.eks fartøy som nyttes til sports-, turist- og rekreasjonsfiske. Utfra formålet med sporing i forhold til fiskeri blir CIN merket av begrenset verdi.

2.8 Konklusjoner om svakheter i forhold til sporing der mangelfulle indikatorer vurderes som sentral årsak

Norske fiskefartøy som er godkjent for bruk til ervervsmessig fiske og som er registrert i Merkeregisteret er sporbart for norske myndigheter med eksisterende indikatorer.

For fartøy som bare er registret med fiskerimerke og ikke er registrert med kjenningsignal i Skipsregisteret kan imidlertid sporing være vanskelig og ta noe tid fordi fiskerimerket skifter ved flytting innad i Norge.

Fartøy som omsettes/ferdes internasjonalt har ikke fullgod indikator ved kjenningssignalet, fordi dette skifter ved endret nasjonalitet og dette faktum ikke er kjent for andre nasjoners myndigheter. IMO registrering i IHS Fairplay er eneste kjente unike identifikator for slike fartøy. For fartøy under 100 tonn er ikke IMO nummer mulig å oppnå. For de norske fartøy som ferdes internasjonalt og er under 100 tonn, 60 fartøy totalt i 2010, kan en ikke se mulig fullgod identifikator. Dette gjelder også utenlandske fiske- og lastefartøy som ferdes/ lander i NØS hvor en har tilsvarende problem.

For sports- og rekreasjonsfartøy har en per i dag i dag ingen reell identifisering av fartøyene. CE merking er en lovhjemlet, unik merking av nyere fritidsfartøy, også av det fysiske skrog. Problemet er at det bare gjelder en del av fartøyene, at nummeret ligger registrert hos produsenten, og at det for øvrig kan registreres i Småbåtregisteret som verken er lovhjemlet eller obligatorisk. En har heller ikke tilgang til informasjonen til allmenn viderebruk.

2.9 Begrunnelse for videre oppdeling av utredningen

Gjennomgang av mulige identifikatorer viser at særlig problem med sporing tilbake til rett fartøy og identifisering er knyttet til fartøy som omsettes/ ferdes internasjonalt og til fritidsfartøy som nyttes til fiske. For mindre fartøy som bare ferdes i norske farvann har en noe problem med identifisering, særlig i sann tid. Identifisering vil stort sett være mulig å oppnå, men for sent til f.eks kontrollformål.. Videre gjennomgang tar utgangspunkt i disse hovedgruppene.

3 FARTØY SOM OMSETTES/ FERDES UTENFOR SITT LANDS OMRÅDE

3.1 Særlige problemer i forhold til sporing

Kjennings-signalet skifter ved endret nasjonalitet. Det eksisterer ikke noe kjent historisk, internasjonalt register der tidligere kjennings-signal kan hentes. Få land gir innsyn i register over deres fartøys kjennings-signal. Det kan være vanskelig å spore tilbake til rett fartøy. Også dagens havnestatsregime har svakheter fordi kjennings-signalet skifter ved ny nasjonalitet. Svartelistede fartøy kan endre nasjonalitet og deretter passere havnestatskontrollen.

Problemer med sporing i forhold til IUU vil være tilsvarende i forhold til å spore f.eks en miljøgift, i forhold til toll, skatt og andre behov for kontroll. Dersom sporingen i leder tilbake til feil fartøy fordi IUU fisk er lurt inn i produksjonsprosessen vil en heller ikke kunne finne kilden f.eks for en miljøgift eller bakterie om bord i fartøyet.

Også ferdsel utenfor et lands område skaper problemer med sporing av fartøy. Problemet er som regel ikke egne fartøy som norske fartøy for norske myndigheter, men andre lands fartøy. Norge har imidlertid ikke kontroll med norske fartøys aktiviteter når de er utenfor fiske på norske kvoter/ avtaler.

Fartøy som f.eks søker lisens i NØS oppgir et kjennings-signal. Dersom dette nummeret ikke fremgår av en svarteliste vil en anta at fartøyet er ”hvitt”. Problemet er at en ikke vet om fartøyet har skiftet nasjonalitet fordi en ikke har tilgang til historisk informasjon f.eks om fartøyet nylig er solgt eller hva det het før. Manglende tilgang til historikk gjør det også vanskelig å spore tilknytning til organisert IUU virksomhet og deres, eiere, lovbrudd, rettigheter etc.

3.2 Beskrivelse av fartøygruppen

I statistikken som presenteres under er datagrunnlaget basert på tall for 2010 for norske fartøy. Fangstdata fra landings- og sluttседdelregisteret er utgangspunkt for å kunne konstatere om fiskefartøy har vært i fiske utenfor norsk sone og/eller har landet i utlandet. Vi har ikke informasjon om utenlandske fartøy i NØS.

Dataene er koblet mot Merkerregisteret og Skipsregisteret og skjer via kjennings-signal og fiskerimerke som kan ha vært gjenbrukt. Statistikken er derfor avgrenset til et bestemt år.

I tabellene under er ”fartøy som opererer både nasjonalt og internasjonalt ” definert som norske ervervsfartøy for fiske som minst en gang i 2010 fisket og/ eller landet utenfor NØS. Bare nasjonalt operert defineres som norske ervervsfartøy for fiske som både fisker og lander i NØS.

Tabell 3.2 Oversikt over alle norske fartøy som driver ervervs-messig fiske, delt på de som bare opererer nasjonalt og de som opererer både nasjonalt og internasjonalt, og andelen av disse som allerede er registrert med IMO identifikasjonsnummer (en har ikke tilsvarende tall for utenlandske fartøy i NØS).

	Antall fiskefartøy	Antall fartøy med IMONR	Andel
Internasjonalt og nasjonalt operert	350	284	81,14 %
Over 100 t.	290	284	97,93 %
Under 100 t	60		
Bare nasjonalt operert	5396	132	2,45 %
Over 100 t.	147	130	88,44 %
Under 100 t	5249	2	0,04 %
Totalt antall norske ervervsfartøy for fiske	*5746	416	7,24 %

* Samme fartøy (skrog) kan operere med flere registreringsmerker (fiskerimerker) i løpet av året. Nytt registreringsmerke tildeles et fartøy ved salg eller flytting ut av kommunen. I denne oversikten er det antall registreringsmerker som nyttet og ikke antall fartøy (skrog).

Ad tabell 3.1 og 3.2: Vi har ikke tilsvarende tall på utenlandske fartøy i NØS eller internasjonal aktivitet av norske fartøy når de er utenfor sitt organiserte kvotefiske. Det foreligger ingen krav om identifisering av slik aktivitet til fiskerimyndighetene.

Sonderingen med IMO nummer anses viktig utfra at det er den eneste unike primæridentifikator en kjenner til for fartøy som ferdes utenfor sitt lands område eller omsettes til/ fra annen nasjonalitet. For vanlige frakteskip er det krav om IMO registrering over 100 tonn, fiskefartøy må ikke registrere seg, men kan. Likevel viser tabell 3.1 at over 88 % av fiskefartøyene som bare ferdes nasjonalt og kan registrere seg med IMO (bare de over 100 tonn) allerede er registrert med IMO identifikasjonsnummer.

Av fartøy over 100 tonn som også ferdes internasjonalt er nesten 98 % registrert med IMO identifikasjonsnummer. Eventuelle pålegg om registrering / bruk av IMO nummer vil derfor få følger kun for en liten andel av disse fartøyene. Vi har ikke tilsvarende tall for utenlandske fartøy.

Tabell 3.2 Alle norske fartøy som driver ervervsmessig fiske, andel over og under 100 tonn relatert til om de opererer bare nasjonalt eller både nasjonalt og internasjonalt (har ikke tilsvarende tall for utenlandske fartøy i NØS)

Av alle norske ervervsfartøy for fiske	Over 100 t.	Under 100 t
Andel som opererer både nasjonalt og internasjonalt	82,86 %	17,14 %
Andel som bare ferdes nasjonalt	2,72 %	97,28 %
Totalt i prosent	7,61 %	92,39 %

3.3 Spesielt om IMO registrering i IHS Fairplay

IMO, International Maritime Organization, er FN sin sjøfartsorganisasjon. Organisasjonen har 167 medlemsland.

For å nå IMO sine mål utarbeides det internasjonale konvensjoner som det søkes bredes mulig tilslutning til. IMO arbeider for økt sjøsikkerhet og hindring av forurensning til sjøs, men kan også bidra til å forhindre IUU fiske. Registrering foretas i Lloyds register i London. IHS Fairplay registrerer fartøy over 100 BT. For fiskefartøy er imidlertid slik registrering ikke obligatorisk, men mulig.

Norge er medlem av IMO og betaler på vegne av den norske flåten. Fartøy over 100 tonn er registreringspliktig. Det er imidlertid gjort visse unntak som fiskefartøy som kan bli registrert. Nesten 95 % av norske fiskefartøy over 100 tonn er registrert med I IMO identifikasjonsnummer, se tabell 3.1 og 3.2.

3.4 Mulige forbedringer

Ved å kreve registrering med IMO identifikasjonsnummer av alle norske fartøy 100 bruttotonn og over tilsvarende for utenlandske fartøy som søker lisens eller landing innen NØS vil en kunne få mer unike identifikatorer som vil forbedre muligheten for sporing, samt forbedre havnestatsregimet i Norge. Videre kan en gjennom et slikt tiltak påvirke andre land til å gjøre det samme.

3.5 Internasjonale fora der krav om IMO registrering har vært vurdert i kampen mot IUU

Det 29. møtet i Committee on Fisheries (COFI) ble avholdt i Roma 31. januar til 4. februar 2011. Møtet hadde deltagelse fra 115 medlemsland.

Under behandling av tiltak mot IUU fiske tok mange land til orde for et nytt globalt register over fiske- og transportfartøy for fisk. Norge gav i sitt innlegg uttrykk for skepsis og oppfordret til konkrete steg som krav om registrering av fartøy over 24 meter i eksisterende, globale registre (IMO). Det kom ikke til noen enighet om dette punktet på møtet.

Kontrollorganet til NEAFC (North East Fisheries Commission) PECCOE (Permanent Committee on Control and Enforcement) behandlet på sitt møte den 13. og 14. november 2010 et forslag om å kreve IMO nummer ved notifikasjon av fiskefartøy i NEAFC sitt område.

Norge fikk ikke medhold i krav om IMO identifikasjonsnummer fordi EU har sitt eget Community Fleet Register som består av en 12 sifret kode der de tre første er landkoden. EU hevdet at det derfor ville være problematisk å støtte forslaget og fikk støtte fra Færøyene. Det var imidlertid enighet om at det er en god ide å kreve et slikt nummer som følger fartøyet hele dets levetid, men at man eventuelt måttet arbeide mer med de problemene EU har.

På det 30. COFI møtet i 2012 understreker Norge igjen at krav IMO nummer med registrering av fartøy i registeret til IHS fairplay er den best egnede løsning for fartøy som ferdes/ omsettes internasjonalt i stedet for å bygge opp et nytt register.

3.6 Juridiske sider ved eventuelt krav om IMO registrering for fiskefartøy over 100 tonn

For sjøfartsmyndighetene innebærer en innføring av et obligatorisk krav om IMO registrering for fiskefartøy over 100 BT at forskrift 27. juni 2002 nr. 754 om skips navn, kjenningsignal og hjemsted mv. § 7 vil måtte endres som et nasjonalt særkrav.

For Fiskerimyndighetene kan IMO identifikasjonsnummer for fiskefartøy over 100 tonn kreves på selvstendig grunnlag med hjemmel i havressurslovens § 41 om sporing. Kravet kan implementeres i gjeldende regelverk som et vilkår for deltagelse i fiske og/ eller for å lande.

Kravet om IMO identifikasjonsnummer må være rettet mot både norske fartøy, uansett hvor de ferdes og utenlandske fiskefartøy som lander i Norge.

Fiskeridirektoratet har utarbeidet høringsnotat med forslag til forskrifter om ervervstillatelse, registrering og merking av fiskefartøy, gebyr og avgift m.v. Forslaget ble sendt på høring 3.5.2010. I forskriftsutkastets § 17 annet ledd er det foreslått at registeret over norske fiskefartøy som kan nyttes til ervervsmessig fiske bl.a. skal inneholde IMO-nummer for de enkelte fartøy. I høringsnotatets punkt 6.2 side 32 er det merknader til den foreslåtte bestemmelsen i forskriftsutkastets § 17. Forskriften er ennå ikke vedtatt.

Det vil uansett være naturlig å legge krav om IMO nummer i landingsforskriften. Forskriften er under endring. I utkast til ny forskrift om landings og omsetning av fisk, som ble sendt på høring den 23.oktober 2010 er havressurslovens nye hjemler som § 41 om sporing tatt inn som hjemmel.

Virkeområdet er som i gjeldende forskrift alle norske fartøy uansett hvor de lander og for utenlandske fartøy som lander i "norsk havn, indre farvann og i territorialfarvannet, herunder landing av fisk som behandles i samsvar med regler om tollager og transitt gjennom Norge". Dette er den samme gruppen det ville være naturlig å kreve IMO registrering fra. Kravet kan legges inn som et tillegg til utkastets § 8, identifikasjon av den som lander og i § 12 identifikasjon av den som selger ved en tilføyelse "fartøy med bruttotonnasje 100 og over skal identifiseres med IMO identifikasjonsnummer". Ved at kravet rettes mot både selger og lander vil en sikre at også den som fisket må identifisere seg med IMO identifikasjonsnummer, dersom fangsten er omlastet.

For å sikre overføring av indikatoren hele veien fra fartøy bør kravet om føring av IMO identifikasjonsnummer føyes til som krav til rapportering i fangstdagbok samt for utlendinger som skal fiske i NØS i forbindelse med ERS rapportering, for alle fiske-/ landingsfartøy over 100 tonn.

I forskrift om endring av forskrift for posisjonsrapportering og elektronisk rapportering av norske fiske- og fangstfartøy av 13.09.10 kan det i § 4 gjøres en tilføyelse om krav til innhold i melding med IMO nummer samt tilføye §§ 40 og 41 i havressursloven som hjemler for forskrift utfra hensikten med sporing for å bekjempe IUU virksomhet. Denne forskriften regulerer kun norske fiskefartøy.

For utlendingers fiske i NØS kan krav om IMO innlemmes i Forskrift om utlendingers fiske og fangst mv i Norges økonomiske sone og ved landinger til Norsk havn av 13.mai 1977 <http://www.lovdata.no/for/sf/fi/fi-19770513-0002.html>

Jfr. § 5 skal søknad skje i henhold til skjema fastlagt av Fiskeridirektøren, se vedlegg under 9.8. Her står alle kravene til dokumentasjon. Norge har suveren myndighet i norske farvann og kan i tillegg kreve IMO nummer og føye dette til skjemaet samt under § 8, rapporteringsrutiner, i selve forskriften i data som skal oppgis ved de forskjellige rapporteringer ved inngang til norsk sone, melding om fangst etc.

Det bør vurderes om selve kravet om IMO identifikasjonsnummer bør knyttes til havnestatsregimet fra norsk side isolert sett.

3.7 Kostnader/ byrder kontra nytte ved et slikt krav

Skipsregistrene er ikke kjent med at det er pålagt kostnader for det enkelte fartøy ved IMO-registrering. Alle nødvendige opplysninger vil ligge i Skipsregisteret som også vil foreta den service å gjennomføre registreringen for fartøyet.

Det er uproblematisk å innlemme IMO nummer i datarekorden for seddel og dagbok. En rekke fartøy fører allerede IMO nummer på landings- og sluttseddel.

Også dagens havnstatsregime har svakheter fordi kjennings-signalet skifter ved ny nasjonalitet. Svartelistede fartøy kan endre nasjonalitet og deretter passere havnstatskontrollen. Ved å legge dette kravet inn for norske fartøy og for utenlandske som lander i Norge vil det kunne forbedre kampen mot IUU og havnstatsregimet i Norge og videre kan en påvirke andre land til å gjøre det samme.

Den generelle sporing vil bli bedret og derved også effektiviteten knyttet til kontroll og saksbehandling for alle aktører som forholder seg til disse fartøyene.

3.8 Konklusjoner

Fiskeridirektoratet foreslår krav om at alle norske ervervsfartøy for fiske 100 bruttotonn og over registreres med IMO identifikasjonsnummer og at utenlandske fartøy som søker lisens eller skal lande i NØS må identifisere seg på samme måte.

For fartøy som omsettes/ferdes internasjonalt er ikke gjeldende indikatorer fullgode fordi kjennings-signal skifter med nasjonalitet og en vil ikke vite om det har skjedd eller om fartøyet har vært svartelistet. Videre vil alle ha mangelfulle historiske opplysninger om andre lands fartøy, eierskap, tidligere lovbrudd etc. Norge har heller ikke kontroll på egne fartøys aktivitet utenfor det organiserte kvotefiske.

IMO identifikasjonsnummer er eneste kjente unike indikator internasjonalt. Videre er IMO nummer det eneste kjente internasjonale register som har historisk informasjon tilgjengelig om fartøyene. 98 % av de norske fiske fartøyene over 100 tonn som ferdes internasjonalt, har allerede IMO nr.

Et krav om IMO registrering av alle ervervsfartøy over 100 tonn er ikke byrdefullt for næringsaktørene. Det er gratis, dataene ligger allerede i skipsregisteret og disse utfører servicen og få fartøyet registrert i Lloyds register.

Det medfører ingen større problemer å få IMO nummer inn i elektronisk fangstdagbok, seddel og databaser og det er fullgode hjemler for et slikt krav, men et tilpasningsarbeid i skjema/ registre/ system må gjennomføres. Det må videre foretas en juridisk gjennomgang av regelverk de avtaler Norge er bundet av via internasjonale organisasjoner, bilaterale avtaler og enkelt aktører.

Nytteverdien er stor i forhold til eventuelle byrder.

Når det gjelder norske fartøy under 100 tonn som ferdes internasjonalt, og tilsvarende for utenlandske fartøy under 100 tonn i NØS, har en samme problem med sikker identifisering som for de over 100 tonn. En har imidlertid ikke evnet å se noen mulig unik identifikator for

disse fartøyene. En mulighet kan være krav om opplysning om fartøy er omsatt og tidligere kjenningssignal/ navn ved søknad om lisens i NØS og ved havnestatsmelding.

I 2010 gjaldt dette 60 norske fartøy jfr. tabell 3.1. som da fører til svak mulighet til identifisering for andre lands myndigheter. Hvor mange utenlandske fartøy under 100 tonn som lander/ fisker i NØS per år har vi ikke data på. I forhold til disse kan en mulighet være krav om tidligere kjenningssignal ved søknad om lisens i NØS og ved landing/ havnestatsmelding. Dette kan neppe anses særlig byrdefullt for aktør, men igjen må eventuelle hindringer i avtaler etc. vurderes.

4 FARTØY SOM ER REGISTRERT I SKIPSREGISTERET OG FISKER/ LANDER INNEN NØS

4.1 Særlige problemer i forhold til sporing

En kan ikke se at det mangler noen indikatorer for fartøy som bare ferdes nasjonalt og er registrert i Skipsregisteret. Eventuelle problem med sporing vil ha andre årsaker som manglende internsporing gjennom bedriften mv samt periodisering fordi Skipsregistre og hos Fiskeridirektoratet ikke kommuniserer i sann tid. (Norske myndigheter vil kunne spore sine fartøy også internasjonalt, men andre lands myndigheter vil ikke ha den samme enkle tilgang historiske data for våre fartøy, eierskap, lovbrudd mv. For å sikre unike identifikatorer for å bekjempe IUU kan en ikke se bare vurdere utfra norske myndigheters muligheter.)

4.2 Beskrivelse av fartøygruppen

Statistikken under er basert på de samme grunnlagsdata som beskrevet i kapittel 3.

4-1 Tabell over alle norske ervervsfartøy for fiske og andelen av disse som er registrert i Skipsregisteret

Antall fartøy			
	IKKE I SKIPREG	REGISTRERT I SKIPSREGISTERET	Totalt
Internasjonalt operert	17	333	350
Bare nasjonalt operert	2512	2884	5396
Totalt norske ervervsfartøy for fiske	2529	3217	*5746

* Samme fartøy (skrog) kan operere med flere registreringsmerker (fiskerimerker) i løpet av året. Nytt registreringsmerke tildeles et fartøy ved salg eller flytting ut av kommunen. I denne oversikten er det antall registreringsmerker som er nyttet og ikke antall fartøy (skrog).

Andel fartøy		
	IKKE I SKIPREG	REGISTRERT I SKIPSREGISTERET
Internasjonalt operert	4,86 %	95,14 %
Bare nasjonalt operert	46,55 %	53,45 %
Totalt	44,01 %	55,99 %

4.3 Konklusjoner

Ervervsfartøy som kun ferdes nasjonalt og har kjenningssignal har fullgode identifikatorer, men manglende muligheter til å koble Merkerregisteret med Skipsregisteret i sann tid kan forkludre/ forsinke muligheten til å spore ved eierskifte mv.

5 FISKEFARTØY SOM STÅR I MERKEREGISTERET, MEN IKKE ER REGISTRERT I SKIPSREGISTERET

5.1 Særlige problemer i forhold til sporing

Fartøy som ikke har kjenningssignal registrert i Skipsregisteret kan være mer tidkrevende å spore fordi den eneste identifikatoren for fartøyet er fiskerimerket, og dette endres ved flytting i Norge. Fiskerimerket kan også gjenbrukes etter to år. Fartøyene er som regel sporbare via Fiskeridirektoratets egen database ID og historikk i merkeregisteret, men det kan ta tid og ressurser og noen ganger for lang tid for de som trenger informasjonen raskt f.eks for kontroll. Denne ID finnes ikke på skipet og fiskerimerket er kun maling på skutesiden.

5.2 Beskrivelse av fartøygruppen

Statistikken under er basert på de samme grunnlagsdata som beskrevet i kapittel 3.

I tabellene under er det eksempel på fartøy som er i Merkeregisteret, er over 15 m, men likevel ikke fremgår som registrert i Skipsregisteret. En har foretatt en historisk oppsporing i forhold til to av de fartøyene som etter regelverket skulle stått i Skipsregisteret siden de er i Merkeregisteret og over 15m. For disse to fartøyene var periodisering (ny eier registrert i den ene registeret og ikke ei det andre) grunnet eierskifte årsaken. En antar derfor at dette er årsaken også for resten av fartøyene. Manglende online kommunikasjon mellom Merkeregisteret og Skipsregisteret skaper visse sporingsproblem i sann tid.

5-1 Tabell over alle norske ervervsfartøy for fiske og andelen av disse i forhold til Skipsregisteret

Antall fartøy	
	IKKE I SKIPREG
Internasjonal op.	17
11-14,99 m	1
Under 11 m	16
Nasjonal op.	2501
15-20,99 m	1
11-14,99 m	38
Under 11 m	2473
Totalt	2529

Andel fartøy	
	IKKE I SKIPREG
Internasjonal op.	0,67 %
11-14,99 m	0,04 %
Under 11 m	0,63 %
Nasjonal op.	99,33 %
15-20,99 m	0,04 %

11-14,99 m	1,50 %
Under 11 m	97,79 %
Totalt	100,00 %

5.3 Mulige forbedringer og juridiske vurderinger

Kjennings-signalet er en god indikator ført i et realregister tilsvarende grunnboken for fast eiendom og er underlagt betryggende kvalitetssikring under Skipsregisteret. Det optimale både i forhold til sporing og kostnadseffektiv kontroll/ saksbehandling hadde vært at alle norske fartøy som nyttes til ervervsfiske var registrert i Skipsregisteret og at dette kommuniserte sømløst med Merkeregisteret.

Eventuelle krav om at alle fartøy som skal nyttes for ervervsmessig fiske må registrere seg i skipsregisteret for å få kjennings-signal hører naturlig inn under regelverk som sonderer under andre etater enn fiskerimyndighetene som lov av 24.06.1998 om sjøfarten og forskrift av 27.06.02 om skips navn, kjennings-signal og hjemsted mv.

Siden disse fartøyene p.t. kan registrere seg på frivillig grunnlag kan en eventuelt legge kravet til vilkår for å bli godkjent for å drive ervervsmessig fiske ved lov av 26.03.1999-03-26 om retten til å delta i fiske og fangst (deltakerloven) jfr. § 4.

5.4 Kostnader/ byrde kontra nytte

Som en ser av statistikken er nesten halvparten av norske fiskefartøy pr 2010 ikke registrert i Skipsregisteret. Registrering krever dokumentasjon av fartøyets historikk tilbake til tidspunktet det ble bygget. Siden mange av de aktuelle fartøyene er små og av eldre type kan det være byrdefullt for den enkelte fartøyeier å fremskaffe slik dokumentasjon.

Dersom fartøyene skal registreres i Skipsregisteret, vil en kunne benytte Kunngjøring i hht sjølovens § 36 for dokumentasjon av hjemmelsforhold for en del av de fartøy som er under 15m. Dette forutsetter at eier kan dokumentere sitt eierforhold minst 10 år tilbake.

Et krav om registrering for alle fiskefartøy ville også være ressurskrevende for Sjøfartsmyndighetene. En gradvis innfasing kan være hensiktsmessig ved et krav om at f. eks alle nye ervervsfartøy, eller alle ervervsfartøy som er bygget etter et gitt årstall, av en viss størrelse etc. må registrere seg med kjennings-signal i Skipsregisteret.

5.5 Konklusjoner

Fiskerimerket som indikator har visse svakheter i forhold til sporing ved at det skifter ved flytting og at det kan gjenbrukes. En er likevel av den oppfatning at fartøyene som regel kan spores, men at det kan ta uhensiktsmessig lang tid samt være arbeidskrevende.

En anbefaler på sikt et krav om at alle ervervsfartøy registreres i Skipsregisteret, men ser det som unødig byrdefullt å kreve det av alle fartøy i dag. Krav om at alle nye ervervsfartøy registreres i Skipsregisteret anbefales for en gradvis innfasing.

Bedre kommunikasjon mellom Merkeregisteret og Skipsregisteret bør tilstrebes. Dette vil øke sporingsmulighetene i sann tid.

6 FRITIDSFARTØY SOM NYTTES TIL FISKE

6.1 Særlige problemer i forhold til sporing/ identifisering

Det frie, norske systemet for sports- og rekreasjonsfiske (inkludert turistfisket) medfører tilnærmet ingen mulighet til å spore/ identifisere fisk tilbake til fartøy, antall aktører og uttak av ressurser.

Fritidsfisk som omsettes via et fiskesalgslag slik at sluttseddel føres kan spores tilbake til fisker/ personnummer. Dette gir imidlertid ikke en identifisering av fartøy det fiskes med. Det er derfor egentlig ikke mulig å kontrollere om omsetningsgrensen på kr 50.000 per fartøy er overskredet eller om det foregår en skjult yrkesfiske etter at kvoten er oppfisket.

Manglende identifisering av fartøyene medfører mangelfulle data for forvaltning og forskning med tanke på sårbare kystarter.

6.2 Beskrivelse av fartøygruppen

Norge har en lang kystlinje med et tilnærmet uregulert fritidsfiske og allemannsretten står sterkt. Av land det er naturlig å sammenligne seg med er det i dag nesten ingen land fritidsfiskerne får fiske under så frie forhold. En har ingen sikre data på hvor mange fritidsfiskere som fisker eller hvor mye de fisker.

Det eksisterer imidlertid noen undersøkelser som kan gi en pekepinn om det totale fritidsfisket i Norge.

Anslag basert på levekårsundersøkelsen til Statistisk sentralbyrå og andre metoder antyder at de marine fritidsfiskeriene står for betydelige fangster. I en undersøkelse av Hallenstvedt og Wulff (2003) ble fangstene (alle arter) tatt av norske eller fastboende fritidsfiskere anslått til rundt 10 000 tonn for hver av regionene Østlandet, Vest-Norge og Midt-Norge, mens fangsten i Nord-Norge ble anslått til 18 000 tonn. Disse anslagene vurderes av HI å være usikre på grunn av metodene som var brukt.

En grundig vitenskapelig basert kartlegging av det norske fritidsfisket kunne vært ønskelig for å få pålitelige tall på fangstene for å kunne gjennomføre bærekraftig forvaltning også på mindre økonomisk viktige kystarter. Selv om bedriftssektoren av fisketurismen er kartlagt, er det fremdeles store kunnskapshull å tette før hele det marine fritidsfiskeriet er kjent.

Siden det ikke foreligger ordninger med fiskekort for sjøfiske og pålagte båtregistreringer har en ikke data som gjør det mulig å kontakte aktive fritidsfiskere utfra et representativt utvalg. Store variasjoner i fangstmengden fra fisker til fisker gjør også kartleggingen av fritidsfisket til en krevende oppgave.

Studier fra andre land viser at 20 prosent av fritidsfiskerne kan stå for 80 prosent av fangsten. Hallenstvedt og Wulff (2003) diskuterte dette i sitt arbeid. For eksempel bor 80 prosent av den norske befolkningen mindre enn 10 kilometer fra kysten. Tall fra SSB viser at vel 40 prosent av den voksne (over 15 år) norske befolkningen (30 prosent på Østlandet og ca. 50

prosent i resten av landet) fisker én eller flere ganger i året.

De eneste data vi har på fritidsfiske i Norge er opplysninger om omsatt fisk ført på slutt- og landingssedler. Annerledes enn de fleste land kan fritidsfiskere i Norge omsette fangsten. Jfr. havressurslovens § 23 hvor det er et øvre tak på lovlig omsatt fritidsfisk, grensen utgjør for tiden 50 000 NOK. All fisk som omsettes i Norge skal omsettes via et fiskesalgslag jfr. råfiskloven. Jfr. havressurslovens § 39 og forskrift om landing og omsetning av fisk skal fisk som omsettes føres på landings- eller sluttseddel. Det er ikke krav om registrering av fisk til eget forbruk.

I statistikken som presenteres under er datagrunnlaget basert på midlertidige tall for 2010 av omsatt fritidsfangst som er ført på seddel. Alt som er registrert på fiktivt fartøy (ZZ-fartøy) med kvote typer "06-FRITIDSFISKE" og "01-Vanlig kvote" er tatt med. Tallene er under kvalitetssikrings- og korreksjonsarbeid og kan inneholde feil.

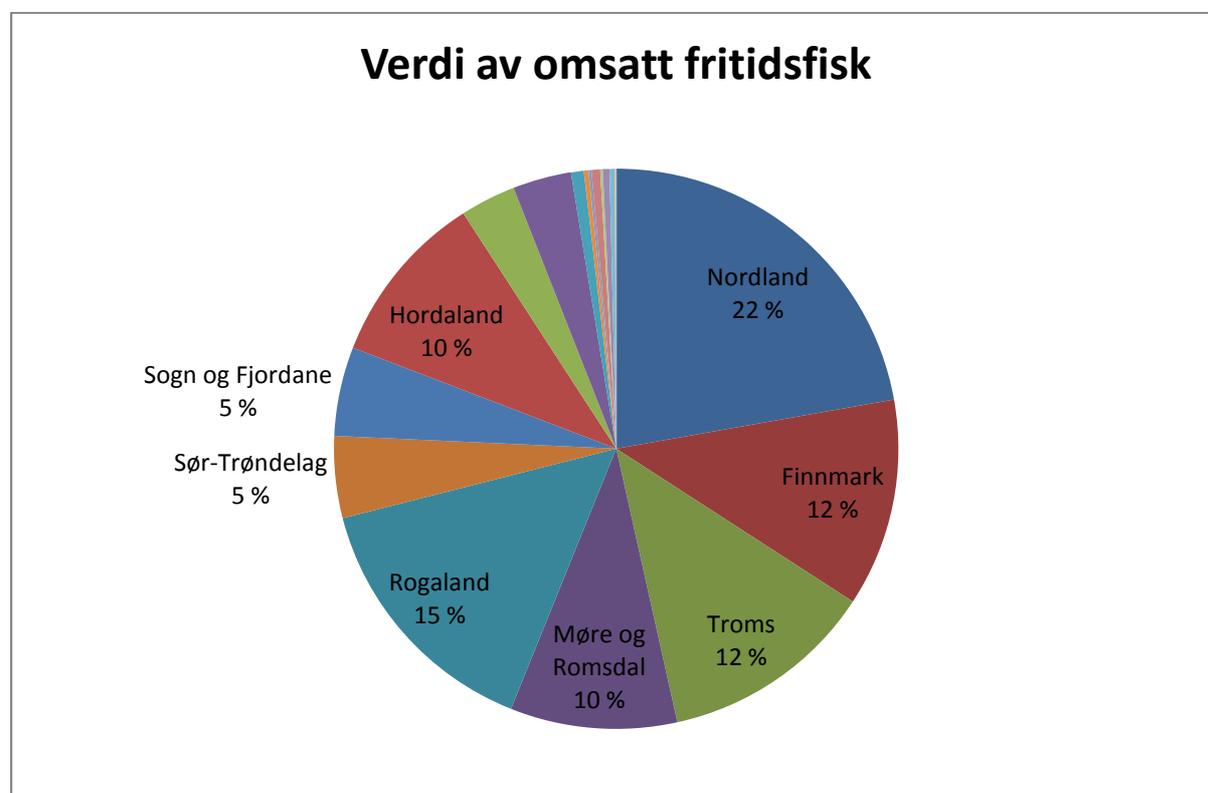
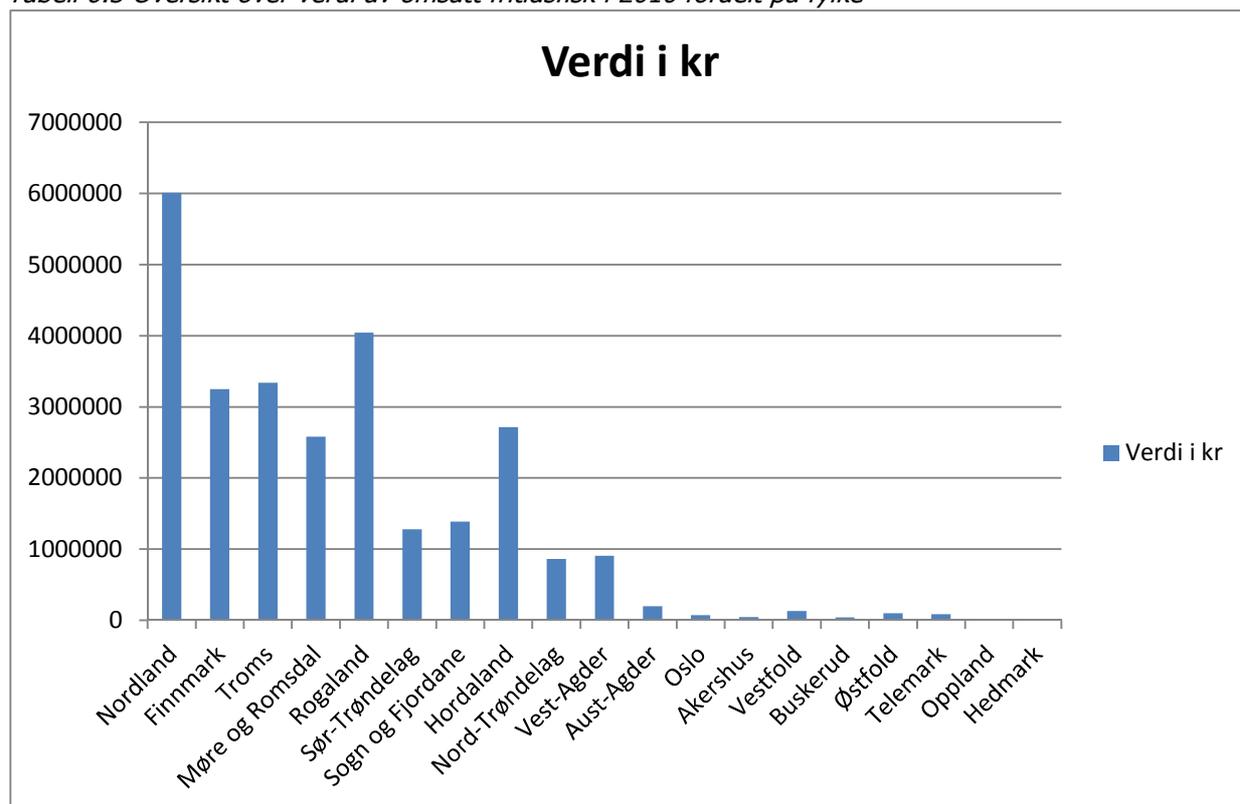
Tabell 6.2 Oversikt over fangst fra fritidsfiskere som er omsatt via et fiskesalgslag i 2010 og derved ført på landings- eller sluttseddel (havressurslovens omsetningskrav er på kr 50.000 per fartøy, men fartøyene kan ikke identifiseres, bare fiskerne)

Antall fritidsfiskere	Samlet vekt i kg	Samlet verdi i kr
2 372	2 314 527	27 072 407

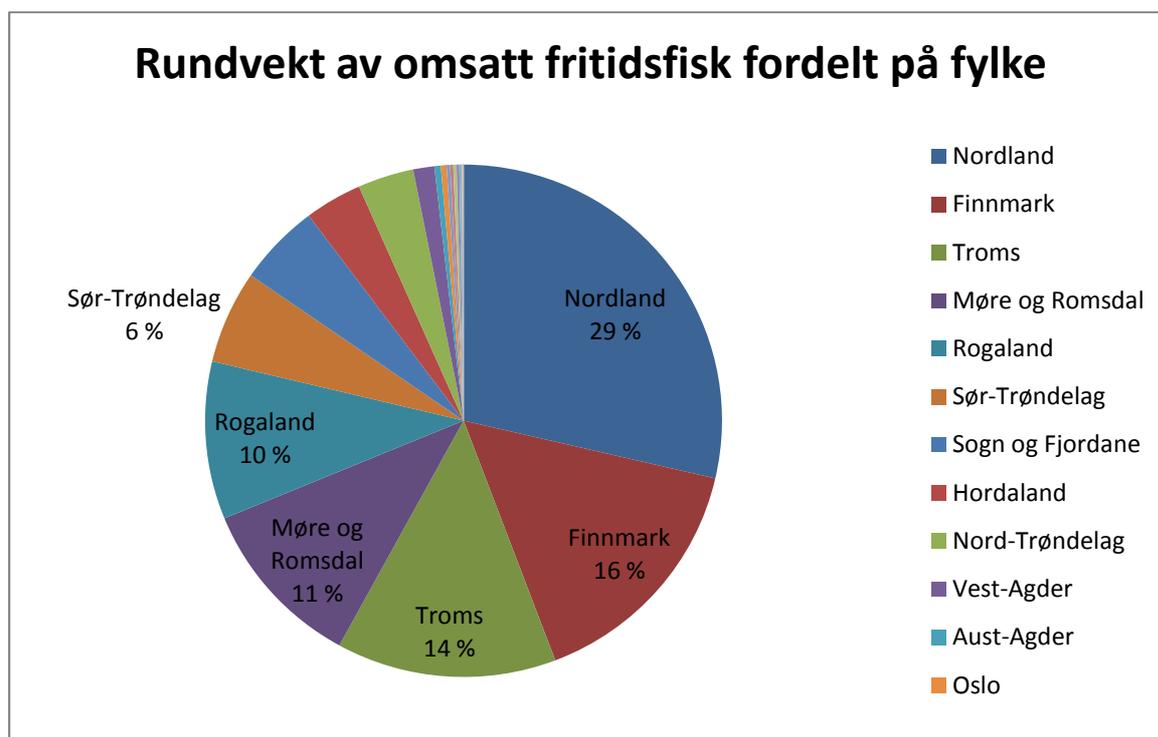
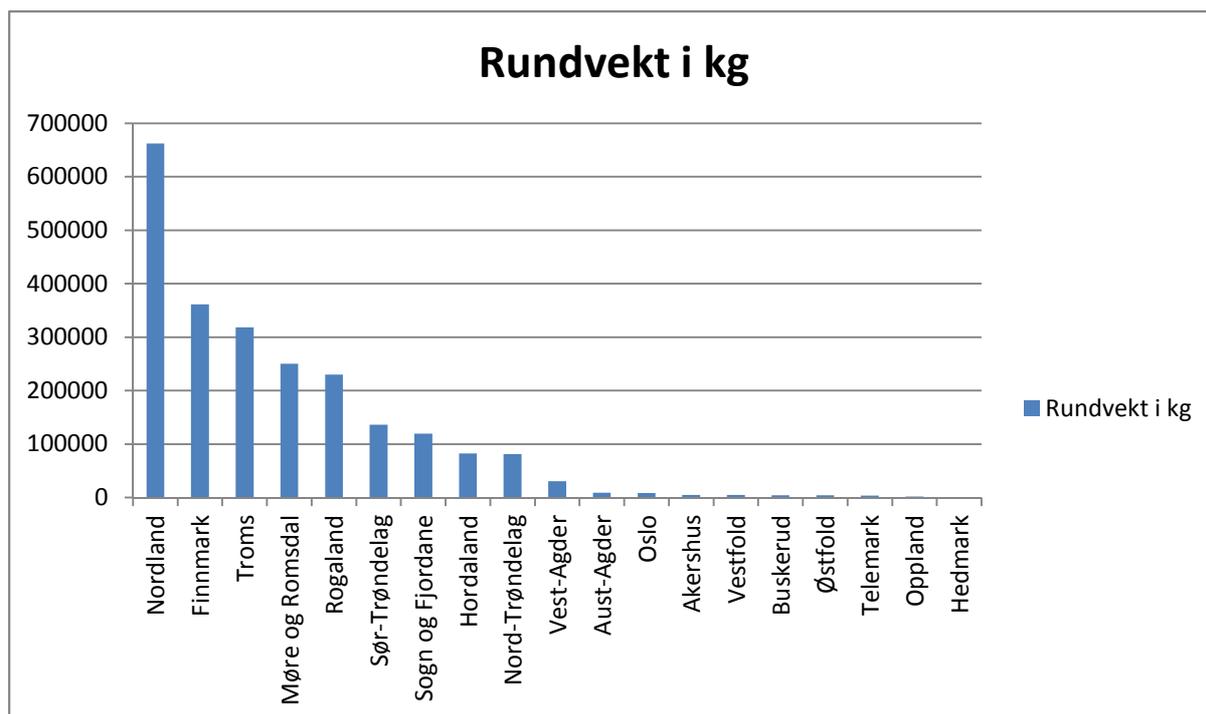
	Antall fritidsfiskere: personnummer eller organisasjonsnummer	Samlet vekt i kg rundvekt	Verdi i kr
Norges Råfisklag	1 687	1 733 277	16 377 969
Norges Sildelag	17	103 922	1 455 647
Rogaland FS	156	160 439	2 877 933
Skagerakfisk	125	43 213	1 321 122
Sunnmøre og Romsdal FS	135	103 082	1 188 796
Vest Norges FS	252	170 595	3 850 940
Totalt	2 372	2 314 527	27 072 407

Detaljerte tabeller over omsatt fangst fra fritidsfiskere fordelt på fylke, fiskeslag og salgslag er vedlagt under avsnitt 9.7. Begge tabellene er basert på 2010 tall med samme nivå av kvalitetssikring som tabellene i dette kapittelet.

Tabell 6.3 Oversikt over verdi av omsatt fritidsfisk i 2010 fordelt på fylke



Tabell 6.4 Oversikt over omsatt fangst fra fritidsfiskere i rundvekt fordelt på fylke i 2010



Ovennevnte tall representerer ikke sikre tall på omsatt fangst fra fritidsfiskere. Eventuell ulovlig omsetning av slik fangst uten seddelføring fremgår ikke av disse tallene. En har ingen estimat av hvor mye IUU omsetning av fritidsfisk kan utgjøre. En undersøkelse i regi av Havforskningsinstituttet i 2008 basert på hummer i teiner viste at den faktiske fangsten er 14 ganger høyere enn det som blir ført på seddel. Se punkt 7.3.

Tallene i tabell 6.1, 6.2 og 6.3 er imidlertid basert på den eneste dokumentasjon og identifikasjon på fritidsfiskere vi har i dagens system.

6.3 Eksisterende krav om registrering etc., tidligere ordninger, frivillige ordninger og regler som har blitt foreslått

Det eksisterer ingen pålegg om registrering av fritidsfartøy under 15 meter. En har imidlertid en frivillig registreringsordning i Småbåtregisteret som blir beskrevet i punkt 6.7.

Sjølovens. § 11 tredje ledd første alternativ tillater i dag frivillig registrering i Skipsregisteret (NOR) av fritidsfartøy med lengde mellom 7 og 15 meter. Ca. 4500 slike fartøy var per juli 2011 registrert i NOR. Ingen av de øvrige aktuelle registrene for fritidsfartøy er realregistre slik NOR er. Antallet kostbare fritidsfartøy under 15 meter øker, og Skipsregistrene opplever stor etterspørsel etter pantesikret finansiering for slike fartøy. Med økt verdi øker også eierens behov for å beskytte sitt rettsverv.

For fiskefartøy og skip som står i Merkeregisteret og som hovedsakelig brukes i næringsvirksomhet er det ingen krav til minste lengde for registrering i NOR, jf. sjøl. § 11 tredje ledd annet og tredje alternativ.

6.4 Turistfisket

Havforskningen har i perioden 2007 – 2011 utviklet metodikk og utført undersøkelser for å kartlegge det ressursuttaket turistfisket i sjøen representerer i Norge (Vølstad et al. 2011a, 2011b). I 2009 ble det gjennomført en landsomfattende undersøkelse for å kvantifisere fiskeinnsats, fangstmengde og arts sammensetning i fangstene tatt av fisketuristene i norske kystfartvann.

På bakgrunn av at en ikke har informasjon om alle registrerte bedrifter som fokuserer på turistfiske og en heller ikke har informasjon om aktørene i den uformelle sektoren eller om bedrifter som leier ut rom til turistfiskere uten å ha det som hovednæring, er det ikke mulig å kvantifisere totalfangster tatt av alle turistfiskere i Norge.

Totalfangst av alle fiskeslag tatt i land av turistfiskere ved profesjonaliserte turistfiskeanlegg i 2009 ble estimert til rundt 3.300 tonn. Av dette var 1.600 tonn torsk. Torsk dominerer landingene i Nord-Norge, mens sei og makrell er de mest vanlige artene som landes i Vest-Norge og Sør-Norge. Det blir landet ti ganger mer fisk i Nord-Norge enn i resten av landet. Disse tallene inkluderer ikke fang-og-slipp fiske eller de som leier hytte og båt av private utleiare (?)

Trude Borch m.fl i forskningsorganet Nofima har gjennomført flere undersøkelser på turistfiske næringen, men rapporterer om tilsvarende problemer med grunnlagsmateriale pga manglende registre mv. Se Trude Borch (leder), Mikko Moilanen, Frank Olsen; Sjøfisketurisme i Norge, mai 2011

Fiskeri- og kystdepartementet besluttet 2. september 2009 å nedsette en arbeidsgruppe for å utrede mulige forvaltningstiltak rettet mot næringsvirksomhet basert på turistfiske. Gruppen hadde bl. a. representanter fra NHO reiseliv, fiskerorganisasjoner, Innovasjon Norge samt flere offentlige etater. Rapporten ble lagt frem juni 2011.

Målsetningen med arbeidet var å foreslå tiltak som skal gi et bedre grunnlag for ressursforvaltning og en bedre oversikt over turistfiskerier. Dette skal bidra til å sikre at turistfiskerier også i fremtiden kan drives på en lønnsom og ressursmessig forsvarlig måte.

Arbeidsgruppen har vurdert en rekke tiltak som skal bidra til bedre forvaltning, gjennom kartlegging og kontroll av turistfiskerier. Tiltakene retter seg i hovedsak mot turistfiskebedriftene og sånn sett bare mot en andel av turistfisket og en enda mindre andel av det totale fritidsfisket. Rapporten kan leses på:

http://www.regjeringen.no/upload/FKD/Vedlegg/Rapporter/2011/Rapport_juni2011_Turistfiske.pdf.

En ser det imidlertid som hensiktsmessig at eventuelle nye krav til registrering av fritidsfartøy samordnes med nye krav vedrørende registreringer knyttet til turistfisket se forslag i pkt.8.4 og 8.5.

6.5 Et økende ”catch and release” fiske

Dagens reguleringer av fritidsfisket er i hovedsak basert på redskapsbegrensninger, utførselskvote for turistfiskere, og minstemål for noen arter. Keno Ferter har gjennom intervjuundersøkelser i felten i 2010 vist at så mye som 60 prosent av torsk og sei fanget av fisketuristene blir sluppet ut eller kastet på havet (Ferber, 2011). Det kan forventes at en betydelig andel av fisk som fanges og slippes ut av fisketurister ikke overlever denne behandlingen. Fiskedødeligheten som følge av turistfisket kan derfor være betydelig høyere enn landingene tilsier.

Gode tall på totalfangster som inkluderer fang-og-slipp fiske passer ikke inn i forvaltningens tradisjonelle registreringsordninger. Det vil jo heller ikke være aktuelt å spore tilbake til en gitt indikator. Eventuell oversikt over dødelighet ved ”catch and release fiske” kan ikke lett oppnås ved å pålegge turistfiskebedriftene å registrere fangster tatt i land av fisketurister. Et eventuelt register bør kanskje likevel som et minimum ha spørsmålet ”Ble fartøyet nyttet til ”catch and release fiske” og hvis ja noen oppfølgende spørsmål.

6.6 Småbåtregisteret

Småbåtregisteret er frivillig og drives av Redningsselskapet. Registeret drives på konsesjonsbasis. Nåværende avtale utløper i 2014. Jfr. Småbåtregisteret var det 163.000 aktive båter i registret per april 2011. Registreringsskjema og innhold i båtkort ligger som vedlegg. Det koster kr. 400 å registrere fartøy for første gang i Småbåtregisteret. Årsavgift er kr 200 for første båt og kr 100 pr. båt utover dette. Ved første gangs registrering får en tilsendt et merke til å klistre på båten for å identifisere den.

I Norge var det imidlertid obligatorisk registrering av småbåter i perioden 1998 til 2003. Da ble det obligatoriske småbåtregisteret i regi av Tollvesenet nedlagt og Redningsselskapet videreførte frivillig registrering fra 2005. Før 1998 var det pliktig registrering av fritidsbåter under politiet ført i lokale registre.

Små fiskefartøy som er godkjent som ervervsfartøy er registrert i merkeregisteret. Arbeidsbåter har ikke noe eget register og det er heller ikke noe eget register for utleiebåter.

Den største svakheten ved Småbåtregisteret er at det er frivillig og ikke har noe lovgrunnlag. Dette vanskeliggjør offentlig bruk av dataene. En har ingen sikre tall på hvor stor andel av den totale mengde fritidsfartøy som er registrert her.

En annen svakhet er at informasjonen ikke er tilgjengelig for forvaltning og forskning på en hensiktsmessig måte.

Tilsynelatende har Småbåtregisteret krav om historisk informasjon tilbake til bygging av fartøy, elementer av informasjon etc. som ligner på kravene til registrering i Skipsregisteret (se vedlegg 9.3). Stikkprøver kan imidlertid tyde på at godheten i data er noe lavere enn offentlig forvaltning normalt trenger og at registrering foretas selv om deler av informasjon mangler. Som nevnt foreligger det heller ikke noe lovkrav om hva som skal registreres.

I juni 2011 forelå en ny rapport av Statsoft og John Martin Dervå, en samfunnsøkonomisk analyse av gevinster ved opprettelse av et obligatorisk småbåtregister.

I rapporten pekes det på et estimat på ca 380 000 lystbåter i Norge, men at ingen egentlig vet antallet. Videre påstås at de samfunnsmessige kostnadene ved ikke å ha et obligatorisk småbåtregister overstiger de driftsmessige kostnadene. Risikoen for ulykker, forurensning og kriminalitet er økende ettersom antall fartøy øker. Samfunnsplanlegging og kontroll blir vanskelig når man ikke har oversikt over antall båter eller hvem som eier dem. Dagens situasjon er kjennetegnet med fravær av fakta og stor usikkerhet rundt antall fritidsbåter og utvikling framover.

Rapporten gir et omfattende og saklig syn på problemstillingene ved ikke å ha kontroll på den norske lystbåtflåten og den underbygges av uttalelser fra et førtitalls aktører. Samtlige aktører uttrykker mange fordeler om det blir innført et obligatorisk småbåtregister. Rapporten er nå oversendt Nærings- og handelsdepartementet for behandling.

Dagens konsesjons avtale for Småbåtregistret utløper i 2014. Det er derfor litt tid til å se på registrering i en større sammenheng. Eksisterende Småbåtregister kan også nyttes umiddelbart f.eks ved krav om registrering av fritidsfartøy som nyttes til fiske som skal omsettes. Å samle all fartøyregistrering under en Maritim Portal og Skipsregistrene med forgreninger av særinformasjon, som fiskeri, kan imidlertid på sikt være en fremtidsrettet måte å sikre flerbruk av offentlige data i fremtiden.

6.7 Identifikatorer/ registreringssystemer for jakt og innlandsfiske mv

I lov av 29.mai lov om jakt og fangst av vilt (viltloven) er formålet i § 1 Viltet og viltets leveområder skal forvaltes i samsvar med naturmangfoldloven og slik at naturens produktivitet og artsrikdom bevares. Innenfor denne ramme kan viltproduksjonen høstes til gode for landbruksnæring og friluftsliv.

I lovens § 36. (*allmennhetens jaktadgang*) er kommunen pålagt å jobbe for utnyttelse av mulighetene til å drive småviltjakt. Dersom grunneierne ikke samarbeider om slike ordninger kan departementet endog pålegge en eller flere grunneiere å selge jaktkort til allmennheten.

Det er interessant å merke seg jfr. § 31. (*retten til jakt og fangst på statens grunn*) at også ved jakt på statens grunn skal det løses jaktkort og betale vederlag, samt at retten gjelder for norske statsborgere og andre som har bodd her siste året.

Jfr. § 49a. (*merke- og registreringsplikt*) og § 50. (*plikt til å opplyse om jaktutbytte*) kan det opprettes register og krav om merking av døde og levende dyr, endog til å kreve gebyr for å gjennomføre merking og registrering.

Til tross for at jakt i Norge stort sett dreier seg om fritids aktivitet knyttet til en allemannsrett, tilsvarende sports- og rekreasjonsfiske, er brudd på jaktloven jfr. § 56 underlagt høye strafferammer, bøter eller fengsel inntil 1 år og inntil 2 år under særlig skjerpene omstendigheter. Gjelder overtredelsen også naturmangfoldloven, skal straffebestemmelsen i naturmangfoldloven § 75 anvendes som har inntil tre år. Til sammenligning har havressursloven en strafferamme på bøter og inntil ett års fengsel for brudd på regler knyttet til sport og rekreasjonsfiske (?).

Fritidsfiske av ferskvannsfiske er en utbredt friluftaktivitet i Norge. I følge Direktoratet for naturforvaltning fisker omkring halvparten av den voksne befolkningen en eller flere ganger i året. Barn og unge under 16 år har rett til gratis fiskekort for fiske etter innlandsfiske i perioden fra 1. januar til 20. august. *De må imidlertid registrere seg.*

Fiskeravgiften går inn i Statens fiskefond, som brukes til tiltak for å bevare bestandene og tilrettelegge for fiske. For ørret og laks er det altså registreringsplikt og krav om fiskekort også i sjøen.

Det har altså gjennom tidene vært varierende krav som fiskeravgift/ jakt og fiskekort/ tillatelse fra rettighetshaver på landsiden og for laks og ørret også på sjøsiden dels ved at en på en fisketur må registrere seg i flere ordninger.

Formålet og tilnærming til næring og allemannsretten i viltloven er ikke ulik den en har i havressursloven og i forvaltningsprinsippet jfr. lovens § 7. Også i forhold til naturmangfoldsloven, som gjelder landterritoriet og territorialfarvannet (ut til 12n. mil) har en tilsvarende tilnærming og regler.

Ved fritidsaktiviteter knyttet til landjorden som jakt og innlandsfiske er at det lenge har vært allment akseptert å registrere seg, kjøpe jaktkort/ fiskekort, bli kontrollert og å måtte rapportere viltet eller at en ikke har jaktet. For sports- og rekreasjonsfiske på sjøen ses det foreløpig som svært byrdefullt å bli pålagt tilsvarende vilkår, unntatt for laks og ørret.

6.8 Etablering av lisenser/ registreringssystemer for fritidsfiske i andre land

DANMARK har hatt et system for registrering av fritidsfiske i sjø siden 1989 og har derfor mye data om sports- og rekreasjonsfiske. Systemet er fleksibelt slik at registrering / betaling kan gjøres via papir og postkontor eller via datamaskin / mobiltelefon. En har varierende priser utfra redskap, periode mv både for danske fiskere og turistfiskere. For sårbare arter kjøres særlige kontrollkampanjer knyttet til lisens/ registrering.

SPANIA, FINLAND, POLEN, LATVIA OG DELS TYSKLAND har de senere år etablert krav om registrering av fartøy for å få mer data og kontroll over sports- og rekreasjonsfisket i sine land særlig med tanke på sårbare kystarter som høstes både av sports og rekreasjonsfiskere og av yrkesfiskere.

USA innførte fra 1.jan 2007 et omfattende registrerings/ fiskekort system for fritidsfiskere i sjø i alle stater i USA. Både innlandsfiskeri og sjøfiske nær land administreres av den enkelte stat. Statens jurisdiksjon går normalt ut til 3 n.mil fra land. Avgifter for fiskekort, bøter ved brudd på reglene samt måter å registrere seg på varierer derfor fra stat til stat.

Noe av bakgrunnen for de omfattende grepene som ble gjort i forhold til fritidsfiske var en undersøkelse av U.S. Fish and Wildlife Service i 2006 som estimert 30.0 million fritidsfiskere i USA over 16 år som tok 403 mill fisketurer. Av disse fisket 7,7 mill i sjøen. I samme tid var det avdekket en del kystarter i dårlig forfatning. En kom til at en manglet gode nok data til en bærekraftig forskning og forvaltning av kystarter rundt USA.

Den omfattende inngripen i den private sfære og allemannsretten i USA har gjort at mange andre land nå vurderer det samme for å sikre bestandene langs kysten for fremtiden. (Kilder: Nettsider i de forskjellige stater i USA som regulerer fiskeri, miljø etc.)

I RUSSLAND har det nylig vært en del uro vedrørende et *lovforslag* om endringer i den eksisterende lovgivningen, men nye krav mot fritidsfiskerne om pliktig registrering/ betaling for å drive fritidsfiske. Den politiske ledelse ble kalt inn for å svare på hvordan et slikt ekstremt forslag kunne bli fremmet. En del mente ministeren burde gå.

Forslagene omfatter det russerne kaller "amatør- og sportsfiske" i den opprinnelige *Loven om fiske og vern av marine bio ressurser* av 2004. Etter alle protestene kom det i begynnelsen av mai 2011 et revidert forslag, hvor de har gått helt bort fra noen form for betaling for rekreasjonsfiske; det skal være fritt og gratis. Forslaget ble sendt på høring og det ble satt en frist ut 2011 for å få den nye reviderte loven vedtatt. I den russiske fiskeripressen ble det raskt foreslått å foreta endringer også i dette nye forslaget. Se oversettelse av noe av det foreslåtte regelverket under vedlegg 9.4. Prosessen skapte mye debatt og endte med at heller ikke det reviderte forslaget ble vedtatt i 2011.

SKJEMATISK OVERSIKT OVER INDIFIKATORER OG SYSTEMER PÅ OMRÅDET FRITIDSFISKE I EN DEL LAND

Country	Have a License/ registry system	Internet/ or paper based system	Cost of license/ Year	Size of fine if not registered	Effective enforcement	Other indicators on rec.fishing	No of reg. rec. fishers estimated and reg.	% of population	Estimated % of all fishing in tons	No Of Tourist fishers
Norway	no	-	-	-	-	Landing doc when fish is sold	?	?	?	?
Spain	YES Since 1999	BOTH	Angling: 3.5 € for 5 years. Spearfishing: 3.5 for 1	For 150-6000 € (Data from the Basque Country although they	No in general although depending on the		Ca 65.000 (Data from the Basque Country only).	Between 3-4%.(Data from the Basque Country,	Working on getting better data	Working on getting better data

			year. (Data from the Basque Country although they assume there are no important differences with the rest of the Spanish regions.)	assume there are no important differences with the rest of the Spanish regions.)	species the control is higher.			could be very similar for the total population from Spain.)		
Poland	Yes	paper	10 Euro	50-100 Euro	no	Maritime offices registers; Regional Inspectorates of Sea Fisheries; angling associations	?	?	?	?
France	No		-	-	-	Telephone survey + panel	380.000 (seabass) / 2.500.000 (all r,f)		?	?
Denmark	Yes Since 1989	Internet, mobile phone and postal office	Angling: Annual: 19 Euro; Week: 13 Euro Day: 5 Euro Passive gear annual: 37 Euro	Anglers: 67 Euro; Passive gear fishers: 134 Euro		Recall survey based on list of licenses holders combined with screening of the entire Danish population	Data for 2010: Passive gear: 33734 Anglers annual: 152723	Between 12 and 14 % of the entire Danish population has fished within the last 12 months	Depend on species and area, but for cod the overall estimated is 6.5 % and for ell 20%.	Unknown but number of daily licenses is 23716 and Weekly is 17305.
Finland	Licence system is multiform including land/waterbase owner's licence system. Besides that there is a common fisheries management fee for all fishers of 18-64 yrs for other fishing than angling (every man's right)	both	Varies, but the fisheries management fee is 22€	Varies		Regional studies	Estimated totally 1800000. Of those 380000 fishing in marine waters	34% for all, 7% for marine fishing only	6% of marine total catch, 22% of total national catch	?
Sweden	No	-	-	-	-	Very seldom	Est.1 mill 16-67 y 0,5mill other ages	Ca 15%	-	?
Latvia	Yes	Paper (logbook) for fishermen's using commercial gear, angler card for anglers	15EUR for angler card or some payment in local municipality for use of commercial gear	At least 30 EUR for anglers on angling without card, 30- 300 EUR on fishing without license		Only logbook, no rights to sell the catch	~70000 anglers cards; 815 in coastal waters in 2010		84% of fishermen's operating in the coastal waters	?

Germany	Incomplete Only one of the two coastal states (Baltic Sea) with marine fishing permit No license (permit) required for North Sea	both	Annual: 20 Euro Week: 15 Euro Day: 5 Euro	Charge because of black fishing Penalty varies widely (age, fish caught, location, federal state) Fine up to 5.000 Euro (on paper)	Partially Sea-based by marine coast guards, fisheries inspections Land-based by volunteers	Number of charter boats	1.400.000 rec fishing licenses (fresh + marine) Baltic Sea: 119.500-155.000 anglers estimated	1.75%	Recreational fishing catches 34 - 70% of the commercial cod catch in SD22	-
Netherland	No	-	-	-	-	No	640.000	1,4 %		
England	No	-	-	-	-	No	Estimates of 1-2M recreational sea anglers in England and Wales from surveys in 2004.	?	?	?

The Table was set up by Hanne Rasch, Directorate of Fisheries, Norway while attended the ICES PGRFS meeting Mai 2011 (Planning Group on Recreational Fisheries Surveys). The group is in 2012 changed into a regular ICES working group WGRFS because of increased focus on recreational fishing data. Information source of the table: Interview of members of the group. Failures because of different use of terms/ misunderstandings etc may occur. The table is quality checked and updated by members of the meeting and accepted to be used in public report. The table was updated by September 2011.

6.9 Betydning for å kunne dokumentere en bærekraftig forvaltning

Fiskeriforvaltningen er underlagt et økende press fra miljøsidene og forbrukerne om å kunne dokumentere bærekraftig forvaltning av alle fiskeslag og spore tilbake til rett fartøy for å dokumentere både i forhold til ulovlig fiske og til mattrygghet.

En er videre underlagt skjerpede krav i bl.a. havressurslovens § 7, forvaltningsprinsippet. Ved b) ”ei økobasert tilnærming som tek hensyn til leveområde og biologisk mangfold”. Myndighetene kan ikke bare se på økonomisk viktige fiskeslag ved sin vurdering av nødvendige tiltak, hele økobalansen skal ivaretas. Ved at flere kystarter er kommet på rødliste over sårbare arter øker presset ytterligere

Mangelfulle data om sports- og rekreasjonsfiske gjør det vanskelig for forvaltningen å få oppfylle disse kravene.

I sitt høringsbrev til FKD vedrørende arbeidsgrupperapport om turistfiske i sjø av 05.12.11 påpeker HI også at det er behov for bedre data og peker på behov for en generell registrering av fritidsfiske ved et obligatorisk småbåtregister mv, ikke bare i forhold til turistfiske.

I høringsbrev fra FKD, av 11.06.12 om vilkår for omsetning av torsk for fra fritidsfiske, foreslår FKD vilkår om registrering i Småbåtregisteret for å kunne omsette torsk.

6.10 Mulige forbedringer og juridiske endringer

Dersom det er et mål å øke identifiseringen av fartøy nytt til sports- og rekreasjonsfiske må en vurdere å få etablert en obligatorisk registreringsordning.

Ved eventuelt oppfølgende arbeid bør en se til at aktør bare trenger å registrere seg en gang, mens dataene kan flerbrukes til forskjellige formål. Registrering via Skipsregistrene og en Maritim portal med forgreninger mot fageter som fiskeri kunne vært hensiktsmessig.

I reglen om fritidsfiske, §§ 22 og 23 i havressursloven, er fartøy aktør (mot tidligere person). Dersom en innfører et krav om pliktig registrering av fritidsfartøy som nyttes til fiske bør det samtidig foreta en endring i forskrift om utøvelse av fisket i sjøen § 73, krav til merking, litra 1). Setning to *”Dersom registreringsplikten for fartøy ikke nyttes, skal redskapet være merket med eierens navn og adresse”* utgår. I første setning etter *”...merket med fartøyets registreringsmerke tilføyes” eller godkjent merke med registreringsnummer i småbåtregisteret”*

Aktører som har fått godkjent sitt fiskefartøy for ervevsmessig fiske er underlagt en helt annen mulighet for identifisering mot rett fartøy enn fritidsfiskere som selger fisken. Å få aktører som selger fisken over i denne gruppen vil øke muligheten til å identifisere rett fartøy samt kontrollere mulig skjult næringsfiske.

Inngripen i allemannsretten oppfattes av de fleste som svært byrdefullt og det er mange følelser knyttet til friheten ved fritidsfiske. Det kan imidlertid også bli byrdefullt dersom en på sikt får stadig færre kystressurser å fiske på og myndighetene mangler data til å identifisere fritidsfiske for å foreta forskning / iverksette regulerings- og kontrolltiltak i tide.

Forskere på området sports- og rekreasjonsfiske / fritidsfiske bruker i dag unødige ressurser i forsøket på å identifisere aktører via telefonkatalogen fordi en mangler identifisering av fartøy/ aktører. En risikerer at utvalget for forskningen ikke er representativt og at dette kan påvirke forskningsresultatet. Problemet er det samme ved forskning på kystarter som fiskes av både fritids- og yrkesfiskere, der bare den ene gruppen kan identifiseres.

Problemet forplanter seg til forvaltningen. Også her bruker en unødige ressurser for å identifisere aktører og uttak og har mangelfulle data for å vurdere nødvendige tiltak.

Fiskeridirektoratet ser behov for å starte prosessen med bedre identifisering av fritidsfartøy som nyttes til fiske, både de som omsetter fisken og de som fisker til eget bruk.

Fiskeridirektøren ser i første omgang behov for økt identifisering av fritidsfartøy som nyttes til fiske for å kunne kontrollere regelverket for fritidsfiske ved havressursloven §§ 22 og 23 der en har en omsetningsgrense per fartøy, fortiden på kr 50000. Problemet er at en ikke har noen identifiserte fartøy å kontrollere mot. En foreslår derfor krav om registrering av alle slike fartøy som fisker for omsetning.

En rekke aktører har den senere tid uttrykt behov for obligatorisk registrering av fritidsfartøy / fiskekort mv utfra forskjellige formål og mangler i eksisterende system, herav Havforskningsinstituttet og Fiskeri- og Kystdepartementet. Se kapittel 6. I avisen Fiskeribladet Fiskaren den 13.06.12 settes det søkelys på at flere hundre utenlandske ”fritidsfartøy” blir kjørt/ sendt til Norge for utleie til turistfiske av utenlandske turistoperatører uten at det er noen krav om registrering av fartøyene i Norge.

For å oppnå den ideelle mengde data kunne det på sikt vært hensiktsmessig at det gjenopprettet et obligatorisk småbåtregister. Fiskeridirektoratet ser det som utgangspunkt

hensiktsmessig at eventuelle nye registreringskrav etableres i eksisterende ordninger. Det foreligger et frivillig Småbåtregister som driftes av Redningselskapet som kan benyttes med en gang.

Som nevnt foreslår Fiskeridirektoratet krav om at alle fiskefartøy skal registreres i Skipsregisteret. På sikt vil anse det hensiktsmessig om alle fartøy registreringer ble samlet på samme sted med enkel tilgang for aktuelle brukere av informasjonen via f. eks en Maritim portal. 36, Videre arbeid mot et mulig obligatorisk småbåtregister bør skje på tvers av de aktuelle etater.

I det videre skisseres noen av behovene en ser for data på området fritidsfiske samt en skisse for mulige måter å gå frem i fremtiden for å oppnå en ideell identifisering, dersom dette anses formålstjenelig.

For fiskeri relatert informasjon vil det være behov for en årlig oppdatering av data og da på internett. Ved å etablere en direkte registrering av fisket på internett med en kartløsning kunne registrering av hvor fisket foregår/ redskap/ fiskeslag blitt direkte akkumulert i statistikk og synlige i kart for hvor en fisker etc. Turistfisket kunne samtidig vært fulgt opp.

Den Maritime Portalen der man skal registrere seg kunne hatt generell informasjon og lenker til regler om fritidsfiske, minstemål, kart, noe om sårbare arter/ rødliste og risikoen, kontaktperson i Fiskeridirektoratet og nr til tipstelefonen.

TANKESKISSE FOR MULIG VIDERE VURDERING (har kun vurdert nødvendige fiskerirelaterte data som må til for å oppnå ønsket identifisering av fritidsfartøy):

AKTUELLE SPØRSMÅL DERSOM EN SVARER JA I SMÅBÅTREGISTERET PÅ OM FARTØYET NYTTES TIL FISKE

(Både norske og utenlandske fartøy; krav om årlig oppdatering før fisket startes)

*Betyr at feltet må fylles ut!

*Navn Telefonnummer E-mailadresse *Postadresse *Personnummer på eier

*Område for fisket (merke av direkte i kart) *Fylke *Kommune

*Fartøy (krysse av i str.gruppe)	Nr i Småbåtregisteret	CIN nummer
*Motor (krysse av ingen; under 10 hkr; osv)		
Eier har flere fartøy det fiskes fra? 1 2 3 4 flere (mulighet til reg av disse?)		
*Skal fartøyet leies/ lånes ut til turistfiske? (Oppfølgende spørsmål hvis ja)	Ja	Nei
*Ble fartøyet nyttet til "catch and release" fiske i 2011 (Oppfølgende spørsmål hvis ja)	Ja	Nei
*Ble det fisket fra fartøyet(ene) i 2011 (i fjor)?	Under 100 kg,	100kg -1000kg, over 1000kg
<i>(NB. Kun for forskningsformål, ikke kontroll!)</i>		
*Ble det fisket for omsetning i 2010?	Nei	Ja
*Ble det fisket med fastående redskap i 2011?	Nei	Garn Teiner Annet
*Kryss av på de fiskeslag som ble fisket i 2011	Ingen	Hummer Kysttorsk Annet
*Ønsker bekreftelse på registrering:	per sms	per e-mail per post
(merk av på minst en av dem)		
Fartøy/ fiskeredskap merkes med nr. i Småbåtregisteret!		

6.11 Konklusjoner

Fiskerimyndighetene har p.t. ingen muligheter til å identifisere fartøy/ uttak av havet fra fritidsfiskere, turistfiskere, catch and release etc.

Mangelfulle data om sports- og rekreasjonsfiske gjør det vanskelig for forvaltningen å oppfylle de skjærpede krav i bl.a. havressurslovens § 7, forvaltningsprinsippet. Ved havressursloven ble reglene om fritidsfiske endret ved at fartøy ble aktør i stedet for person. Både redskapsbegrensningene i § 22 og omsetningsgrensen i § 23 er knyttet til fartøy.

Ved kravet om at omsatt fritidsfisk skal føres på sluttseddel vil en innhente data om person som har fisket. En har imidlertid ingen mulighet til å kontrollere opp mot fartøy det fiskes fra siden fartøy ikke kan identifiseres. Det nye regelverket er derfor ikke kontrollerbart.

Jakt, innlandsfiske og sjøfiske etter laks har lenge hatt varierende krav om registrering/ lisens. Kravet er allment akseptert, mens det for sjøfiske fremstår som en inngripen i allemannsretten å få tilsvarende krav, bortsett fra fiske på laks og ørret i sjøen.

En rekke land har de senere år innført krav om registrering av fritidsfartøy mv for å sikre sårbare bestander for fremtiden.

Som forvalter av livet i havet ser Fiskeridirektoratet ser noen behov for å starte prosessen med bedre identifisering av fartøy som nyttes til sports- og rekreasjonsfiske.

Fiskeridirektøren ser i første omgang behov for økt identifisering av fritidsfartøy som nyttes til fiske for omsetning for å kunne kontrollere regelverket for fritidsfiske ved havressursloven §§ 22 og 23 der en har en omsetningsgrense per fartøy, fortiden på kr 50000. Problemet er at en ikke har noen identifiserte fartøy å kontrollere mot. En foreslår derfor krav om registrering av alle fritids fartøy som fisker for omsetning.

En rekke aktører har den senere tid uttrykt behov for obligatorisk registrering av fritidsfartøy / fiskekort mv utfra forskjellige formål og mangler i eksisterende system, herav Havforskningsinstituttet og Fiskeri- og Kystdepartementet. Se kapittel 6. I avisen Fiskeribladet Fiskaren den 13.06.12 settes det søkelys på at flere hundre utenlandske "fritidsfartøy" blir kjørt/ sendt til Norge for utleie til turistfiske av utenlandske turistoperatører uten at det er noen krav om registrering av fartøyene i Norge.

For å oppnå den ideelle mengde data kunne det på sikt vært hensiktsmessig at det gjenopprettas et obligatorisk småbåtregister. Fiskeridirektoratet er imidlertid av den oppfatning at oppretting av et obligatorisk fartøyregister for alle fritidsbåter må ses som et ledd i et større prosjekt. Sett i forhold til formålet i denne utredningen alene kan det synes som om de administrative kostnadene og inngrepet for den enkelte borger er uforholdsmessig høye. Et slikt register bør derfor favne bredere, og kanskje vurderes opp mot andre formål som sikkerhet på sjøen, behov hos finansnæringen og politiet , turistfiske etc.

Fiskeridirektoratet ser det som utgangspunkt hensiktsmessig at eventuelle nye registreringskrav etableres i eksisterende ordninger. Det foreligger et frivillig Småbåtregister som driftes av Redningselskapet som kan benyttes med en gang.

Fiskeridirektoratet anbefaler i denne rapporten krav om at alle ervervsfartøy for fiske registreres i Skipsregisteret. På sikt vil anse det hensiktsmessig om alle fartøy registreringer ble samlet på samme sted med enkel tilgang for aktuelle brukere av informasjonen via f. eks en Maritim portal. 36, Videre arbeid mot et mulig obligatorisk småbåtregister bør skje på tvers av de aktuelle etater.

7 ANDRE PÅGÅENDE PROSESSER

7.1 Fiskeridirektoratets arbeid med gjennomføring av forvaltningsprinsippet og arbeid med rødlistede arter

Fra og med 2010 har Fiskeri- og kystdepartementet fastsatt hvilke bestander (der ressursforskningen er begrenset) det skal rettes særlig forvaltningsmessig oppmerksomhet mot. Disse bestandene er vurdert til å ha et stort behov for overvåking og eventuelt nye tiltak for å fylle kravene som følger av forvaltningsprinsippet i havressurslovens § 7 som bl.a. krever ”en økosystembasert tilnærming som tek omsyn til leveområde og biologisk mangfald”. Oversikten oppdateres årlig med prioriterte bestander mv, i forbindelse med fremlegging av statsbudsjettet. (Ref. tabell 6.12 i Prop. 1 S (2011-2012)).

De 12 artene som er prioritert for 2012 er østersarter, haiarter havmusarter og skatearter, kveite sør, kysttorsk, lange og brosme, leppefisker, rauåte og uer. Ytterligere informasjon om forvaltningsprinsippet og hvordan en planlegger å arbeide videre med de 12 prioriterte artene finnes på <http://www.fiskeridir.no/fiske-og-fangst/forvaltningsprinsippet>.

Ålen fikk i 2006 status som kritisk truet (strengeste kategori) i artsdatabankens rødliste. Det innebærer at rødlistekomiteen anså det som 50 % sannsynlig at ålen dør ut innen 60 år. Forskere anbefalte fredning i 15 år. Tiltak er iverksatt.

Bestanden av norsk kysttorsk avtok kontinuerlig fra 1994 til 2003, og har siden vært på om lag samme lave nivå. Gytebestanden i 2010 er beregnet til å være en av de laveste, og pga. høy fiskedødelighet kommer den sannsynligvis ikke til å øke de nærmeste årene. ICES klassifiserer bestanden til å ha redusert reproduksjonsevne, og sier at den ikke blir høstet bærekraftig.

Hummer (*Homarus gammarus*) ble i 2006 ført opp på den nasjonale rødlisten som ”nær truet”. I 2008 ble det innført en rekke nye reguleringer for fangst av hummer med blant annet økt minstemål, vern av rognhummer, reduksjon i antall teiner per fisker/båt og påbud om fluktåpninger. Det har vært økte kontrolltiltak og Havforskningsinstituttet har gjennomført forskning på hummer. Se punkt 7.4.

I vedlegg 9.7 ligger statistikk på detaljnivå med art og mengde fritidsfisk omsatt via fiskesalgslag som kan sammenholdes med rødliste og prioriterte.

7.2 Nasjonalt og internasjonalt arbeid for bekjempelse av IUU

Norge har siden rundt 1990 jobbet kontinuerlig for å bekjempe det økende illegale fisket som kommer i kjølvannet av reguleringer med av kvoter mv. En jobber med en rekke tiltak parallelt og innså tidlig at samarbeid internasjonalt var påkrevet. Arbeid med illegalt fiske og sporing er to sider av samme sak. Havnestatsregimet er ett av mange tiltak internasjonalt. Alle tiltak er avhengig av at primæridentifikatorene holder og at en har sikre metoder for å føre informasjonen om fangst videre gjennom fangstdagbok og landings/sluttseddel og med ens standarder.

7.3 Forskning på arter der fritidsfisket utgjør en vesentlig andel

Havforskningsinstituttet gjennomførte i 2008 en studie av hummerfisket på Sørlandet for å beregne hvor mye som fanges totalt sett. Deres funn viser at største delen av hummerfangsten ble tatt av fritidsfiskere, at den faktiske fangsten er 14 ganger høyere enn det som blir rapportert og at tre av fire hummer som ble fisket av yrkesfiskere, ikke ble rapportert inn jfr. undersøkelsen «Forvaltning av hummer langs Skagerrakkysten: Fritidsfiske, urapporterte kommersielle fangster og marine bevaringsområder».

HI mener også at estimatet i undersøkelsen med all sannsynlighet er underestimert av hvor mye hummer som faktisk blir fanget hvert år. Studiet har kun tatt for seg hummersesongen, altså når det er lov å fiske hummer. Størrelsen på den ulovlige fangsten av hummer utenfor sesong er ikke kjent.

I 2008 var førstehåndsprisen for hummer på 321 kroner per kilo. Det kan derfor argumenteres for at den totale verdien av hummer fisket på Sørlandet i 2008 var på i overkant av 8 millioner kroner, mens det kun ble omsatt hummer for rundt 587 000 kroner. Til sammenligning var totalomsetningen av offentlig landet hummer i hele Norge på 9,8 millioner kroner i 2008.

I 2010 gjorde HI/ Kleiven en tilsvarende feltundersøkelse på hummer i Østfold og Vestfold. Funnene pekte i samme retning som 2008 undersøkelsen lenger sør, 73 % er fisket av fritidsfiskere og rapportert fangst som er landet bare utgjør 9,6 % av det totale hummer fisket i perioden.

Det er ingen kunnskap om de totale landingene av hummer i andre områder av landet. Med andre ord er det offisielle tallet for omsetning av hummer i Norge en dårlig indikator på den totale verdien av hummerfisket. Å synliggjøre den totale verdien av et fiske er viktig for å tydeliggjøre samfunnsbetydningen av en ressurs.

Studiet viser med all tydelighet at fritidsfisket er en viktig komponent i hummerfisket. Dette er noe forvaltningen må ta hensyn til ved eventuelle nye reguleringer. Det kommer også tydelig frem at de som arbeider med rådgivning og forvaltning av hummerbestanden, ikke kan basere seg på at landingsstatistikken viser den reelle fangsten, fordi fritidsfiskere dominerer uttaket, og yrkesfiskerne underrapporterer sine fangster. Forvaltningen står derfor overfor store utfordringer med å treffe de rette tiltak for å gjenoppbygge bestanden.

Det har vært foretatt forskning og forvaltningstiltak på flere arter som er vurdert som sårbare og som høstes ved fritidsfiske, som kysttorsk. En har imidlertid ikke data for hvor stor del av de forskjellige artene som fiskes ved fritidsfiske. Det problematiske er manglende data om fritidsfiskerne etc. for å få tatt et representativt utvalg og derved få gode nok tall til gjennomføre en bærekraftig forvaltning også på sårbare kystarter.

7.4 Konklusjoner

En rekke forsknings- og forvaltningsprosesser som f.eks rødliste problematikk er avhengig av bedre identifisering/ data for sports- og rekreasjonsfisket .

8 DETALJER OM FORSLAG TIL TILTAK

8.1 Nasjonalt krav om IMO nummer for fartøy over 100 tonn som skal fiske eller levere fisk i NØS

Jfr. Tabell 3.1 har allerede 98 % av norske fiskefartøy over 100 tonn, som fisker internasjonalt, IMO nummer. Av fartøy som bare oppholdt seg i norske farvann i 2010 hadde tilsvarende 88 % IMO. Det påløper ingen ekstra kostnader å registrere seg for fartøy som allerede er registrert i Skipsregisteret med kjenningssignal og Skipsregistrene vil bistå med registrering. Det anses ikke byrdefullt å innlemme IMO nummer i Fiskeridirektoratets registre, men juridisk og en praktisk tilpasningsprosess vil komme. Krav bør rettes mot alle norske fartøy i det vil variere hvilke fartøy som ferdes internasjonalt og ettersom det ikke er byrdefullt å registrere seg.

Nytteverdien for å hindre IUU er stor ved at IMO er sporbart i hele fartøyets levetid, motsatt kjenningssignalet som skifter ved skifte av nasjonalitet. IMO registrering har også en effektiviserende gevinst for forvaltningen ved raskere mulighet til å tilbakespore fartøyets historikk nasjonalt og internasjonalt samt for å vurdere tilknytning, kvoter, krysseierskap osv med tanke på å avdekke større organisert kriminalitet.

IMO nummer er vurdert som den eneste kjente, unike identifikator for fiskefartøy som omsettes/ ferdes utenfor et lands område. Forøk på å fremme felles krav om IMO nummer i internasjonale fora er gjort via NEAFC i forhold til havnestatsavtalen og i forbindelse med FN organet FAO, men har strandet på at EU landene har et eget EU nummer som fungerer innad i EU og i forhold til FAO at fattige land ikke har råd til avgiften til registrering i Lloyds Register hvor betaling skjer fra landet og ikke enkeltfartøy.

Krav om IMO registrering for fiskefartøy over 100 tonn , anses som godt egnet og et rimelig og enkelt tiltak sett både fra nærings- og myndighets ståsted. Ved å stille krav til alle norske fartøy og utlendinger i NØS og søke å påvirke andre til å gjøre det samme vil det ha en effekt i kampen mot IUU.

Juridiske vurderinger rundt hvilke regelverk krav om IMO må innlemmes i for å oppnå ønsket effekt samt mulige måter kan leses under avsnitt 3.5. Eventuelle hindringer av juridisk/ avtalemessig art må vurderes.

8.2 Krav om at alle ervervsfartøy for fiske skal registrere seg i Skipsregisteret

Skipsregisteret er et realregister der kravene til kjenningssignal / tildeling av kjenningssignal fordrer krav til historisk dokumentasjon tilbake til byggetidspunkt, innhugging av merke etc. Kjenningssignalet er unikt for fartøy som er registrert i norsk register.

Deler av oppgaven i bestillingen fra FGD var å se hvordan knytningen mellom fiskefartøy, eier av fartøyet og fiskerettighet kan sikres over tid. For slike formål ser en at realregisteret i

skipsregisteret samt kjenningssignalet som er hugget inn i skrog og som holdes uendret i norske farvann gir et klarere skille mellom fartøy og eier enn merkeregisteret der identifikatoren kun er malt på skroget og kan overmales, men der fartøyets for øvrig er godt dokumentert. Fiskeridirektoratets egen fartøy ID følger fartøyet så lenge det forblir norsk, men er kun nyttet internt og ikke merket på selve fartøyet.

På sikt bør alle ervervsfartøy for fiske få kjenningssignal som indikator. Å innføre krav til slik registrering for alle norske ervervsfartøy for fiske per i dag anses optimalt i forhold til sporing i sann tid. Kravet vil være noe omfattende for eldre eiere av eldre fartøy fordi mange av disse har mangelfull dokumentasjon og for forvaltningen både pga mangelfull dokumentasjon og mengden fartøy.

Dersom fartøyene skal registreres i Skipsregisteret, vil en kunne benytte Kunngjøring i hht sjølovens § 36 for dokumentasjon av hjemmelsforhold for en del av de fartøy som er under 15m. Dette forutsetter at eier kan dokumentere sitt eierforhold minst 10 år tilbake.

Et hensiktsmessig nivå vil være en gradvis innfasing med krav om at alle nye(re) ervervsfartøy som skal nyttes til fiske registreres i Skipsregisteret. Disse fartøyene vil ha dokumentasjonen i orden. En gradering basert på størrelse kan også vurderes.

8.3 Vurdere reduserte krav for å registrere seg som yrkesfisker

En del av fritidsfiskerne er i grenselandet for yrkesfiske. Ved registrering som yrkesfisker vil fartøy få krav om registrering og merke på båten. Fisker vil da ikke lenger være undergitt redskapsbegrensningene i havressurslovens § 22.

8.4 Krav om registrering av fritidsfiskefartøy fordrer krav om merking av fartøy og faststående redskap

Obligatorisk krav om registrering i et småbåtregister må ha en merking av fartøyet som gjør den unik. Det kan være hensiktsmessig at denne merkeordningen lages på en annen måte enn f.eks fiskefartøy der eier står på Blad B eller Blad A. Dette for at vi lett kan skille disse båtene ute i felten. Til orientering har f.eks Spania en tallkode i reg. nr. på båten som skiller disse gruppene.

Det er også behov for mer entydig merking av konkret fartøy for å hindre bruk av yrkesfartøy til å oppnå ekstra kvote, fiktive fritidsfiskere samt bedre kontroll med fartøy som nyttes til turistfiske. Videre vil det være nødvendig med identifisering av fartøyet for å kunne kontrollere 50 000 kr grensen for omsetning av fritidsfisk som gjelder per fartøy.

I henhold til gjeldende regelverk skal fiskeredskap som står i sjøen være tydelig merket med navn og adresse. Merket skal finnes på minst én av blåsene eller bøyene som tilhører redskapene. På utstyr som ikke har blåse eller bøy, skal en merke selve redskapen. Yrkesfiskere må merke redskap med båtens registreringsnummer.

Ved iverksettelse av eventuelt krav om obligatorisk registrering i Småbåtregister bør merking av faststående redskap til fritidsfiske knyttes opp mot dette registreringsnummeret på fartøyet i stedet for navn/ adresse for å oppnå identifikasjon/ sporing opp mot fartøy. Dette vil også

gjøre det mulig å kontrollere 50 000 kr grensen for omsetning av fritidsfisk som gjelder per fartøy.

For å oppnå en sikrere identifisering bør en også få utviklet merkeutstyr til bruk for fartøy og redskap med identifisering mot registerdata. Dagens merkeordning med tusj på blåse er ofte lite entydig og viskes lett ut.

Det er også behov for mer entydig merking av konkret fartøy for å hindre bruk av yrkesfartøy til å oppnå ekstra kvote, fiktive fritidsfiskere samt bedre kontroll med fartøy som nyttes til turistfiske. Det bør velges en type godkjent merke av fartøy så vel som fiskeredskap.

Om juridiske vurderinger knyttet til skjerpet merkekrav, se punkt 6.12.

8.5 Samordning for effektiv forvaltning og minst mulig byrde for fritidsfisker

De samme aktører kan være i situasjon der de vil leie ut båt til turistfiskere og selv er fritidsfiskere med den samme båten. Et nytt registreres bør, uavhengig av hvilke formål som ligger bak, være laget slik at den enkelte kan registrere seg ett sted.

En rekke aktører har den senere tid uttrykt behov for obligatorisk registrering av fritidsfartøy / fiskekort mv utfra forskjellige formål og mangler i eksisterende system, herav Havforskningsinstituttet og Fiskeri- og Kystdepartementet og behov om data i forhold til toll og sikkerhet, behov hos finansnæringen, politiet og for å kunne kontrollere forhold rundt turistfisk se kapittel 6. I avisen Fiskeribladet Fiskaren den 13.06.12 settes det søkelys på at flere hundre utenlandske "fritidsfartøy" blir kjørt/ sendt til Norge for utleie til turistfiske av utenlandske turistoperatører uten at det er noen krav om registrering av fartøyene i Norge.

For å oppnå den ideelle mengde data kunne det på sikt vært hensiktsmessig at det gjenopprettas et obligatorisk småbåregister. Fiskeridirektoratet er imidlertid av den oppfatning at oppretting av et obligatorisk fartøyregister for alle fritidsbåter må ses som et ledd i et større prosjekt. Sett i forhold til formålet i denne utredningen alene kan det synes som om de administrative kostnadene og inngrepet for den enkelte borger er uforholdsmessig høye. Et slikt register bør derfor favne bredere, og vurderes opp mot andre formål som sikkerhet på sjøen, forsikringsordninger, turistfiske etc.

Fiskeridirektoratet ser det som utgangspunkt hensiktsmessig at eventuelle nye registreringskrav etableres i eksisterende ordninger. Det foreligger et frivillig Småbåregister som driftes av Redningselskapet som kan benyttes med en gang.

Som nevnt foreslår Fiskeridirektoratet krav om at alle fiskefartøy skal registreres i Skipsregisteret. På sikt vil anse det hensiktsmessig om alle fartøy registreringer ble samlet på samme sted med enkel tilgang for aktuelle brukere av informasjonen via f. eks en Maritim portal.

Videre arbeid mot et mulig obligatorisk småbåregister bør skje på tvers av de aktuelle etater.

9 VEDLEGG

9.1 Oppsummering fra to møter med Sjøfartsmyndighetene m.fl.

OPPSUMMERING FRA MØTE 27.5.2010 MELLOM SJØFARTSDIREKTORATET, SKIPSREGISTRENE OG FISKERIDIREKTORATET OM PRIMÆRIDENTIFIKATORER MV

Møtet ble avholdt i Fiskeridirektoratet

Tilstede var representanter fra Skipsregistrene, Sjøfartsdirektoratet og Fiskeridirektoratet.

I. Entydig identifikator for fiskefartøy

1. Kort innledning om bakgrunnen for å utrede mer entydig identifikator v/ Statistikkavdelingen F.Dir
2. Fiskerimyndighetenes eksisterende identifikatorer for fartøy v/ Ressursavdelingen F.Dir, Fartøy og deltagerseksjonen (10 min)
3. Muligheter i Sjøfartsmyndighetenes eksisterende registreringsordninger v/ Sjøfartsdirektoratet (10 min)
4. Vilkår, rutiner og kostnader ved IMO registrering samt ved endringer av informasjonsgrunnlag. v/ Skipsregisteret (10 min)
5. Diskusjon rundt mulige løsninger; deriblant ”er IMO mulig for alle fiskefartøy, herunder fritidsfartøy som driver kommersielt fiske”, ”hvilket regelverk kan være aktuelt for eventuelt pålegg”, ”ansvar for kontroll”

Behovet for en mer entydig primæridentifikator for fiskefartøy har utspring i det økende kravet til sporing av fisk av hensyn til IUU fiske (illegal, unreported, unregistered) og til mattrygghet. Fiskeridirektoratet utreder saken for Fiskeri- og kystdepartementet. Dagens regler innebærer svartelisting av fartøy som har deltatt i slikt fiske.

I merkeregisteret er det i dag ca. 6 500 fartøy, ca. 1/3 av disse har ikke kjenningssignal. Av fiskefartøy med en bruttotonnasje over 100 som er registrert i Skipsregistrene er det 478 som har fått tildelt IMO-nummer og ca. 40 -50 som ikke har det. Fiskeridirektoratet har foreslått at IMO-nummer skal føres i merkeregisteret for fartøy som har fått tildelt dette. IMO-nummeret vil følge fartøyet så lenge det eksisterer, uansett nasjonalitet.

Fartøy som skal føres i Skipsregisteret (NOR) skal tildeles kjenningssignal. Kjenningsnummeret vil da følge fartøyet så lenge det eksisterer og er norsk.

Det påløper ingen ekstra kostnader for å registrere IMO nummer bortsett fra det fysiske på fartøyet. Når det gjelder mulige endringer i basisinformasjon underveis, som salg, blir det ingen tilleggsarbeid i tilknytning til IMO for næringsaktør. Å få mindre fartøy registrert i skipsregisteret (slik at de får kjenningsnummer) koster kr. 2500 for de minste fartøyene. I tillegg kommer kostnader til ”godkjente foretak”. Skipsregisteret kan veilede fartøy ved eventuelle nye registreringer.

Konklusjoner:

Det var enighet om at det beste alternativet innenfor dagens rammer vil være at IMO-nummer skal være entydig identifikator for fartøy med en bruttotonnasje over 100 og at kjenningssignal skal være entydig identifikator for fartøy som er under denne størrelse.

Sjøfartsmyndighetene ga uttrykk for samsvarende behov/ønske som fiskerimyndighetene om å få til en entydig og varig identifikator for fiskefartøy samt å få en identifikator for alle fartøy, herunder fritidsfartøy som driver kommersielt fiske. De vil se på muligheten for tilsvarende fremstøt i sine etater samt sjekke med Loyds muligheten for at fartøy med bruttotonnasje under 100 kan registreres med IMO nummer.

Fiskeridirektoratets statistikkavdeling utarbeider forslag til krav i landingsforskriften om IMO-nummer for de største fartøyene og krav om føring i Skipsregistrene for de minste fartøyene (føring i skipsregistrene krever tildeling av kjenningssignal). Tilsvarende vil bli vurdert i forhold til fartøy som leverer som fritidsfartøy i hht Havressursloven (levering av fangst for inntil 50 000,-).

OPPSUMMERING FRA MØTE 29.4.2011 MED SJØFARTSMYNDIGHETENE VEDRØRENDE PRIMÆRIDENTIFIKATORER FOR FISKEFARTØY, FRITIDSFARTØY ETC. (WEBSAK 2010/6907)

Møtet ble avholdt i Fiskeridirektoratet.

Til stede på møtet var representanter fra Skipsregistrene, Sjøfartsdirektoratet, Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet.

I. Status og oppfølging av utredningsarbeidet.

Fiskeridirektoratet innledet møtet med å orientere om bakgrunnen for utredningsarbeidet om primæridentifikatorer i blå sektor etter opprinnelig bestilling fra Fiskeri- og kystdepartementet 6. mai 2009 (2009/11895), basert på rapport av 8. april 2009 fra Mattilsynet og Nofima, samt oppgaver gitt i tildelingsbrev. Fiskeridirektoratets utredning vil kun være rådgivende for departementet, eventuelle forskriftsendringer vil bli sendt på høring på vanlig måte.

Bakgrunnen for arbeidet er det økende kravet til sporing av fisk av hensyn til mattrygghet og til bekjempelse av IUU-fiske (illegal, unreported and unregistered).

Det er mange ulike behov og motstridende hensyn.

1. Fiskefartøy over 100 bruttotonn, IMO-nummer:

Det er i dag ikke krav om at fiskefartøy skal ha IMO-nummer, men de fleste norske fiskefartøy i denne gruppen har IMO-nummer i tillegg til kjenningssignal. FAO har tatt opp spørsmål om pliktig IMO-nummer på fiskefartøy over 100 bruttotonn. Forslaget strandet imidlertid på økonomi – det enkelte land må betale og det er land som ikke har råd til dette.

2. Fiskefartøy under 100 bruttotonn, kjenningssignal:

Sjøloven har også nå regler om svartelisting, men reglene er ennå ikke trådt i kraft.

Håndhevelse av reglene vil bli problematisk for fartøy som ikke har IMO-nummer.

Kjenningssignal kan brukes om igjen, jfr. endring 15.12.2009 i forskrift 27.6.2002 nr 753 om skips navn, kjenningssignal og hjemsted mv § 6 fjerde ledd.

Pr. 29.4.2011 er det 6122 fartøy i merkeregisteret, hvorav 1902 fartøy som ikke har eller ikke har oppgitt kjenningssignal.

Skipsregistrene registrerer byggenummer og verft på fartøyet, Fiskeridirektoratet gjør det ikke.

Fiskeridirektoratets elektroniske merkeregister genererer et unikt EDB-IDnummer for det enkelte fartøy. Dette er forutsatt å skulle følge det enkelte fartøy. For fartøy som ikke har kjenningssignal er det imidlertid i praksis vanskelig over tid å forsikre seg om fartøyets identitet dersom fartøyet har vært slettet i merkeregisteret i en periode og har hatt flere eierskifter når det søkes innført i merkeregisteret igjen. Dette nummeret er for øvrig et nummer som kun nyttes internt i Fiskeridirektoratet.

3. Fritidsfartøy:

Har ikke vært sett på som et problem før nå. Krav stilles nå både med hensyn til mattrygghet, det at Norge må kunne dokumentere at det er et bærekraftig fiske og lovlig fanget fisk samt at havforskerne trenger oversikt over hvor stor del av den enkelte bestand fritidsfisket tar ut.

Hva vil være hensiktsmessig ved en eventuell ny registreringsordning for fritidsfiske?

Det er nedsatt en partssammensatt arbeidsgruppe som tar for seg turistfiske i sjø og som skal vurdere mulige forvaltningstiltak overfor næringsvirksomhet basert på turistfiske i sjø. Skal turistfisket være levedyktig over tid, er den avhengig av at fisket skjer på en bærekraftig måte. Det er behov for å samle kunnskap om næringen, samt gjennomgå og vurdere mulige reguleringer og/eller forvaltningstiltak. Rapporten skal være ferdig i mai/juni 2011.

8 av de viktigste fiskeartene står for 80 % av eksporten. Nå er fokus også rettet mot de mindre beskattede artene og som vi har lite forskning på. Biologisk mangfold er viktig å ta vare på. Det er utarbeidet prioriteringsverktøy i forhold til Havressursloven og plikten der til å vurdere tiltak. Tabeller utarbeides årlig for å finne ut hvor det er størst behov for tiltak, for eksempel leppefisk, kysttorsk, pigghå.

Havforskningsinstituttet (HI) må ha gode estimater på den enkelte bestand og på uttaket av denne bestanden. Det er ingen registre over hvem som driver med turistfiske, fritidsfiske etc. HI har tro på anonyme utvalgsundersøkelser. HI ønsker å kvantifisere hva en gruppe tar ut av den enkelte bestand. EU har pålagt sine medlemsland å kvantifisere uttaket. Australia og USA har store program for gjennomføring av informasjonsinnsamling. HI trenger liste over de som deltar for å kunne drive utvalgsundersøkelser (Telefonkatalogen, fiskekort, de som driver utleie av fritidshytter med båt, utlendinger som driver fiske, liste over fartøy som nyttes mye til turistfiske, utleiebåter, fritidsfartøy, liste over fartøy som driver med garn og line.)

Skipsregistrene har ikke opplysninger om fritidsfartøys aktivitet i fritidsfiske.

HI viser til at lokale bestander kan forsvinne dersom det lokalt blir stort fiskepress. Det vil tvinge seg frem et krav om ordentlig system, og vi må være proaktive. Havforskerne ønsker i utgangspunktet en ordning med fiskekort.

Småbåtregisteret er privat, og det er frivillig å registrere fartøy der. Det må betales for å innhente opplysninger fra småbåtregisteret. Det er nå registrert ca. 160 000 fartøy der, ved oppstart var antallet ca. 300 000. Redningsselskapet har fått konsesjon for å drive registeret i 10 år (2005 – 2015). Skipsregistrene kan ikke bygge opplysninger om eierforhold på småbåtregisteret alene. Dersom det er tvil om eierforholdet til et fartøy, så må Skipsregistrene kunngjøre før det kan registreres.

Som et alternativ har Fiskeridirektoratet vurdert å etablere en enkel ”registrering” av fritidsfartøy som lett kan aksepteres av allmennheten, eventuelt benyttes til et ”gratis” fiskekort, og at dette må gjøres før man starter opp den enkelte sesong. Det er behov for merking, registrering og noe som kan kontrolleres også på feltet (båt/redskap (klistremerke?). Dette vil kunne avhjelpe HIs behov for et utvalg å forholde seg til. De som driver utleie kan for eksempel krysse av ulike alternativ, turistfiske, fiske for salg osv. Behov for sanksjoner dersom reglene ikke følges?! Behov for kontroll og kontrollrutiner.

Utfordring: Registrerte data blir fort gamle, de må kontinuerlig oppdateres og vedlikeholdes. En slik registrering vil avhjelpe HIs behov for å kunne søke informasjon i et gitt utvalg, men det vil ikke løse utfordringene i forhold til unik identifikasjon av fartøy. På en annen side så må det også tas hensyn til at en skal dokumentere ”lovlig fiske”, og at en slik enkel registreringsordning vil være bedre enn ingenting (slik vi har i dag).

HI ønsker også oversikt over hvem som har fartøy til utleie i turistfiske. Det er anslått å være ca. 445 slike bedrifter i dag. Hva med turister som har med egen båt? USA har fiskekort og registrering av båt. Fiskekort kan gjelde for et år eller for et avgrenset antall dager. Offentlig obligatorisk register eller frivillig privat register?

I tillegg til de behov fiskermyndighetene har i forhold til unik identifikasjon ble det også trukket frem flere fordeler med et offentlig obligatorisk register for fritidsbåter, både i forhold til miljø og forurensning, smugling, tyveri, forsikring, leteaksjoner etc. og at det vil være viktig at alle myndighetsområdene spiller på lag, dette vil etter hvert bli et internasjonalt tema og Norge bør være i fronten her. Et slikt offentlig register ville gitt mulighet til å krysse av i egen rubrikk at fartøyet nyttes til fritidsfiske, turistfisk og lignende. Igjen vil dette sette krav til jevnlig oppdaterting og vedlikehold, ikke bare i forbindelse med salg av fartøy – bruken av fartøyet ville kunne endres over tid selv om fartøyet ikke selges. Det ble også reist spørsmål om bruk av fritidsfartøy til fritids-, turist- eller rekreasjonsfiske ville utløse ulike nye sikkerhetskrav for det enkelte fartøy hos sjøfartsmyndighetene.

Fritidsfartøy i Skipsregistrene: Fartøy fra 15 meter og over skal stå i Skipsregisteret, fartøy fra 7 meter kan stå der. Per i dag står det ca. 6 000 fritidsfartøy og ca. 1 500 mindre arbeidsbåter i Skipsregisteret. Sverige har registreringsplikt for fartøy fra 12 meter og over, fartøy under den størrelse kan registreres. Det legges til grunn at de fleste land har tilsvarende. Alle fartøy som føres i Skipsregisteret skal tildeles kjenningssignal. Kjenningssignalet er plassert på skroget. Det koster kr. 2 660,- å få fartøy registrert i Skipsregisteret. I tillegg kommer kostnader til kjenningmåling og eventuelle kunngjøringskostnader dersom det ikke kan dokumenteres eieropprinnelse/eierkjede/hjemmelsrekke.

Utfordring i forhold til unik identifikator: Det er åpnet for at allerede benyttet kjenningssignal kan benyttes om igjen på et annet fartøy. For fritidsfartøy med skroglengde mellom 2 og 24

meter som er CE-merket fører Skipsregisteret CIN-kode på det enkelte fartøy (HIN-kode til og med 1.1.2006).

Utveksling av opplysninger: Sjøfartsdirektoratet legger til rette opplysninger på web-services, bl.a. fartøy med gyldige sertifikater. Sjøfartsdirektoratet mottar data via web-service fra Skipsregistrene. Forholdene ligger til rette for at Skipsregistrene og/eller Fiskeridirektoratet kan lage lignende interne løsninger dersom de ønsker opplysninger fra direktoratets tilsynssystem. Skipsregistrene mottar data fra Fiskeridirektoratet. Det ikke noe felles løsning for Sjøfartsdirektoratet, Skipsregistrene og Fiskeridirektoratet. Direktoratet har kun laget en intern løsning for å ta imot data fra Skipsregisteret.

Definisjon av fartøytype: Er det bruken av fartøyet eller konstruksjonen som avgjør fartøytype? Krav til stabilitet og sikkerhet.

Maritim portal:

Ny hjemmeside for Skipsregistrene og Sjøfartsdirektoratet vil bli etablert pr. 1.1.2012 i forbindelse med sammenslåing av de to etatene. På sikt er det ønskelig med en Maritim Portal som dekker flere av de offentlige myndigheter som har ansvarsområder innenfor skipsfarten.

III: Juridiske Problemstillinger

Fiskeridirektoratet vil vurdere om en med hjemmel i Havressursloven (lov 6.6.2008 nr. 37 om forvaltning av villlevande marine ressurser) kan vedta regler på følgende områder:

IMO-nummer: Fiskerimyndighetene vil vurdere muligheten til i deltakerforskrift og seddelforskrift også å sette krav om IMO-nummer for fartøy over 100 bruttotonn. Sjøfartsdirektoratet vil da også vurdere å endre sitt regelverk og harmonisere dette. Skipsregistrene vil anse det som en fordel med krav om IMO-nummer.

Kjenningsignal og krav om føring i Skipsregisteret for fiskefartøy:

Fiskerimyndighetene vil vurdere muligheten å kreve at alle fartøy som skal stå i merkeregisteret og som skal nyttes til ervervsmessig fiske også må være innført i Skipsregisteret og dermed også få tildelt kjenningsignal. Kjenningsignal ble tidligere tildelt av Sjøfartsdirektoratet. Nå tildeles kjenningsignal av Skipsregistrene. Det følger av forskrift at fiskefartøy over 10,67 meter største lengde skal tildeles kjenningsignal. Dette er blitt stående igjen i regelverket etter krav fra fiskerimyndighetene, men disse fartøyene er ikke registreringspliktige i Skipsregisteret.

Kjenningsignal og krav om føring i Skipsregisteret av fritidsfartøy:

Fiskerimyndighetene vil vurdere å stille krav om at det før fritidsfartøy kan levere fangst for omsetning gjennom salgslag, så må fartøyet være ført i Skipsregisteret og tildelt kjenningsignal.

Krav om føring i småbåtregister av fartøy som nyttes til fritidsfiske/rekreasjonsfiske eller turistfiske. Fiskerimyndighetene vil vurdere å stille krav til at fartøy som nyttes til fritidsfiske/rekreasjonsfiske må være registrert i småbåtregisteret.

Det ble i diskusjonen gitt klare tilrådninger om at krav bør stilles ulikt for de ulike størrelsesgruppene og kanskje også gjennomføres trinnvis innenfor de ulike gruppene. Det

ble spesielt vist til at det kan være problemer med hjemmelsrekken til gamle og mindre fartøy og det kan også være tidkrevende å få dette på plass.

IV Kontroll:

1. **IMO-nummer:** Lett å kontrollere.
2. **Kjenningsignal:** Lett å kontrollere.
3. **Registreringsnummer i småbåtregisteret:** Det er i dag ikke obligatorisk krav om at fartøy skal stå der, fartøy kan slettes fra registeret og vil kunne være vanskelig å identifisere over en lengre tidsrekke.

9.2 Eksempel på krav til dokumentasjon i Småbåtregisteret

GYLDIG EIERDOKUMENTASJON PÅ BÅT OG MOTOR

Er et av punktene (a, b, c osv.) oppfylt, er det gyldig eierdokumentasjon.

a. Kopi av **faktura** (med logo/stempel) fra nykjøp. Hvis båt/motor er nyere enn 10 år, skal *i utgangspunktet* faktura være mulig å fremskaffe.

Kopi av alle **kjøpekontrakter** legges ved sammen med relevant dokumentasjon på kjøp, hvis båt/motor har skiftet eier gjennom salg mellom privatpersoner etter nykjøp/registrering/import.

Skriftlige, signerte **bekreftelser** fra dokumenterte eiere kan erstatte kjøpekontrakt.

Ved dødsfall eller deling av bo, erstatter **skifteattest** kjøpekontrakt.

b. **Stempel** fra forhandler på nyregistreringsskjema/omregistreringsskjema.

c. Forrige **registrerte eiers + eventuell medeiers signatur** på omregistreringsskjema, fungerer som salgsdokumentasjon.

d. Hvis det legges ved kopi av signert(e)

kjøpekontrakt(er)/salgsbekreftelse(r) fra og med (kopi av) et registreringsdokument som **båtkort/merkebrev/garantibrev/Securmark innmelding** (stemplet av godkjent forhandler), kan det godkjennes som dokumentasjon.

e. Kopi av **tolldeklarasjon** fra innførsel av båt/motor skal legges ved dersom båt/motor er privatimportert.

Hvis båten har skiftet eier gjennom salg mellom privatpersoner etter import, skal kopi av alle kjøpekontrakter legges ved.

Skriftlige signerte bekreftelser fra dokumenterte eiere kan erstatte kjøpekontrakt.

f. Er båten selvbygget, skal kopi av **kontrakt** for leie av støpeform, kjøp av halvfabrikat og/eller materialer brukt i konstruksjonen og liknende legges ved. **Bilder** kan også legges ved for å sannsynliggjøre at det faktisk eksisterer en båt. Alle halvfabrikat solgt etter 01.01.2006 **MÅ være CE-merket.**

Annet: Ved nyregistrering av båt/motor skal som hovedregel båt/motors eierforhold tilbake til de var nye dokumenteres. Ved eldre båter/motorer der noe av historikken er uklar, skriv ned det som er kjent om båt/motors historie og send dette med registreringspapirene.

Hvis tidligere eier(e) har hatt båten forsikret, så kan en forsikringserklæring fra selskapet som viser hvor lenge båt/motor har vært forsikret (fra-til) brukes som dokumentasjon. Dette for å sannsynliggjøre eierforholdet.

Ut i fra tilgjengelig dokumentasjon tas det en vurdering på om båt/motor kan registreres.

MELDING OM NYREGISTRERING I SMÅBÅTREGISTERET

Melding om
nyregistrering
i Småbåtregisteret

1. Opplysninger om eierforhold 3. Opplysninger om båten
Fabrikat

Båtens typebetegnelse

CIN-kode (skrogsnummer) 15 karakterer 4)

CE-merket

Ja Nei

Produksjonsår Skrogefarge 5)

Lengde i meter (ev. fot)

Kommunen der båten har fast havn 6)

Båtplassens / marinaens navn

Båten navn Eks. "Elias"

Securmarknummer

VHF kallesignal

Seilnummer Ønsker dette nr som båtskilt 7)

Ved nyregistrering må båt og motor dokumenteres tilbake til kjøp av forhandler eller privatimport.

Ved registrering av eldre båter/motorer må tidligere eierforhold/historikk vedlegges.

1) Ved privatimport skal det foreligge kopi av tolldeklarasjon som viser innførsen av båt og motor.

2) Vi anbefaler å sende kopier ved innsending av dokumenter da vi ikke tar ansvar for innsendte originalpapirer.

3) Forpliktende underskrift (for selskap i henhold til firmaattest.)

4) Obligatorisk på alle nyproduserte båter fra 16. juni 1998 (eks. NO-ABC12345L011). CIN-koden skal stå under fenderlisten på akterspeilet på styrbord side.

5) Med skrogefarge forstås fargen på skroget mellom fenderlisten og vannlinjen (dersom skroget har flere farger, oppgis hovedfargen først.)

6) Med fast havn forstås kommunen hvor småbåten sedvanlig har sin fortøyningshavn, fortøyningsplass, tilholdssted eller lignende her i landet.

7) Ved bestilling av seilnummer som skilt, må nummeret du oppgir være registrert i Seilforbundets Seilregister.

Båttype Skrogmateriale

Motorbåt Plast

Seilbåt Gummi

Jolle Metall

Motorseiler Tre

Annen

Fødselsnr. (11 siffer) / Organisasjonsnr. (9 siffer)

Etternavn / Firmaets navn (og ev. kontaktperson)

Fornavn

Postadresse

Postnr. Poststed

Tlf.nr. mobil Tlf.nr. privat

E-postadresse

Medeier (fylles ut hvis medeier finnes.) Hvis det er flere enn én medeier,

brukes eget ark eller flere blanketter.

VENNLIGST BRUK

BLOKKBOKSTAVER

Fødselsnr. (11 siffer) / Organisasjonsnr. (9 siffer)

Etternavn / Firmaets navn (og ev. kontaktperson)

Fornavn

Postadresse

Postnr. Poststed

Tlf.nr. mobil Tlf.nr. privat

E-postadresse

Kjøpt Importert 1) Selvbygd

Gave Arv Annen, spesifiser

Anskaffelsesdato Antall dokumenter vedlagt 2)

Kommentar

Sted og dato

Underskrift eier / representant 3)

Underskrift medeier

Jeg signerer herved på å ha lest og godtatt informasjonen

vedr. personopplysninger (på baksiden av skjemaet)

og ønsker at båten skal registreres.

2. Eierdokumentasjon 4. Opplysninger om motoren

Ja, jeg vil holde meg oppdatert om båtmarkedet og gir Redningsselskapet og samarbeidspartnere lov til å sende meg båtrelevant informasjon.

Ja, jeg vil holde meg oppdatert om båtmarkedet og gir Redningsselskapet og samarbeidspartnere lov til å sende meg båtrelevant informasjon.

Hovedeier

Ervervsmåte Motorens plassering

Utenbords Hekkaggregat Innenbords

Drivstofftype

Bensin Diesel Elektrisk

Motor 1, hovedmotor Motor 2

Motornummer

Produksjonsår

Motorytelse i HK (ev. kW) Motorytelse i HK (ev. kW)

Fabrikkat

Securmarknummer

Behandling av personopplysninger

Småbåtregisteret er underlagt Lov om behandling av personopplysninger.

Myndighetene har inngått kontrakt med Redningsselskapet om driften av Småbåtregisteret, og krever at registeret skal inneholde:

Eieropplysninger, båtopplysninger, motoropplysninger og historiske data (informasjon om tidligere eiere).

Historiske data oppbevares av allmenne hensyn i arbeidet med å identifisere rette eier av småbåter som er kommet på avveie.

Utlevering av opplysninger

Offentlige etater som politi og lensmannskontorer, Tollvesenet, Hovedredningsentralen Nord og Sør, sjøfarts- og havnemyndigheter har tilgang til registeret

døgnet rundt. Også forsikringsselskaper og redningsskøytene har døgntilgang.

Kontrakten med myndighetene forutsetter at data fra Småbåtregisteret kan brukes i arbeid for sikkerheten til sjøs, forskning og samfunnsplanlegging,

ivaretagelse

av miljø- og beredskapsformål, forsikringsformål og forbruksundersøkelser.

Private brukere får kun opplyst navn på hovedeier av en identifisert båt og eierens poststed.

For slike opplysninger kan du ringe 815 44 055 i kontortiden, eller du kan sende e-post til sbr@redningsselskapet.no

Utenom kontortiden kan politiet eller redningsskøytene kontaktes.

Dine rettigheter

Du har innsynsrett på opplysninger som gjelder deg og dine eierforhold, i henhold til personopplysningsloven. Du kan kreve å få rettet opplysninger som er feil.

Samtykke

Registrering i Småbåtregisteret er frivillig. Gjennom registreringen i Småbåtregisteret samtykker du i at dine personopplysninger behandles og utleveres

slik det går fram av det som er beskrevet ovenfor.

Flere eiere

Dersom du ønsker å få registrert flere medeiere, må hver enkelt medeier gi sitt samtykke til at personopplysninger behandles som beskrevet her.

Det er hovedeier som skal stå for henvendelser og bestillinger til registeret.

Gode råd ved kjøp av båt

Hvis du skal kjøpe brukt båt eller motor, er det viktig å legge merke til følgende:

- Du bør ikke kjøpe en uregistrert båt.
- Sjekk tidligere eierforhold ved å be om dokumentasjon fra selger.
- Sørg for å identifisere eier/selger (be om ID-bevis eller lignende).
- Bruk standardkontrakt for kjøp av fritidsbåt mellom private, fås hos Forbrukerrådet.

Har du mistanke om at båt/motor kan være stjålet?

- Sjekk liste over stjalne båter i Småbåtregisteret (www.redningsselskapet.no/sbr)
- Kontakt Småbåtregisteret 815 44 055.
- Kontakt Politiet 02800.

Båt og motor kan identifiseres i Småbåtregisteret ved hjelp av CIN-kode (skrognummer) og motornummer

- Sjekk at motornummer og CIN-kode stemmer overens med båtkortet – sjekk fysisk på båt/motor.
- Båter produsert etter 16.06.1998 skal i utgangspunktet ha CIN-kode. Eldre båter kan også være merket.

Er det heftelser ved båten?

- Kontakt Løsøreregisteret i Brønnøysund, telefon 75 00 75 00 (krever at du kjenner selgers/eiers fødselsnummer – 11 siffer, eller organisasjonsnummer – 9 siffer).
- Kontakt Skipsregisteret NOR, telefon 55 54 12 50 (krever at båten er registrert i Skipsregisteret).
- Sjekk om forrige eier har betalt registreringsgebyret i Småbåtregisteret. Ubetalte fakturaer følger registreringsnummeret.

Send en e-post til sbr@redningsselskapet.no

Er båten CE-merket?

- Båter satt på markedet i EØS-området for første gang etter 16.juni 1998 skal være CE-merket, med mindre de er unntatt dette i Fritidsbåtforskriften. En forutsetning for CE-merking er at båten har en CIN-kode (skrognummer) preget i skroget. CIN-koden skal stå under fenderlisten på akterspeilet på styrbord (høyre) side.
- For spørsmål angående CE-merking, kontakt Sjøfartsdirektoratet telefon 52 74 50 00.

Småbåtregisteret informasjonstelefon: 815 44 055

Småbåtregisteret telefaks: 73 88 09 61

Se mer informasjon om Småbåtregisteret på våre nettsider: www.redningsselskapet.no/sbr

Send e-post til Småbåtregisteret på: sbr@redningsselskapet.no

Småbåtregisteret Postboks 1213 Sluppen 7462 Trondheim Tlf 815 44 055 Fax 73 88 09 61

www.redningsselskapet.no/sbr sbr@redningsselskapet.no

Småbåtregisteret



Redningselskapet

Reg. nr -----

Efternavn -----

Fornavn -----

Firmanavn -----

Føds./Org. nr-----

Båtfabrikat -----

Typebetegnelse -----

Båttype -----

Skrogfarge ----- Lengde-----

Prod. år -----

CIN -----

Motornummer ----- HK-----

Motorens fabrikat -----

Reg. dato -----

9.3 Eksempel på system/ regelverk som stiller krav til fritidsfiskere i andre land

Det har vært en del uro i Russland vedrørende et *lovforslag* om endringer i den eksisterende lovgivningen, men nye krav mot fritidsfiskerne om pliktig registrering/ betaling for å drive fritidsfiske. Den politiske ledelse ble kaldt inn for å svare på hvordan et slikt ekstremt forslag kunne bli fremmet. En del mente ministeren burde gå. Forslagene omfatter det russerne kaller "amatør- og sportsfiske" i den opprinnelige *Loven om fiske og vern av marine bioressurser* av 2004. Etter alle protestene kom det i begynnelsen av mai 2011 et revidert forslag, hvor de har

gått helt bort fra noen form for betaling for rekreasjonsfiske; det skal være fritt og gratis. Det reviderte forslaget ble etter stor debatt ikke vedtatt i 2011.

Uoffisiell oversettelse av Fiskeridirektoratet av relevante deler i et forslag til regler om fritidsfiske i Russland. (første forslag innebar betaling for lisens, nå gratis lisens):

Paragraf 6. Steder for utøvelse av amatør- og sportsfiske

Paragraf 7. Eiendomsrett til amatør- og sportsfiskeobjekter

Kapittel 2. Organisering av amatør- og sportsfiske

Paragraf 8. Amatørfiske

Paragraf 9. Sportsfiske

Paragraf 10. Undervannsjakt

Paragraf 11. Organisert rekreasjonsfiske

Paragraf 12. Fiskeområde

Paragraf 13. Avtale om tilvisning av fiskeområde

Paragraf 14. Regler for amatør- og sportsfiske

Paragraf 15. Lisens på fangst (fiske) av marine bioressurser ved utøvelse av amatør- og sportsfiske

Paragraf 16. Rettigheter og plikter til organisatorer av amatør- og sportsfiske

Paragraf 17. Borgeres og juridiske personers deltakelse i vern av amatør- og sportsfiskeobjekter og i bevaring og rehabilitering av objektenes livsmiljø

Paragraf 18. Organisering av offentlig kontroll innen amatør- og sportsfiske

Paragraf 19. Utsetting av fisk i marine objekter

Paragraf 20. Kalking av fiskeområder

Paragraf 21. Regnskap med fangst (fiske) av amatør- og sportsfiskeobjekter

Paragraf 22. Bruken av landarealer til amatør- og sportsfiskeformål

Kapittel 4. (Kap. 3 mangler eller er feilnummerert) Etablering av infrastruktur og tjenesteyting innen amatør- og sportsfiske

Paragraf 23. Infrastruktur innen amatør- og sportsfiske

Paragraf 24. Tjenesteyting innen amatør- og sportsfiske

Kapittel 5. Løsning av tvister og ansvar for lovovertrødelse innen amatør- og sportsfiske

Paragraf 25. Regler for tvisteløsning innen amatør- og sportsfiske

Paragraf 26. Ansvar for lovovertrødelse innen amatør- og sportsfiske

Paragraf 27. Konfiskasjon av ulovlig fangede (fiskede) marine bioressurser og redskaper benyttet til denne ulovlige fangsten under utøvelse av amatør- og sportsfiske

Kapittel 5. Endelige vedtekter/overgangsvedtekter

Paragraf 28. Om innføring av endringer i Føderal lov ”Om fiske og vern av marine bioressurser”

Kapittel 5¹. Føderal statlig kontroll (inspeksjon) innen fiskeri og vern av marine bioressurser

Paragraf 43². Organisering av føderal statlig kontroll (inspeksjon) innen fiskeri og vern av marine bioressurser

Paragraf 43³. De statlige kontroll- (inspeksjons-) organenes og deres tjenestepersoners rettigheter

Paragraf 43⁴. Statlig regulering av salget av garn og elektronisk fangstutstyr

Paragraf 29. Om innføring av endringer i Den russiske føderasjons Lov om administrative lovovertrødelse

Paragraf 30. Overgangsvedtekter

Paragraf 31. Foreliggende føderale lovs ikrafttreden

Den russiske føderasjons president

9.4 To tabeller med detaljer om omsatt fangst fra fritidsfiske

I statistikken som presenteres under er datagrunnlaget er basert på midlertidige tall for 2010 av omsatt fritidsfangst som er ført på seddel. Alt som er registrert på fiktivt fartøy (ZZ-fartøy) med kvote typer ”06-FRITIDSFISKE” og ”01-Vanlig kvote” er tatt med. Tallene er under kvalitetssikrings- og korreksjonsarbeid og kan dataene inneholde feil.

9-1 Tabell over omsatt fritidsfisk fordelt på salgslag og fiskeslag i 2010

	Rundvekt	Verdi
Norges Råfisklag	1 733 277	16 377 969
Torsk	1 084 863	10 021 374

Sei	349 265	2 046 964
Kveite	42 563	1 397 781
Annen og uspesifisert fisk	2 658	546 520
Krabbe	63 302	494 751
Hyse	51 971	321 237
Skjell	14 757	308 393
Breiflabb	15 051	290 654
Lyr	24 407	245 089
Andre skalldyr og bløtdyr	17 201	235 100
Brosme	34 073	165 102
Uer	5 887	65 221
Sjøkreps	472	46 771
Lange	8 753	44 915
Rødspette	5 420	38 399
Hummer	196	34 120
Pigghå	5 511	29 067
Lysing	1 438	16 497
Steinbiter	1 891	10 356
Tang og tare	1 638	9 735
Lomre	211	2 986
Rognkjeks	529	2 778
Skater og rokker	830	1 973
Piggvar	34	753
Hvitting	167	671
Blålange	168	594
Annen flatfisk	14	77
Oppdrett	6	51
Blåkveite	2	40
Norges Sildelag	103 922	1 455 647
Makrell	103 922	1 455 647
Rogaland FS	160 439	2 877 933
Annen og uspesifisert fisk	6 910	1 124 911
Krabbe	95 409	796 045
Hummer	1 574	315 122
Sjøkreps	2 861	221 885
Sei	25 695	122 714
Lyr	11 866	101 097
Torsk	5 434	63 730
Villaks	672	44 672
Hyse	4 536	34 672
Breiflabb	655	15 262
Pigghå	1 489	9 197
Rødspette	463	6 172
Lange	719	5 208
Sild	978	5 040

Makrell	279	4 128
Kveite	36	1 633
Lysing	230	1 404
Piggvar	19	1 055
Skater og rokker	264	1 022
Slettvar	29	815
Brosme	119	758
Hvitting	134	606
Steinbiter	11	206
Lomre	13	181
Tunge	4	113
Smørflyndre	11	96
Blålange	17	83
Uer	9	77
Annen flatfisk	6	23
Sandflyndre	1	3
Skagerakfisk	43 213	1 321 122
Annen og uspesifisert fisk	3 234	480 227
Hummer	591	142 384
Torsk	6 623	140 578
Lyr	8 309	104 296
Ål	1 860	88 096
Breiflabb	1 885	44 496
Sei	7 889	37 561
Villaks	530	36 506
Krabbe	2 249	34 307
Brosme	1 952	31 138
Sjøkreps	357	30 493
Makrell	1 796	27 544
Slettvar	645	24 799
Piggvar	404	24 427
Tunge	278	16 923
Kveite	175	9 926
Lange	1 124	8 969
Rødspette	762	8 003
Ferskvannsfisk	472	6 882
Pigghå	842	6 731
Hyse	554	4 877
Lomre	248	4 428
Smørflyndre	113	2 411
Steinbiter	75	1 777
Lysing	117	1 598
Reke	42	1 262
Hvitting	38	246
Skater og rokker	29	168

Sild	21	61
Uer	1	7
Sunnmøre og Romsdal FS	103 082	1 188 796
Sei	49 017	343 287
Hummer	1 630	274 123
Torsk	21 593	231 653
Krabbe	18 857	152 345
Lange	3 369	46 384
Kveite	800	36 763
Hyse	3 859	28 087
Skjell	145	26 212
Brosme	2 626	21 030
Sjøkreps	83	12 101
Villaks	116	5 408
Breiflabb	243	4 148
Lyr	312	2 768
Hvitting	47	2 668
Pigghå	247	980
Lysing	38	388
Steinbiter	30	199
Skater og rokker	50	150
Rødspette	6	54
Blålange	6	32
Lomre	9	16
Vest Norges FS	170 595	3 850 940
Annen og uspesifisert fisk	15 059	1 567 867
Hummer	4 075	839 680
Torsk	26 210	316 599
Krabbe	29 577	305 643
Sei	44 606	251 081
Breiflabb	6 563	159 474
Lyr	11 519	108 612
Hyse	13 649	85 774
Sjøkreps	762	67 724
Brosme	7 315	55 607
Lysing	2 334	28 944
Lange	2 927	18 562
Pigghå	2 451	13 599
Rødspette	1 128	9 954
Kveite	202	7 746
Uer	317	3 781
Skater og rokker	1 345	3 133
Piggvar	44	2 387
Håbrann	111	1 671
Blålange	281	1 448

Villaks	28	688
Steinbiter	62	569
Oppdrett	11	246
Lomre	20	153
Totalt	2 314 527	27 072 407

9-2 Tabell over omsatt fritidsfisk fordelt på fylke og fiskeslag i 2010

	Rundvekt	Verdi
Nordland	662 279	6 007 703
Finnmark	361 475	3 248 771
Troms	318 300	3 340 817
Møre og Romsdal	250 071	2 582 873
Rogaland	230 006	4 043 352
Sør-Trøndelag	136 218	1 281 501
Sogn og Fjordane	119 753	1 387 664
Hordaland	82 828	2 715 240
Nord-Trøndelag	81 126	861 893
Vest-Agder	30 734	905 559
Aust-Agder	8 990	200 942
Oslo	8 321	71 832
Akershus	5 004	45 924
Vestfold	4 790	131 015
Buskerud	4 532	41 773
Østfold	4 199	100 870
Telemark	3 720	86 226
Oppland	2 063	17 733
Hedmark	118	720
Totalt	2 314 527	27 072 407

	Rundvekt	Verdi
Nordland	662 279	6 007 703
Andre skalldyr og bløtdyr	17 131	233 990
Annen flatfisk	1	6
Annen og uspesifisert fisk	88	33 765
Breiflabb	9 616	184 467
Brosme	9 185	45 984
Hvitting	79	296
Hyse	22 385	141 590
Krabbe	6 583	48 904
Kveite	20 515	666 616
Lange	2 670	13 237

Lyr	3 868	41 026
Lysing	59	770
Oppdrett	6	51
Pigghå	17	54
Piggvar	21	390
Rødspette	967	6 633
Sei	162 604	937 769
Skater og rokker	79	187
Skjell	10 376	205 549
Steinbiter	530	2 923
Torsk	391 537	3 397 948
Uer	3 963	45 549
Finnmark	361 475	3 248 771
Blålange	168	594
Breiflabb	7	134
Brosme	2 864	11 631
Hyse	5 891	33 472
Kveite	1 894	62 417
Lange	19	100
Lyr	2	9
Rødspette	11	59
Sei	12 854	66 984
Steinbiter	382	2 046
Torsk	337 262	3 070 336
Uer	121	989
Troms	318 300	3 340 817
Annen og uspesifisert fisk	1 224	3 524
Blåkveite	2	40
Breiflabb	3 604	69 371
Brosme	12 456	58 354
Hyse	8 631	55 126
Kveite	14 785	489 358
Lange	910	4 350
Lomre	189	2 640
Lyr	82	830
Lysing	64	409
Pigghå	2	12
Piggvar	4	110
Rognkjeks	529	2 778
Rødspette	444	2 960
Sei	61 957	362 256
Steinbiter	823	4 496
Torsk	211 456	2 272 583
Uer	1 139	11 620
Møre og Romsdal	250 071	2 582 873

Annen og uspesifisert fisk	475	176 588
Blålange	6	32
Breiflabb	634	12 738
Brosme	5 257	36 084
Hummer	1 857	315 785
Hvitting	53	2 688
Hyse	9 707	66 207
Håbrann	111	1 671
Krabbe	36 342	279 180
Kveite	1 395	55 767
Lange	4 199	51 516
Lomre	29	328
Lyr	14 065	140 192
Lysing	610	6 310
Pigghå	291	1 242
Piggvar	9	253
Rødspette	410	2 994
Sei	95 260	633 751
Sjøkreps	83	12 101
Skater og rokker	514	1 253
Skjell	145	26 212
Steinbiter	83	520
Torsk	78 312	753 081
Uer	110	976
Villaks	116	5 408
Rogaland	230 006	4 043 352
Annen flatfisk	6	23
Annen og uspesifisert fisk	6 993	1 144 574
Blålange	13	66
Breiflabb	622	14 528
Brosme	65	450
Hummer	1 419	286 440
Hvitting	130	594
Hyse	5 145	40 981
Krabbe	65 055	540 638
Kveite	83	3 366
Lange	674	4 912
Lomre	12	167
Lyr	11 774	101 852
Lysing	174	1 083
Makrell	98 200	1 409 107
Pigghå	1 489	9 197
Piggvar	19	1 055
Rødspette	452	6 058
Sandflyndre	1	3

Sei	26 498	127 396
Sild	936	4 835
Sjøkreps	2 861	221 885
Skater og rokker	264	1 022
Slettvar	29	815
Smørflyndre	10	77
Steinbiter	11	206
Torsk	6 286	71 042
Tunge	3	103
Uer	1	7
Villaks	783	50 869
Sør-Trøndelag	136 218	1 281 501
Andre skalldyr og bløtdyr	70	1 109
Annen flatfisk	13	71
Annen og uspesifisert fisk	458	179 327
Breiflabb	450	9 068
Brosme	2 931	13 179
Hummer	12	1 511
Hvitting	67	293
Hyse	3 416	21 078
Krabbe	29 169	243 092
Kveite	1 049	38 175
Lange	2 441	12 343
Lomre	2	35
Lyr	4 431	42 463
Lysing	111	1 687
Pigghå	4 030	13 317
Rødspette	3 461	24 860
Sei	52 286	312 711
Sjøkreps	472	46 771
Skater og rokker	273	648
Skjell	4 381	102 844
Steinbiter	24	137
Tang og tare	1 638	9 735
Torsk	24 737	203 819
Uer	299	3 228
Sogn og Fjordane	119 753	1 387 664
Annen og uspesifisert fisk	127	2 590
Blålange	227	1 125
Breiflabb	4 478	113 730
Brosme	4 392	28 272
Hummer	1 796	349 203
Hyse	12 010	72 703
Krabbe	21 308	171 785
Kveite	146	4 424

Lange	1 841	11 602
Lyr	6 917	66 186
Lysing	1 992	24 455
Makrell	3 482	13 706
Pigghå	1 017	5 947
Piggvar	34	1 733
Rødspette	1 092	9 601
Sei	33 854	191 720
Sjøkreps	705	62 398
Skater og rokker	1 337	3 115
Steinbiter	45	309
Torsk	22 809	251 761
Uer	145	1 299
Hordaland	82 828	2 715 240
Annen og uspesifisert fisk	14 781	1 545 223
Blålange	58	341
Breiflabb	2 086	45 744
Brosme	2 990	27 698
Hummer	2 362	504 442
Hyse	945	6 149
Krabbe	38 624	389 266
Kveite	109	5 254
Lange	1 113	7 149
Lomre	20	153
Lyr	4 508	40 096
Lysing	398	4 811
Makrell	346	6 532
Oppdrett	11	246
Pigghå	1 434	7 651
Piggvar	11	654
Rødspette	45	447
Sei	9 645	53 172
Sjøkreps	56	5 326
Skater og rokker	8	18
Steinbiter	19	268
Torsk	3 081	62 048
Uer	180	2 552
Nord-Trøndelag	81 126	861 893
Annen og uspesifisert fisk	413	153 317
Breiflabb	967	18 694
Brosme	3 804	19 873
Hummer	12	2 164
Hvitting	1	6
Hyse	5 652	31 011
Krabbe	8 607	63 645

Kveite	2 577	85 133
Lange	1 870	9 680
Lyr	2 241	23 097
Lysing	319	4 765
Pigghå	1 416	15 408
Rødspette	132	947
Sei	10 067	57 712
Skater og rokker	15	36
Steinbiter	65	353
Torsk	42 723	373 285
Uer	245	2 767
Vest-Agder	30 734	905 559
Annen og uspesifisert fisk	3 285	480 008
Breiflabb	1 746	40 590
Brosme	1 545	23 537
Hummer	72	20 748
Hvitting	19	93
Hyse	559	4 879
Krabbe	2 234	33 676
Kveite	20	1 068
Lange	962	7 735
Lomre	194	3 104
Lyr	6 364	84 023
Lysing	87	1 267
Pigghå	590	5 040
Piggvar	153	9 407
Reke	42	1 262
Rødspette	108	1 130
Sei	7 210	35 176
Sild	42	205
Sjøkreps	55	5 130
Skater og rokker	11	66
Slettvar	11	399
Smørflyndre	9	103
Steinbiter	15	302
Torsk	4 951	115 425
Tunge	4	190
Villaks	446	30 998
Aust-Agder	8 990	200 942
Annen og uspesifisert fisk	2	61
Breiflabb	47	1 098
Brosme	355	6 678
Ferskvannsfisk	435	6 506
Hummer	109	27 881
Hvitting	3	41

Hyse	68	515
Kveite	19	1 264
Lange	93	511
Lomre	31	689
Lyr	1 664	15 735
Lysing	29	331
Makrell	1 796	27 538
Pigghå	98	324
Piggvar	74	4 237
Rødspette	168	1 460
Sei	947	3 739
Sjøkreps	104	11 684
Slettvar	44	1 603
Smørflyndre	9	120
Steinbiter	1	9
Torsk	1 381	15 873
Tunge	21	1 449
Uer	2	15
Ål	1 493	71 579
Oslo	8 321	71 832
Breiflabb	17	333
Brosme	171	852
Hvitting	14	55
Hyse	74	453
Kveite	198	5 926
Lange	8	37
Lyr	3	28
Lysing	314	2 944
Pigghå	3	15
Sei	2 216	13 148
Steinbiter	5	27
Torsk	5 296	47 985
Uer	4	29
Akershus	5 004	45 924
Brosme	3	11
Hyse	21	158
Krabbe	1 458	12 275
Kveite	134	4 730
Sei	616	3 738
Torsk	2 766	24 957
Uer	7	55
Vestfold	4 790	131 015
Hummer	305	68 419
Kveite	42	1 535
Lomre	1	12

Lyr	50	238
Makrell	1	5
Piggvar	59	3 160
Rødspette	84	725
Sei	43	238
Sild	21	61
Sjøkreps	185	12 319
Slettvar	40	1 408
Smørflyndre	0	12
Steinbiter	2	41
Torsk	3 823	35 038
Tunge	135	7 804
Buskerud	4 532	41 773
Hyse	5	17
Kveite	188	4 141
Sei	70	333
Torsk	4 269	37 281
Østfold	4 199	100 870
Brosme	10	76
Hummer	100	23 206
Hyse	2	14
Krabbe	15	631
Kveite	88	3 204
Lange	12	75
Lyr	96	927
Makrell	2 173	30 430
Pigghå	154	1 367
Piggvar	36	2 413
Sei	126	514
Sjøkreps	5	307
Skater og rokker	18	102
Slettvar	358	14 323
Steinbiter	8	45
Torsk	625	6 178
Tunge	7	539
Ål	367	16 517
Telemark	3 720	86 226
Annen og uspesifisert fisk	15	548
Breiflabb	125	3 542
Brosme	53	926
Ferskvannsfisk	38	375
Hummer	21	5 631
Hvitting	20	124
Hyse	12	101
Kveite	533	21 471

Lange	80	790
Lomre	23	637
Lyr	349	5 158
Piggvar	82	5 211
Rødspette	404	4 707
Sei	98	524
Sjøkreps	9	1 053
Slettvar	193	7 067
Smørflyndre	96	2 196
Steinbiter	57	1 424
Torsk	1 402	17 790
Tunge	111	6 952
Oppland	2 063	17 733
Brosme	6	30
Hyse	38	140
Sei	11	59
Torsk	2 009	17 503
Hedmark	118	720
Hyse	7	53
Sei	111	667
Totalt	2 314 527	27 072 407

9.5 Skjema som viser krav til informasjon ved utlendingers søknad om lisens til å fiske i NØS

Forskrift om utlendingers fiske og fangst mv. i Norges økonomiske sone og landinger til norsk havn av 13.mai 1977 se <http://www.lovdatab.no/for/sf/fi/fi-19770513-0002.html>

Jfr. § 5 skal søknad skje i henhold til skjema fastlagt av Fiskeridirektøren som ser slik ut:

APPLICATION FOR LICENCE FOR FISHING WITHIN THE NORWEGIAN ECONOMIC ZONE AND THE FISHERY ZONE AROUND JAN MAYEN

Flag state	
Name of vessel	
External registration number	
International radio call signal	
Target species	
Fishing area(s) (NEZ north and/or south of 62°N and/or the Fishery Zone around Jan Mayen)	
Time period	
Owner's name and address	
Charterer's name and address	
Tonnage (OC and LC)	
Length in meters (overall and between perpendiculars)	
Horse power (kilowatts and horsepower total installed engine power)	
Previous flag state(s) since 1.1.1994.	
Previous name(s) since 1.1.1994.	
Previous radio call signal(s) since 1.1.1994.	
Previous owner's(owners') name(s) and address(es) since 1.1.1994.	

Date:

Signature:

9.6 Kilder

Lovdata:

FOR 2002-06-27 nr 754: Forskrift om skips navn, kjenningssignal og hjemsted mv.

<http://www.lovdata.no/for/sf/nh/th-20020627-0754-0.html>

LOV 2008-06-06 nr 37: Lov om forvaltning av viltlevande marine ressursar (havressurslova)

<http://www.lovdata.no/all/hl-20080606-037.html>

FOR 2004-12-22 nr 1878: Forskrift om utøvelse av fisket i sjøen

<http://www.lovdata.no/for/sf/fi/xi-20041222-1878.html>

Forskrift om utlendingers fiske og fangst mv. i Norges økonomiske sone og landinger til norsk havn av 13.mai 1977 se <http://www.lovdata.no/for/sf/fi/fi-19770513-0002.html>

<http://www.regjeringen.no/nb.html?id=4> – definisjoner etc.

Direktoratet for naturforvaltning <http://www.dirnat.no/>

<http://www.redningsselskapet.no/medlemskap/bli+totalmedlem>

Søk i møter frå FN organet FAO <http://www.fao.org/fishery/meetings/cofi/trade/en>

Søk hos den regionale organisasjonen NEAFC <http://www.neafc.org/neafcmeetings>

Dok. fra den internasjonale forskningsorganisasjonen ICES PGRFS meeting Mai 2011

En rekke nettsider frå forskjellige stater om fritidsfiske regler i USA

Søk i russiske nettsider og oversettelse av Fiskeridirektoratets Ingmund Fladaas

<http://www.wikipedia.no/>

Rapport 27.6.2011 fra partssammensatt arbeidsgruppe om "Turistfiske i sjø", vurdering av mulige forvaltningstiltak overfor næringsvirksomhet basert på turistfiske i sjø, se orientering

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/fkd/pressesenter/pressemeldinger/2011/rapport-om-turistfiske-i-sjo.html?id=650218> og selve rapporten

http://www.regjeringen.no/nb/dep/fkd/dok/rapporter_planer/rapporter/2011/turistfiske-i-

sjø.html?id=650220

Finansnæringens Fellesorganisasjon (FNO) har fått gjennomført en analyse av behovet for et obligatorisk småbåtregister. Formålet har vært å undersøke samfunnsøkonomiske gevinster ved et obligatorisk småbåtregister. Se informasjon lagt ut 30.6.2011 på

<http://www.fno.no/no/nyheter/obligatorisk-smabatregister-vil-gi-store-samfunnsokonomiske-gevinster/> og selve rapporten på

<http://www.fno.no/pagefiles/25864/rapport/samfunnsokonomisk%20analyse%20av%20gevinster%20ved%20et%20obligatorisk%20småbåtregister.pdf>

Ferter, Keno. 2011. Marine Angling Tourism in Norway: The Interactions between Behavior, Management and Catch. Thesis for the Partial Fulfillment of the Degree Master of Science in Fisheries Biology and Management. University of Bergen, Norway.

Vølstad, J. H., Korsbrekke, K., Nedreaas, K. H., Nilsen, M., Nilsson, G. N., Pennington, M., Subbey, S., and Wienerroither, R. 2011a. Probability-based surveying using self-sampling to estimate catch and effort in Norway's coastal tourist fishery. – ICES Journal of Marine Science, doi: 10.1093/icesjms/fsr077

Vølstad, Jon Helge, Keno Ferter, Marie Hauge, Kjell Nedreaas og Merete Nilsen. 2011b. Hva betyr fisketurismen for de lokale fiskebestandene langs kysten? Havforskningsrapporten 2011.

Trude Borch (leder), Mikko Moilanen, Frank Olsen; Prosjekt av NOFIMA, Sjøfisketurisme i Norge, mai 2011

Kleiven, 2010. The management of lobster in coastal Skagerrak: Recreational fisheries, unreported commercial catches and Marine Protected Areas. PhD-avhandling. ISBN 978-82-91086-96-5.