



# KYSTVERKET

Hovedkontoret

«MOTTAKERNAVN»  
«ADRESSE»  
«POSTNR» «POSTSTED»

Deres ref.: «REF»      Vår ref.: 2011/1713-101      Arkiv nr.:      Saksbehandler: Jeanette Assev-Lindin, Bjørnar Kleppe      Dato: 7.11.2016

## Høring - forslag om å oppheve kravet om posisjonsrapportering på Svalbard

På vegne av Samferdselsdepartementet sender Kystverket forslag til endring av forskrift om havner og farvann på Svalbard på høring. Utkast til endringsforskrift følger vedlagt.

Høringsforslaget er også tilgjengelig på Kystverkets hjemmesider, [www.kystverket.no](http://www.kystverket.no), under fanen "Om Kystverket" på siden "Utgreiingar og høyringer".

Det bes om at eventuelle merknader til forslaget sendes til Kystverket innen 10. februar 2017.

Merknader kan sendes per post til Kystverket, Serviceboks 1502, 6025 Ålesund eller per e-post til [post@kystverket.no](mailto:post@kystverket.no).

Spørsmål vedrørende høringsforslaget kan rettes til:

- Senioringeniør Bjørnar Kleppe på tlf. 70 23 10 81 eller e-post [bjornar.kleppe@kystverket.no](mailto:bjornar.kleppe@kystverket.no)
- Seniorrådgiver Jeanette Assev-Lindin på tlf. 70 23 10 75 eller e-post [jeanette.assev-lindin@kystverket.no](mailto:jeanette.assev-lindin@kystverket.no)

### 1. Bakgrunn

Posisjonsrapportering for fartøy som seiler i farvannet ved Svalbard ble innført for alle fartøy som fører passasjerer og for fartøy med lengde på 24 meter eller mer i en egen forskrift i juli 2008. I forbindelse med ny havne- og farvannslov, som trådte i kraft 1. januar 2010, ble forskriften opphevet og inkludert i forskrift 30. desember 2009 nr. 1846 om havner og farvann på Svalbard (Svalbardforskriften).

I høringen i 2008 ble det pekt på at rapporteringsplikt for fartøy i farvannet på Svalbard var ønskelig som et sjøsikkerhetstiltak, og det ble blant annet pekt på at faren for grunnstøting er større i deler av farvannene rundt Svalbard enn på fastlandskysten. Det ble videre pekt på at det er viktig å vite hvor fartøyene befinner seg, ikke bare for deres egen

#### Sjøsikkerhetsavdeling

---

Sentral postadresse:	Kystverket Postboks 1502 6025 ÅLESUND	Telefon:	+47 07847	Internett:	<a href="http://www.kystverket.no">www.kystverket.no</a>
				E-post:	<a href="mailto:post@kystverket.no">post@kystverket.no</a>
For besøksadresse se	<a href="http://www.kystverket.no">www.kystverket.no</a>	Bankgiro:	7694 05 06766	Org.nr.:	NO 874 783 242

Brev, sakskorrespondanse og e-post bes adressert til Kystverket, ikke til avdeling eller enkeltperson

sikkerhet, men også ut i fra et behov for å vite hvilke andre fartøy som er i nærheten og eventuelt kan komme til unnsetning i situasjoner hvor det er fare for menneskeliv eller forurensning. Siden innføringen av posisjonsrapporteringen i 2008 har det blitt innført losplikt på Svalbard og man har fått mulighet til trafikkovervåkning av nordområdene via satellitt. I tillegg har man nå erfaring med overvåkning via LRIT og med manuell posisjonsrapportering.

Etter å ha foretatt en gjennomgang av de data som Kystverket har, konkluderes det med at det ikke lenger er hensiktsmessig å ha et krav om manuell rapportering av fartøyets posisjon, og det foreslås at kravet oppheves. Det foreslås også noen mindre endringer og oppdateringer i forskrift om havner og farvann på Svalbard på grunn av blant annet endringer i andre forskrifter.

## **2. Om kravet til posisjonsrapportering**

### 2.1 Dagens krav til manuell posisjonsrapportering

I dag skal alle fartøy som fører passasjerer, samt alle fartøy over 24 meter rapportere til sjøtraffikksentralen i Vardø (enten via radiotelefonter eller elektronisk i SafeSeaNet Norway) når de anløper eller avgår fra havn på Svalbard, når de entrer farvannet på Svalbard og ellers hver 12. time når de er underveis.

Rapporten skal inneholde informasjon om:

- Fartøyets navn og kjennesignal
- Fartøyets posisjon, i grader, minutter og desimalminutt
- Tidspunktet for posisjonen
- Planlagt seilingsrute videre

Unntatt fra rapportering er fartøy under militær kommando, og fartøy som er pålagt automatisk sporing hver 6. time eller oftere. Forskriftens krav til å avgi pliktig posisjonsrapportering gjelder altså for de fartøy som ikke har bærekraft til LRIT eller VMS, det vil i hovedsak si fartøy med mindre enn 12 passasjerer og fartøy som er over 24 meter men under 300 BT. Da kravet om manuell rapportering på Svalbard trådte i kraft i 2008 var AIS- systemet lite egnet til trafikkovervåkning på Svalbard og AIS oppfylte ikke kravet til automatisk sporing. Senere er systemet utviklet med bedre dekning og bærekraft for flere fartøy.

For å kunne posisjonsrapportere i henhold til forskriften må fartøy være utstyrt med kommunikasjonssystem som har dekning i området hvor fartøyet skal ferdes. For å ha dekning andre steder enn Isfjorden og van Mijenfjorden må en ha MF/HF-radio eller Iridium satellittelefon. I de to nevnte fjordene kan det brukes mobiltelefon eller Kystradioen vha. maritim VHF. Ikke alle fartøy som er rapporteringspliktig vil ha bærekraft til egnet kommunikasjonssystem.

### 2.2 Dagens muligheter for automatisk trafikkovervåkning av fartøy på Svalbard

VMS (Vessel Monitoring Systems) er et system for å spore kommersielle fiskefartøy. Det følger av forskrift 21.12. 2009 nr. 1743 om posisjonsrapportering og elektronisk rapportering for norske fiske- og fangstfartøy at fiskefartøy skal rapportere sin posisjon til Fiskeridirektoratet. Rapporteringen skal i hovedsak gjøres av alle norske fiske- og

fangstfartøy over 15 meter. Rapport skal sendes minst en gang i timen og gi informasjon om fartøyets identitet, fart og kurs, posisjon og rapporteringstidspunkt. Andre land har tilsvarende krav for sine fartøy.

LRIT (Long Range Identification and Tracking) er et globalt satellittbasert system for identifisering og sporing av fartøy. Også polområdene omfattes av systemet. Systemet ble innført i Norge i 2009, og er et lukket system som kun benyttes av offentlige myndigheter. Skip har LRIT-utstyr om bord som automatisk sender informasjon om identitet, dato/tid, og posisjon hver sjette time via satellitt til EUs LRIT database. LRIT er basert på dataoverføring via satellitt.

AIS (Automatisk identifikasjonssystem) ble innført av FNs sjøfartsorganisasjon (IMO) for å øke tryggheten for skip og miljø, og understøtte trafikkovervåking og sjøtrafikk tjenester. Fartøy som er utstyrt med AIS-transponder om bord sender automatisk informasjon fra fartøyet til omkringliggende mottakere, både på fartøy, basestasjoner og eventuelle satellitter. Landbaserte mottakere vil ha dekning med hyppig oppdatering i sann tid ut til ca. 40-50 NM fra mottakere. Satellittenes dekningsområde er globalt men uten hyppige oppdateringer (inntil 90 minutters intervaller).

Bærekraftet til AIS og LRIT følger i dag av forskrift 5. september 2014 nr. 1157 om navigasjon og navigasjonshjelpemidler for skip og flyttbare innretninger §§ 19 og 20. Denne forskriften gjelder for norske skip, men reglene har sitt utspring i SOLAS (kapittel V Regulation 19 og 19.1) som regulerer dette globalt. Generelt betyr dette at alle passasjerskip (skip som fører 12 eller flere passasjerer), alle lasteskip over 300 BT og alle flyttbare innretninger har bærekraft til både LRIT og AIS på Svalbard.

Når det gjelder norske fiskefartøy er bærekraft til AIS regulert i forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelser for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover § 10-4a. I tillegg er det gitt en forskrift for utenlandske fiskefartøy, forskrift 30. april 2012 om krav til automatisk identifikasjonssystem (AIS) for utenlandske fiskefartøy som lander fangst i norsk havn eller opererer i norsk territorialfarvann, som setter bærekraft til AIS for utenlandske fiskefartøy. For fiskefartøy er kravet at alle fiskefartøy med største lengde på 15 meter og derover skal ha AIS. Dette kravet gjelder også for utenlandske fiskefartøy med største lengde fra og med 15 meter som lander fangst i norsk havn, eller som fisker, fanger eller foredler levende ressurser i norsk territorialfarvann. Norske fiske- og fangstfartøy på 15 meter og derover vil dermed sende posisjonen sin både via VMS og AIS.

I tillegg er mange mindre fartøy, som ikke har bærekraft til AIS (AIS klasse A) eller LRIT, utstyrt med en enklere AIS-sender, AIS klasse B. Disse sender AIS-signaler, men sjeldnere og svakere enn AIS klasse A. Det betyr at satellittovervåkingen registrerer en del signaler fra fartøy med AIS klasse B, men i betydelig mindre grad enn for klasse A. I områdene der det er dekning fra landbaserte AIS-mottakere er det derimot god oversikt også over fartøy med AIS klasse B.

Kystverket har i dag prøvedrift på to basestasjoner på Svalbard. Disse er plassert på Bjørnøya og ved Svea. I tillegg mottar Kystverket AIS-data fra Longyearbyen havn sine AIS-mottakere på Isfjord radio og Longyearbyen havn. Dette gir Kystverket god AIS-dekning i Isfjorden og innseilingen til Svea.

I tillegg til de landbaserte stasjonene som nevnt over har Kystverket to AIS-satellitter som mottar AIS-data. Den første, AISSat -1 ble skutt opp i 2010, mens AISSat-2 ble skutt opp i 2014. Det tas sikte på å fornye satellittene med en målsetting om å ha to i operasjon til

enhver tid og Kystverket anser nå satellittdekning på Svalbard som en permanent ressurs i overvåkningen av det norske farvannet utenfor dekningsområdet til de landbaserte AIS-basestasjonene. Satellittene går i polarbane, hver satellitt passerer Svalbard en gang hvert 90. minutt og gir da en oppdatert posisjon over de fleste fartøy med AIS klasse A.

### 2.3 Dagens gjennomføring av posisjonsrapportering

En sammenligning av AIS-data og posisjonsrapporter for 2015 viser at det er veldig få fartøy som kun sender manuelle posisjonsrapporter. I 2015 rapporterte 100 ulike fartøy til sjøtrafikksentralen i Vardø, og av disse mottok Kystverket i tillegg AIS-data (klasse A) fra 95. For 2014 er tallene veldig like, 106 ulike fartøy avga posisjonsrapporter, og av disse mottok Kystverket AIS-data (klasse A) fra 95. Det vil si at det for 2015 og 2014 til sammen var 14 fartøy som ikke var å finne i AIS datagrunnlaget, men som hadde posisjonsrapportert i henhold til kravene i svalbardforskriften. Det går også frem av størrelse og skipstype at alle fartøy som kun har posisjonsrapportert er fartøy som er fritatt fra å rapportere etter svalbardforskriften og at de også har bærekraft til AIS

Årsaken til avvikene mellom mottatte posisjonsrapporter og AIS-registreringer kan knytte seg både til feil i posisjonsrapporteringen eller til feil i AIS-signalene som sendes fra fartøyet.

En kortere gjennomgang av dataene fra 2013 viser den samme tendensen som datagrunnlaget for 2015 og 2014. Dette betyr at de fartøyene som posisjonsrapporterer i dag er fartøy som nå er omfattet av den maritime trafikkovervåkingen som baserer seg hovedsakelig på AIS-systemet.

Siden Kystverket ikke har noen gode alternative kilder til informasjon om hvilke fartøy som faktisk skulle posisjonsrapportert, er det vanskelig å si med sikkerhet hvor stort antall av fartøy som verken rapporterer gjennom AIS eller posisjonsrapportering. Sysselmannen har informert om identiteten til 10 mindre fartøy som førte passasjerer på Svalbard i 2014. Dette er altså fartøy som melder turopplegg til Sysselmannen, men som fører under 12 passasjerer, og dermed ikke har bærekraft til AIS- klasse A. En sjekk opp mot Kystverkets data viser at ingen av disse 10 fartøyene har avgitt posisjonsrapporter til Kystverket i 2014, mens 5 av fartøyene er å finne i Kystverkets AIS-data, men da med AIS- B klasse sender. I tillegg er det åpenbart at fartøy som er utstyrt med AIS vil registreres av andre fartøy i samme område. I tillegg får vi opplyst fra Sysselmannen at noen av rederiene som opererer på Svalbard har egen tracking av fartøyene som sender via Iridium.

### 2.4 Konklusjon

Med dagens teknologi vil en i praksis kunne ha en trafikkovervåking av alle fartøy med bærekraft til AIS like godt ved hjelp av automatiserte systemer, som ved bruk av forskriftens manuelle rapporteringskrav.

Etter en gjennomgang av dataene som nevnt over, er det klart at kravet til rapportering ikke fungerer etter hensikten. Det er også tydelig at kunnskap om hvem som er unntatt fra å rapportere ikke er formidlet godt nok til skipsfarten. Alle posisjonsrapporter mottatt i 2014 og 2015 er fra fartøy som er unntatt fra å rapportere.

Videre ser man at det er en trend at mindre fartøy velger å utstyre seg med AIS- klasse B sendere eller egen overvåking, istedenfor å avgi posisjonsrapporter til sjøtrafikksentralen i Vardø, selv om fartøyene er forpliktet til å rapportere. Etter Kystverkets vurdering er den mest hensiktsmessige måten å ivareta trafikkovervåking på Svalbard å etablere

landbaserte AIS-basestasjoner, som har god evne til å registreres AIS-klasse B fartøy, på de mest trafikkerte område på Svalbard. Dette er omtalt i St.meld 35 (2015-2016) På rett kurs.

Uavhengig av dette er faktum at det er et meget lite antall fartøy som ferdes på Svalbard og som er pliktige til å rapportere. Det er lite hensiktsmessig å opprettholde et nasjonalt rapporteringskrav for noen få. Det foreslås derfor å oppheve kravet til manuell posisjonsrapportering. Plikten til å rapportere kan imidlertid erstattes med en frivillig ordning for de fartøyene som ønsker å melde fra hvor de ferdes. Vi ber høringsinstansene spesielt om kommentarer til dette.

### **3. Forslag til andre endringer**

Videre foreslås følgende endringer i forskrift om havner og farvann på Svalbard:

I § 1 foreslås det å oppdatere henvisningen til § 38 sjette ledd. Ved en endring i havne- og farvannsloven i 2012 ble § 38 tilføyd ett ekstra ledd, og korrekt henvisning vil være § 38 syvende ledd. Videre foreslås det endringer i § 1 som gjenspeiler at forskrift 21. april 1995 om kystgebyr og forskrift 3. juli nr. 841 om gebyr for kontroll og tilsyn med sikring av havner og havneterminaler mot terrorhandlinger er opphevet. I tillegg er forskrift 3. juli 2007 nr. 825 om sikring av havner og havneterminaler mot terrorhandlinger mv. erstattet med to nye forskrifter, forskrift 29. mai 2013 nr. 539 om sikring av havner og forskrift 29. mai 2013 nr. 538 om sikring av havneanlegg, og henvisningen oppdateres i tråd med dette.

Forskriften § 2 gjelder tilpasninger i forskrifter for Svalbard. Forskriften som omtales i bokstav b) er opphevet og erstattet med forskrift 19. desember 2012 nr. 1329 om farvannsskilt og navigasjonsinnretninger. Tilpasningsteksten i eksisterende § 2 b) erstattes med en tilnærmet likelydende tilpasningstekst. Videre er forskrift 15. desember 2009 nr. 1545 om ankomst- og avgangsmeldinger og om adgang til fartøy, anlegg og innretninger endret slik at hele § 1 er opphevet, og det er ikke lenger behov for en tilpasningstekst knyttet til forskriften.

Kapittel 3 i forskriften inneholder kun en bestemmelse. Bestemmelsen lyder «For bruk av farvannene ved Svalbard gjelder forskrift 15. desember 2009 nr. 1684 om sjøtrafikk i bestemte farvann (sjøtrafikkforskriften)». Forskrift om sjøtrafikk i bestemte farvann er erstattet av forskrift 23. september 2015 nr. om bruk av sjøtrafikksentralenes tjenesteområde og bruk av bestemte farvann, og dagens henvisning er ikke lenger korrekt. Siden bestemmelsen ikke inneholder materielle regler, men kun er en bestemmelse av informerende karakter, foreslås det å oppheve kapittel tre istedenfor å korrigere henvisningen. Selv om bestemmelsen i dag gir informasjon om at det eksisterer regler for bruk av farvannene på Svalbard i en annen forskrift, så er ikke denne henvisningen uttømmende. Det eksisterer mange regler for bruk av farvannene på Svalbard, både som Kystverket har ansvar for og som andre etater har ansvar for.

Paragraf 25 regulerer straffansvar etter forskriften. Det er kun brudd på bestemmelsene i kapittel fire om posisjonsrapportering hvor overtredelse kan føre til bøter. Hele kapittel fire foreslås opphevet, og derfor foreslås det også å oppheve § 25.

De foreslåtte endringene vil føre til at noen bestemmelser vil få nytt nummer og at forskriften får færre kapitler enn i dag.

#### 4. Økonomiske og administrative konsekvenser

De foreslåtte endringene er i hovedsak en forenkling som vil lette den administrative byrden om bord på fartøyet. Dette vil medføre at kapteinen, eller den som rapporterer for ham, vil bruke mindre av tiden på å rapportere. Dersom arbeidet med rapportering settes ut til en agent, vil endringen kunne medføre en besparelse. Det vil ikke være mulig å sette tall på denne økonomiske besparelsen.

Med hilsen

Arve Dimmen  
avdelingsdirektør

Jeanette Assev-Lindin  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Vedlegg:

- 1 Utkast til endringsforskrift

Likelydende brev sendt til:  
Sysselmannen på Svalbard  
Sjøfartsdirektoratet  
Fiskeridirektoratet  
Justis- og beredskapsdepartementet  
Hovedredningssentralen Nord-Norge  
Hovedredningssentralen Sør-Norge  
Norges Rederiforbund  
Fiskebåt  
Fraktestøttes Rederiforening  
Utenriksdepartementet  
AECO  
Spitsbergen Travel AS  
Spitsbergen Guide Service  
Regelrådet  
Svalbards næringsforening  
Longyearbyen Lokalstyre  
Nærings- og fiskeridepartementet  
Kommunal- og  
moderniseringsdepartementet  
Norsk Skipsmeglerforbund  
Havforskningsinstituttet  
Norsk polarinstitutt  
Forsvaret  
European Cruise service AS  
NHO sjøfart  
Norsk Losforbund  
Store Norske Spitsbergen Kulkompani  
Pole Position Logistics  
Klima- og miljødepartementet  
Forsvarsdepartementet  
Universitetet på Svalbard  
Trust Arktikugol  
Russlands generalkonsulat på Svalbard

Kopi til: Samferdselsdepartementet