



KYSTVERKET

Hovedkontoret

Se høringsliste

Deres ref: Vår ref: Arkiv nr: Saksbehandler: Dato:
2011/5945-34 Jeanette Assev-Lindin, 12.3.2013
Trond Langemyr

Høring – forslag til forskrift om norsk del av påbudt skipsrapporterings-system i Barentsområdet

Kystverket oversender med dette forslag til ny forskrift om norsk del av påbudt skipsrapporterings-system i Barentsområdet.

Høringsforslaget er også tilgjengelig på Kystverkets hjemmeside www.kystverket.no under fanen "Om Kystverket" på siden "Utgreiingar og høyringar".

Ved brev av 1. november 2011, sendte Kystverket forslaget om å etablere et felles norsk-russisk påbudt skipsrapporterings-system i Barentsområdet på høring til totalt 64 høringsinstanser. På bakgrunn av høringsuttalelsene, ble det kun gjort enkelte mindre endringer i forslaget før søknaden ble oversendt til FNs sjøfartsorganisasjon for videre behandling og endelig godkjenning. Dette, sett i sammenheng med at Norge er forpliktet til å innføre rapporteringssystemet slik at dette er operativt innen 1. juni 2013, tilsier at det er tilstrekkelig med en høringsfrist på seks uker, jf. Utredningsinstruksen kapittel 5.2.

Det bes således om at eventuelle merknader til forslaget sendes Kystverket innen **1. mai 2013**.

Merknader kan sendes Kystverket per post til Kystverket, serviceboks 1502, 6025 Ålesund eller per e-post til post@kystverket.no.

Spørsmål vedrørende høringen kan rettes til:

- Seniorrådgiver Trond Langemyr på e-post trond.langemyr@kystverket.no eller tlf: 37 01 97 49
- Seniorrådgiver Jeanette Assev-Lindin på e-post jeanette.assev-lindin@kystverket.no eller tlf: 70 23 10 75

1. Bakgrunn

I Stortingsmelding nr. 14 (2004-2005) *På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljevernberedskap*, informerte regjeringen under punkt 7.2 og 9.4 at det var igangsatt et samarbeid med russiske myndigheter om å utvikle et felles overvåkings-, meldings- og informasjonssystem for oljetransporter og slepeoperasjoner i Barentsområdet.

Hovedkontoret - Sjøsikkerhetsavdelingen

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: +47 07847
Telefaks: +47 70 23 10 08
Bankgiro: 7694 05 06766

Internett: www.kystverket.no
E-post: post@kystverket.no
Org.nr.: NO 970 237 372

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

Den 29.mars 2006 inngikk Norge og Russland en intensjonsavtale (MoU) for å styrke samarbeidet om sjøsikkerhet og øke sjøsikkerhetsnivået på seilingsrutene i nordområdene. Det var enighet om å utveksle AIS-data, samt å arbeide med å få etablert et felles norsk-russisk meldings- og informasjonssystem.

Kystverket har i tilknytning til ovennevnte deltatt i en felles norsk-russisk arbeidsgruppe som har utarbeidet forslaget til et skipsrapporteringssystem og tekniske løsninger tilknyttet dette. Arbeidet startet i 2006, og sensommeren 2011 forelå det et konkret forslag til teknisk løsning, rapporteringsprosedyrer og rapporteringsområde som ivaretok behovet til begge stater.

Etter at forslaget ble sendt på en nasjonal høring i november 2011 ble det forelagt en norsk-russisk departemental styringsgruppe bestående av representanter fra Fiskeri- og kystdepartementet og det russiske transportministeriet. Forslaget ble godkjent av gruppen, og etter dette ble søknad om etablering av et påbudt skipsrapporteringssystem sendt til FNs sjøfartsorganisasjon IMO. Forslaget ble først behandlet i navigasjonsunderkomiteen (NAV) og deretter, med få endringer, oversendt sjøsikkerhetskomiteen (MSC). Den 28. november 2012, ble skipsrapporteringssystemet endelig godkjent av MSC med implementeringsdato den 1. juni 2013 kl 0000 UTC.

2. Høringsforslaget

Selve skipsrapporteringssystemet "Barents SRS" dekker området mellom Lofoten og Murmansk. Forslag til forskrift om norsk del av påbudt skipsrapporteringssystem dekker den norske delen av dette området, altså fra Lofoten og til den avtalte avgrensningsslinjen mellom Norge og Russland. Til informasjon ligger de IMO godkjente trafikkseparasjonssystemene mellom Vardø og Røst innenfor det norske rapporteringsområdet.

Formålet med skipsrapporteringssystemet er å styrke sjøsikkerheten ytterligere i Barentsområdet gjennom en systematisert informasjonsutveksling mellom land og sjø. På denne måten oppnår man generelt en bedre situasjonsforståelse og samtidig en større sikkerhet for at viktig informasjon er formidlet til fartøyene i området. Man forbedrer også dagens praksis med å benytte fartøyene i området som en førsteinnsats i en søke- og redningsoperasjon, før statlige redningsressurser er på plass. Forbedringen oppnås blant annet fordi statlige redningsinstanser vil kunne ha større kunnskaper om nærliggende fartøyers ressurser og kapasiteter, og således kan gjøre bruk av dem mer hensiktsmessig.

Et skipsrapporteringssystem, med et etablert system for utveksling av data mellom norske og russiske trafikkentraler, vil gi norske og russiske operative myndigheter økt detaljkunnskap om skipstrafikken i området. Følgelig vil det også bidra til en tidligere varsling av skipstrafikk som krever særlig oppmerksomhet. Herunder nevnes særlig fartøyer som fører petroleumslast, radioaktiv last og fartøyer med slep.

Detaljkunnskaper om skipets last og andre særlige forhold er viktig i den løpende risikovurderingen, så vel som i en ulykkesituasjon. Slike detaljer fremkommer ikke i for eksempel dataene fra AIS og LRIT. Ved å gjøre denne informasjonen lett tilgjengelig for sjøtraffikksentralen i Vardø, oppnår man at den kan ha bedre fokus på de områder der risikoen er størst og samtidig påse at eventuelle spesielle behov i forhold til enkeltskip blir ivare tatt. Informasjon er også viktig når det gjelder prioriteringen av tilgjengelige innsatsressurser knytte til stasjoneringen av slepebåter.

Skipsrapporteringsystemet vil i tillegg øke servicenivået overfor skipstrafikken, og bidra til å sikre at skip innehar nødvendig informasjon og data som er påkrevd for sikker navigasjon i området. Dette oppnås ved at viktig navigasjonsmessig informasjon alltid holdes oppdatert ved sjøtrafikksentralene. På anmodning, eller ved behov, kan sjøtrafikksentralene hurtig formidle værvarsler, bølgevarsler, navigasjonsvarsler, isvarsler og varsler om andre potensielle farer for skipstrafikken i området. Ved behov for ankring i dårlig vær eller i en nødssituasjon, kan sjøtrafikksentralene også gi nærmere veiledning om dette.

Rapporteringsplikten skal gjelde for alle tankskip, skip som fører farlig eller forurensende last (herunder radioaktiv last), fartøyer med slep på over 200 meter, skip som ikke er under kommando eller har begrenset manøvreringsevne, samt øvrige fartøy over 5000 bruttotonn. Øvrige skip kan delta i skipsrapporteringsystemet på frivillig basis.

Rapport skal være avgitt innen fartøyet entrer norsk rapporteringspliktig område eller avgår fra havn i norsk rapporteringspliktig område. Fartøyet kan imidlertid rapportere allerede fra det entrer norsk farvann og inntil en time før fartøyet entrer Barents SRS. I timen før man entrer norsk rapporteringspliktige område, er det ikke mulig å avgi rapport på grunn av sjøtrafikksentralens mulighet til å håndtere rapportene som kommer inn. Dette vil si at rapport kan avgis samtidig som man avgir andre pliktige meldinger knyttet til anløp og avgang havn innenfor dette området.

Ved utarbeidelse av rapporteringsmuligheter har man hatt fokus på ikke å øke arbeidsbelastningen om bord på en måte som kan gå ut over sikkerheten. Det har i den forbindelse vært lagt stor vekt på å unngå dobbelrapportering av data som allerede er tilgjengelig gjennom eksisterende systemer (for eksempel AIS/LRIT). Den foretrukne, og mest aktuelle rapporteringsmetoden, vil være en kombinasjon av informasjon fra AIS og elektronisk innrapportering i SafeSeaNet Norway (SSN). På denne måten kan man avgi en fullelektronisk melding hvor store deler av meldingsinnholdet allerede er utfyllt. Fartøy som ikke kan rapportere elektronisk via AIS eller SSN kan benytte VHF, telefon, e-post eller faks.

Kystverket ved sjøtrafikksentralen i Vardø vil føre tilsyn med at forskriften overholdes. Fartøy som ikke rapporterer i henhold til forskriften vil bli pålagt å rapportere, jfr. havne- og farvannsloven § 57. Dersom fartøyet likevel ikke overholder plikten, vil forholdet bli rapportert til fartøyets flaggstat som eventuelt kan iverksette etterforskning av saken. Forholdet kan føre til en rettslig forfølgning i forhold til flaggstatens nasjonale regler.

Ikrafttredelsestidspunkt vil være 1. juni 2013 kl 0200 lokal tid (0000 UTC).

For det nærmere innholdet vises det til utkast til forskrift i sin helhet som er vedlagt høringsbrevet. I tillegg er den offisielle vedtagelsen av skipsrapporteringsystemet i IMO (SN.1/ Circ.318 av 4.desember 2012) vedlagt.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser

De økonomiske kostnadene ved innføring av skipsrapporteringsystemet vil knytte seg til forberedelser av Kystverkets tekniske systemer for å kunne motta og behandle rapporten som mottas. I en startfase vil det være kostnader forbundet med anskaffelse og installasjon av det tekniske utstyret som skal betjene systemet. Kostnadene forbundet med dette er imidlertid relativt små og vil kunne dekket innenfor dagens driftsbudsjett.

Når det gjelder selve driften av systemet, så forutsettes det at dette vil kunne løses innenfor de gjeldende økonomiske ressurser og bemanning ved Vardø sjøtrafikksentral.

I tillegg må det gjøres mindre tilpasninger i SSN for å kunne levere en elektronisk rapport. Endringene er av et begrenset omfang og håndteres av Kystverket innenfor eksisterende rammer.

For skipsfarten vil rapporteringsplikten føre til en mindre merbelastning ved å skulle avgi rapporten. For de aller fleste fartøyene, som har AIS og allerede benytter SSN, vil rapporteringen være en svært liten ekstra byrde.

Med hilsen

Arve Dimmen
avdelingsdirektør

Jeanette Assev-Lindin
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi:

Fiskeri- og kystdepartementet

Vedlegg:

1. Forskriftsutkast - norsk del av påbudt skipsrapporteringssystem "Barents SRS"
2. IMO dokument SN.1 - Circ 318

Høringsliste:

Forsvarsdepartementet
Arbeidsdepartementet
Justis- og
beredskapsdepartementet
Kommunal- og
regionaldepartementet
Miljøverndepartementet
Nærings- og handelsdepartementet
Olje- og energidepartementet
Samferdselsdepartementet
Utenriksdepartementet
Sjøfartsdirektoratet
Direktoratet for samfunnssikkerhet
og beredskap
Fiskeridirektoratet
Norges vassdrags- og
energidirektorat
Klima- og forurensningsdirektoratet
Norsk Losforbund - Jan Magne
Fosse
Norsk Skipsmeglerforbund
Oljedirektoratet
Politidirektoratet
Petroleumstilsynet
Fylkesmannen i Nordland
Fylkesmannen i Troms

Fylkesmannen i Finnmark
Kartverket Sjø Divisjonen
Norges Rederiforbund
Bellona Oslo
Greenpeace
WWF-Norge
Norges Naturvernforbund
Norges Fiskarlag
Havforskningsinstituttet
Hovedredningssentralen Nord-Norge
Forsvaret
Nasjonal sikkerhetsmyndighet
NHO
Logistikk- og transportindustriens landsforening
Statsministerens kontor
Hovedredningssentralen Sør-Norge
Fiskebåtredernes Forbund
Fraktesfartøyenes Rederiforening
Sjømannsforeningenes Landsforbund
Norsk Sjøoffisersforbund
Norsk Sjømannsforbund
Rederienes Landsforening
Norsk olje og gass
Cefor
Statens havarikommisjon for transport
Norges miljøvernforbund
Natur og ungdom
Assuranceforeningen SKULD
Gard AS
Intertanko
Total E&P Norge AS
Dong E&P Norge AS
GDF Suez E&P Norge AS
Eni Norge AS
A/S Norske Shell
Statoil ASA
Esso Norge AS



Forskrift xx.xxx om norsk del av påbudt skipsrapporteringsystem i Barentsområdet (Barents SRS).

Hjemmel: Fastsatt av Fiskeri- og kystdepartementet xx.xx.xxxx med hjemmel i lov 17.april nr. 19 om havner og farvann § 22, jf. kongelig resolusjon 17. desember 2010 nr. 1607.

§ 1. Forskriftens formål

Formålet med forskriften er å styrke sjøsikkerheten i Barentsområdet gjennom å bedre informasjonsutvekslingen mellom land og fartøy.

§ 2. Virkeområde

Forskriften gjelder i norsk territorialfarvann og i norsk økonomisk sone med de begrensninger som følger av folkeretten. Skipsrapporteringsystemet gjelder i det geografiske området som er nærmere angitt i forskriften.

§ 3. Definisjoner

I forskriften menes med:

a) *skipsrapporteringsystem*: skipsrapporteringsystem som regulert i den internasjonale konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS) kapittel 5, regel 11 og nærmere beskrevet i IMO resolusjon A.851(20).

b) *Barents SRS*: felles norsk-russisk skipsrapporteringsystem som omtalt av IMO i SN.1/Circ.318 av 4. desember 2012.

c) *norsk rapporteringspliktig område*: er området av Barents SRS som ligger i norske farvann og som overvåkes av norske myndigheter. Dette er området vest av den avtalte avgrensningslinjen mellom Norge og Russland.

d) *russisk rapporteringspliktig område*: er området av Barents SRS som ligger i russiske farvann og som overvåkes av russiske myndigheter. Dette er området øst av den avtalt avgrensningslinjen mellom Norge og Russland.

e) *AIS*: automatisk identifikasjonssystem

f) *farlig eller forurensende last*:

- last oppført i den internasjonale koden for transport av farlig last til sjøs (IMDG-koden)
- produkter som oppført i kapittel 17 i den internasjonale kjemikaliekoden for bygging og utrustning av skip som fører skadelige kjemikalier i bulk (IBC-koden)
- produkter som oppført i kapittel 19 i den internasjonale koden for bygging og utrustning av skip som fører flytende gasser i bulk (IGC-koden)

- oljer som definert i den internasjonale konvensjonen om hindring av forurensning fra skip (MARPOL) Annex 1
- skadelige flytende stoffer i bulk som definert i MARPOL Annex 2
- skadelige, forurensende stoffer i pakket form som definert i MARPOL Annex 3
- radioaktive stoffer som definert i den internasjonale koden for sikker transport av bestrålt nukleært brensel, plutonium og sterkt radioaktivt avfall i beholdere (INF-koden)

§ 4. Rapporteringspliktige fartøy

Følgende kategorier av fartøy er rapporteringspliktige:

- a) tankskip,
- b) fartøy med farlig eller forurensende last,
- c) fartøy som har slep, og der avstanden fra det slepende fartøys akterende til akterenden av slepet er større enn 200 meter,
- d) fartøy som ikke er under kommando eller som har begrenset evne til å manøvrere, og
- e) øvrige fartøy på 5000 brutto tonn eller mer.

Fartøy som ikke er rapporteringspliktige kan frivillig avgi rapport etter denne forskriften.

§ 5. Norsk rapporteringspliktig område

Norsk rapporteringspliktig område er alt farvann innenfor følgende geografiske avgrensning oppgitt i koordinater som definert i World Geodetic System 1984 (WGS 84):

1.	67° 10' .0000 N	Norske kysten
2.	67° 10' .0000 N	008° 00' .0000 E
3.	68° 15' .0000 N	009° 30' .0000 E
4.	71° 15' .0000 N	019° 00' .0000 E
5.	71° 50' .0000 N	024° 00' .0000 E
6.	71° 50' .0000 N	028° 00' .0000 E
7.	71° 02' .7470 N	033° 02' .7580 E
8.	70° 16' .4825 N	032° 04' .3833 E
9.	70° 11' .8613 N	031° 46' .5595 E
10.	70° 07' .2533 N	031° 30' .3238 E
11.	70° 05' .9807 N	031° 26' .6880 E
12.	69° 58' .7582 N	031° 06' .2597 E
13.	69° 47' .6903 N	030° 49' .0592 E

Norsk rapporteringspliktig område er nærmere fremstilt i kart i forskriftens vedlegg 1.

§6. Tidspunkt for rapportering

Rapporteringspliktige fartøy skal avgi rapport før de entrer norsk rapporteringspliktig område. Rapporten kan avgis etter at fartøyet har entret norsk farvann og inntil en time før det entrer norsk rapporteringspliktig område. Alternativt kan fartøyet rapportere når det entrer norsk rapporteringspliktig område. Fartøy som ligger i havn eller til ankers inne i norsk rapporteringspliktig område, kan rapportere inntil en time før avgang eller ved avgang.

Fartøy som kommer fra russisk rapporteringspliktig område, og har rapportert til Murmansk VTS, behøver ikke å rapportere på nytt ved innseiling i norsk rapporteringspliktig område.

§ 7. Rapportens innhold

Rapporten skal inneholde følgende informasjon:

- A. Fartøyets identitet (navn, MMSI, kallesignal, IMO nr.)
- B. Dato og tidspunkt for meldingen
- C. Fartøyets nåværende posisjon
- E. Fartøyets nåværende kurs
- F. Fartøyets nåværende fart
- H. Dato, tidspunkt og sted for innseiling i norsk rapporteringspliktig område
- I. Destinasjon og estimert ankomsttid
- O. Største dyptgående i nåværende lastetilstand
- P. Farlig last beskrevet med IMO klasse og mengde
- Q. Eventuelle defekter og begrensninger i manøvreringsevnen
- T. Skipets eier og kontaktpersoner i forhold til last
- W. Antall personer om bord
- X. Type og mengde bunkers om bord og kontaktinformasjon for skipet

Ved eventuelle endringer i forhold til oppgitt informasjon om bokstav Q over, skal Vardø sjøtrafikksentral holdes oppdatert.

En nærmere beskrivelse av rapporteringsinnholdet i første ledd er gitt i vedlegg 2.

§ 8. Rapporteringskanal

Rapportering gjøres fullelektronisk gjennom en kombinert bruk av AIS og forhåndsrapport gitt i SafeSeaNet Norway, alternativt faks eller e-post.

Dersom et fartøy ikke kan rapportere elektronisk som nevnt i første ledd, kan rapporten avgis på VHF eller telefon.

En skjematisk oversikt over rapporteringsmuligheter er nærmere beskrevet i vedlegg 2.

§ 9. Tilsyn

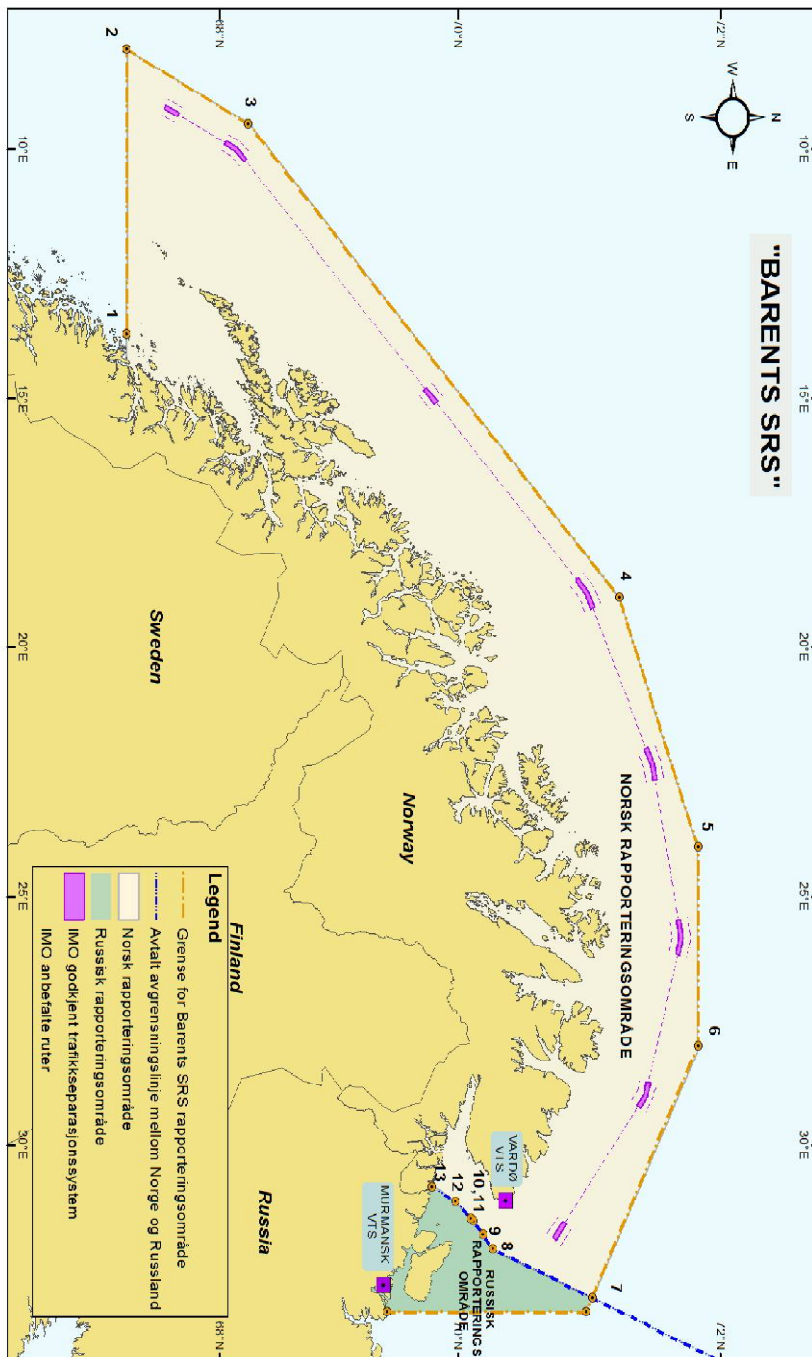
Kystverket fører tilsyn med at forskriften overholdes.

Fartøy som ikke rapporterer i henhold til forskriften vil bli pålagt å avgi rapport. Skulle et fartøy likevel ikke overholde rapporteringsplikten, vil forholdet bli rapportert til fartøyets flaggstat for videre etterforskning og mulig rettslig forfølgning.

§ 10. Ikrafttreden

Forskriften trer i kraft 1. juni 2013 kl. 02.00 lokal tid(0000 UTC).

Vedlegg 1
 Kart over "Barents SRS" virkeområde med nærmere angivelse av det norske ansvars- og
 rapporteringsområdet



Vedlegg 2

Rapporteringskrav og rapporteringsalternativer for norsk del av det felles norsk-russiske skipsrapporteringsystemet "Barents SRS"

Sammendrag:

Rapporteringen ønskes primært utført fullelektronisk gjennom en kombinasjon av AIS og en forhåndsmelding gitt i SafeSeaNet Norway, faks eller e-post.

Dersom et fartøy er forhindret fra å sende elektronisk, eller fremsende en forhåndsmelding innen tidskravet, kan hele rapporten eller deler av denne formidles på VHF eller telefon.

- Et fartøy kan imøtekomme rapporteringskravene for betegnelse A, B, C, E, F, I, O og W gjennom at riktige og oppdaterte AIS-data kringkastes fra fartøyets AIS-system om bord.
- Et fartøy kan videre imøtekomme rapporteringskravene for betegnelse A, H, P, Q, T og X gjennom at en elektronisk forhåndsmelding blir avgitt i SafeSeaNet Norway, faks eller e-post

Tabellen nedenfor beskriver en optimal bruk av rapporteringssystemet og mulighetene for å kombinere ulike kommunikasjonsmidler for å fremsende de pålagte data. I tillegg gir den utfyllende informasjon om hvilke data som fartøyet er pliktig til å fremsende under hver av bokstavbetegnelse.

Betegnelse	AIS	Elektronisk	VHF/telefon	Innhold	Påkrevd informasjon
A	Ja	Ja	Ja	Fartøy	1) Navn på fartøy 2) MMSI nummer 3) Kallsignal --og når tilgjengelig-- 4) IMO nummer
B	Ja			Dato og tidspunkt	En 6-sifret gruppe som angir dag i måneden, time og minutter i universell tid UTC.
C	Ja			Posisjon	En 5-sifret gruppe som gir bredden i grader og minutter, desimal, etterfulgt av N (nord) og en 6-sifret gruppe som gir breddegrad i grader og minutter, desimal, etterfulgt av E (øst) eller W (vest).
E	Ja			Fartøyets sanne kurs	En 3-sifret gruppe
F	Ja			Fartøyets fart i knop og tidels knop	En 3-sifret gruppe

H		Ja		Dato, tid og sted for antatt innseiling i Barents SRS	Denne informasjonen er kun påkrevd dersom et fartøy fremsender en elektronisk forhåndsmelding på betegnelse P, T og X før ankomst rapporteringsområdet. Dato og tid angis likt som under betegnelse (B) og posisjon angis likt som under betegnelse (C).
I	Ja			Fartøyets destinasjon og estimert ankomsttid	Navn på neste havn gitt i UN LOCODE via AIS. For detaljer og prosedyrer henvises det til IMO SN/Circ.244 og www.unece.org/cefact/locode/service/main.htm . Estimert ankomsttid angis likt som for betegnelsen (B).
O	Ja			Fartøyets største dypgående i nåværende lastetilstand angitt i meter	En 2- eller 3-sifret gruppe som angir største nåværende dypgående i meter (eks: 6.1 eller 10.4).
P		Ja		Fartøyets last	Fartøyets last, og dersom farlig last også angivelse av mengde og IMO klasse. Informasjon om farlig last må oppsummeres i antall tonn pr IMO-klasse når dataene fremsendes.
Q			Ja	Defekter og mangler	Detaljer om feil og mangler som påvirker utstyret om bord på fartøyet eller andre omstendigheter som påvirker normal navigasjon og manøvrering.
T		Ja		Fartøyets eier og representant	Adresse og opplysninger om hvor detaljert informasjon om lasten kan oppnås.
W		Ja		Antall personer om bord	Angi antall

X		Ja		Diverse	Type og estimert mengde bunkersolje i metriske tonn. Må oppsummeres i totale tonn per type i dataene som oversendes. 5) Kontaktinformasjon: - e-post - Inmarsat (tekst/data og tale) - faks - mobilnummer
---	--	----	--	---------	--

Kontaktinformasjon - Vardø Sjøtrafikksentral

VHF: Ta kontakt med nærmeste kystradiostasjon og be om "NOR VTS" (kanal 16)
 MMSI: 002573550
 E-post: nor.vts@kystverket.no
 Faks: +47 78 98 98 99
 Telefon: +47 78 98 98 98

SafeSeaNet Norway: www.shiprep.no

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

SN.1/Circ.318
4 December 2012

**NEW MANDATORY SHIP REPORTING SYSTEM "IN THE
BARENTS AREA (BARENTS SRS)"**

1 The Maritime Safety Committee, at its ninety-first session (26 to 30 November 2012), adopted, in accordance with the provisions of resolution A.858(20), the following new mandatory ship reporting system "In the Barents Area (Barents SRS)", as set out in the annex.

2 The new mandatory ship reporting system "In the Barents Area (Barents SRS)" will be implemented at 0000 hours UTC on 1 June 2013.

3 Member Governments are requested to bring the attached information to the attention of masters of ships under their flags and advise them that they are required to comply with the requirements of the adopted ship reporting system, in accordance with regulation V/11.7 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended.

ANNEX

**RESOLUTION MSC.348(91)
Adopted on 28 November 2012**

**ADOPTION OF A NEW MANDATORY SHIP REPORTING SYSTEM
"IN THE BARENTS AREA (BARENTS SRS)"**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO regulation V/11 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS Convention), in relation to the adoption of mandatory ship reporting systems by the Organization,

RECALLING FURTHER resolution A.858(20) resolving that the function of adopting ship reporting systems shall be performed by the Committee on behalf of the Organization,

TAKING INTO ACCOUNT the guidelines and criteria for ship reporting systems adopted by resolution MSC.43(64), as amended by resolutions MSC.111(73) and MSC.189(79),

HAVING CONSIDERED the recommendations of the Sub-Committee on Safety of Navigation at its fifty-eighth regular session,

1. ADOPTS in accordance with SOLAS regulation V/11 a new mandatory ship reporting system "In the Barents Area (Barents SRS)", as set out in the annex;
2. DECIDES that the above-mentioned new mandatory ship reporting system will enter into force at 0000 hours UTC on 1 June 2013;
3. REQUESTS the Secretary-General to bring this resolution and its annex to the attention of Contracting Governments to the SOLAS Convention and to Members of the Organization.

ANNEX

MANDATORY SHIP REPORTING SYSTEM "IN THE BARENTS AREA"

1 Categories of ships required to participate in the system

1.1 The following categories of ships passing through or proceeding to and from ports and anchorages in the Barents SRS area are required to participate in the ship reporting system:

1.1.1 all ships with a gross tonnage of 5,000 and above;

1.1.2 all tankers;

1.1.3 all ships carrying hazardous cargoes (paragraph 1.2 refers);

1.1.4 a vessel towing when the length of the tow exceeds 200 metres; and

1.1.5 any ship not under command, restricted in their ability to manoeuvre or having defective navigational aids.

1.2 The meaning of hazardous cargoes is as follows:

1.2.1 goods classified in the International Maritime Dangerous Goods (IMDG Code);

1.2.2 substances classified in chapter 17 of the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code) and chapter 19 of the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code);

1.2.3 oils as defined in MARPOL Annex I;

1.2.4 noxious liquid substances as defined in MARPOL Annex II;

1.2.5 harmful substances as defined in MARPOL Annex III; and

1.2.6 radioactive materials specified in the Code for the Safe Carriage of Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes in Flasks on Board Ships (INF Code).

1.3 Ships not listed above may participate in the ship reporting system (SRS) on a voluntary basis.

2 Geographical coverage of the system and the number and editions of the reference chart used for delineation of the system

2.1 The geographical area covered by the reporting system Barents SRS is defined within the following coordinates and is also shown in the chartlet attached at appendix 1.

Number	Latitude	Longitude
A - Norway	67° 10'.00 N	Norwegian coast
B - Norway	67° 10'.00 N	008° 00'.00 E
C - Norway	68° 15'.00 N	009° 30'.00 E
D - Norway	71° 15'.00 N	019° 00'.00 E
E - Norway	71° 50'.00 N	024° 00'.00 E
F - Norway	71° 50'.00 N	028° 00'.00 E
G - Russian Federation	71° 00'.00 N	033° 20'.00 E
H - Russian Federation	the Russian Federation coast	033° 20'.00 E

2.2 The reference charts, which include the operational area of Barents SRS, are:

2.2.1 Norwegian charts

<u>No.</u>	<u>Title</u>	<u>Scale</u>	<u>Datum</u>	<u>Edition</u>
514	Barentshavet	1:2000000	WGS 84	2011
311	From Støtt to Andenes	1:350000	ED-50	1960
321	From Andenes to Grøtsund	1:200000	ED-50	1936
322	Fugløybanken-Lopphavet	1:200000	ED-50	1970
323	From Sørøya to Nordkapp	1:200000	ED-50	1962
324	From Nordkapp to Kjølnes	1:200000	ED-50	1959
325	From Slettnes to Grense Jakobselv	1:200000	ED-50	1929

Note: Position coordinates referred to the WGS 84 Datum should be plotted direct onto these charts, as the difference between the WGS 84 and ED 50 Datum is of no practical significance at the actual scale. The geographical positions, listed in the document are given in the WGS 84 Datum.

2.2.2 Russian Federation charts

<u>No.</u>	<u>Title</u>	<u>Scale</u>	<u>Datum</u>	<u>Edition</u>
10100	South part of Barents Sea	1:2000000	Pulkovo 1942	2002
11024	From North cape to Rybachyy inlet	1:500000	Pulkovo 1942	2003
11114	From Rybachyy inlet to Kanin Nos	1:500000	Pulkovo 1942	1999
12000	From Varde to cape Teribersky	1:200000	Pulkovo 1942	2002
12050	From cape Tsypnavolok to cape Voroniy	1:200000	Pulkovo 1942	2006
12100	From cape Kulneset to cape Tsypnavolok	1:200000	Pulkovo 1942	2004

Note: Position coordinates in WGS 84 datum should be moved 0.4 seconds southward and 11.3 seconds eastward to agree with these charts.

3 Format, content of reports, times and geographical positions for submitting reports, Authority to whom reports should be sent and available services

3.1 Procedures of reporting

3.1.1 All Barents SRS reports must be sent to either Vardø VTS centre or Murmansk VTS centre. Ships within the Norwegian monitoring area report to Vardø VTS centre and ships within the Russian Federation monitoring area report to Murmansk VTS centre. Reports shall be given using AIS (Automatic Information System), Norwegian shiprep website, e-mail, fax, SATCom, mobile phone, VHF voice or by a combination of these communication means. Details are given in appendices 2 and 3.

3.1.2 The use of correct and updated AIS information can accomplish the reporting requirements for designators A, B, C, E, F, I, O and W. Details are given in appendix 3.

3.2 Format

3.2.1 The mandatory ship report shall be drafted in accordance with the format shown in appendix 3, as well as resolution A.851(20).

3.3 Content

3.3.1 A report from a ship to Barents SRS by AIS, non-verbal means or by voice communication or combinations thereof must contain the following information; details are given in appendix 3.

A	Name of ship, call sign, IMO identification number and MMSI
B	Date and time
C	Position expressed in latitude and longitude
E	True course
F	Speed in knots
H	Date, time (UTC) and point of entry into Barents SRS area
I	Destination and ETA
O	Maximum present draught
P	Hazardous cargo, class and quantity
Q	Brief details of defects or restrictions in maneuverability
T	Contact information (shipowner and representative)
W	Total number of persons on board
X	Characteristics and total quantity of bunkers in metric tonnes

Note: The master of the ship must forthwith inform the Barents SRS VTS centre concerned of any change in navigational status or in previous information notified, particularly in relation to designator Q.

3.3.2 Proprietary information obtained as a requirement of the mandatory ship reporting system Barents SRS will be protected under this system consistent with the *General Principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants* (resolution A.851(20)).

3.4 *Geographical position for submitting reports*

3.4.1 Ships entering the Barents SRS operational area shall submit a report when entering into the area or on departure from a port or anchorage within the operational area.

3.4.2 Reports forwarded prior to entering the area can be submitted at any time after entering the Norwegian Economic Zone or the Russian Federation Exclusive Economic Zone and until one hour before entering the Barents SRS operational area. As the Vessel Traffic Services must be able to handle incoming prior reporting, it will not be possible to undertake pre-entry reports any later than one hour prior to entering the area.

3.4.3 Ships departing a port or leaving an anchorage within the Barents SRS area, may also submit a pre-entry report for designators H, P, T, Q and X if transmitted one hour prior to departure.

3.5 *Authority*

3.5.1 The Federal Agency of Maritime and River Transport and the Norwegian Coastal Administration are the VTS authorities for Murmansk VTS centre and Vardø VTS centre respectively which operate the Barents SRS Ship Reporting System.

4 Information to be provided to ships and procedures to be followed

4.1 Ships in the Barents SRS area are required to keep a continuous listening watch on VHF channel 16.

4.2 If requested, the VTS centre concerned shall provide ships with information about positioning, weather forecast, navigational warnings and other hazards in the ship reporting area, from broadcasting devices set up in the coastal States or by other available communication means concurred by involved participants.

4.3 If necessary, the VTS centre can provide individual information to a ship particularly in relation to positioning or local conditions.

4.4 If a ship needs to anchor due to breakdown, low visibility, adverse weather, etc. the VTS centre concerned can recommend suitable anchorages or other places of refuge within the operational area.

5 Communication required for the Barents SRS system

5.1 The language used for communication shall be English, using IMO Standard Marine Communication Phrases, when deemed necessary by the VTS centre concerned.

5.2 Details of communication and contact information are given in appendix 2.

6 Rules, regulations and recommendations in force in the area of the system

6.1 Regulations for preventing collisions at sea

The Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended (COLREG) is applicable throughout the operational area of Barents SRS.

6.2 Traffic separation schemes

The traffic separation schemes off the coast of Norway from Vardø to Røst are in the operational area of Barents SRS. They have been adopted by IMO and rule 10 of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea applies.

6.3 Hazardous cargo

6.3.1 The meaning of hazardous cargo is stated in paragraph 1.2 and in resolution MSC.43(64), paragraph 1.4.

6.3.2 Ships carrying hazardous cargoes within the SRS operational area must comply with international and national regulations. The SRS does not relieve ship masters of their responsibility to provide nationally required reports and information to customs authorities.

6.3.3 Discharges of oil and ship-generated waste are monitored jointly by the Russian Federation and Norwegian Authorities.

7 Shore-based facilities to support the operation of the system

7.1 Sensors, System and communication facilities

7.1.1 Murmansk VTS centre and Vardø VTS centre are equipped with multiple source information processing and retrieval systems, VHF radio, Automatic Identification System (AIS) and Long Range Identification and Tracking (LRIT) facilities.

7.1.2 Both centres have recording equipment to store information regarding a ship's transit. In case of an incident, the VTS Authority can use records as evidence.

7.2 Personnel qualifications and training

7.2.1 The Murmansk VTS centre and Vardø VTS centre are both operated by trained and experienced personnel according to national requirements and recommendations by IMO.

7.3 Manning

7.3.1 Murmansk VTS centre and Vardø VTS centre are both manned 24 hours per day, 365 (366) days per year.

8 Information concerning the applicable procedures if the communication facilities of the shore-based Authority fail

- 8.1 The Murmansk VTS centre and Vardø VTS centre are both designed with sufficient system redundancy to cope with normal equipment failure.
- 8.2 If essential equipment suffers breakdown, and sufficient operational capability cannot be maintained by backup systems, information on reduced operational capability will be given by the affected VTS centre as needed or broadcasted as a national navigational warning.

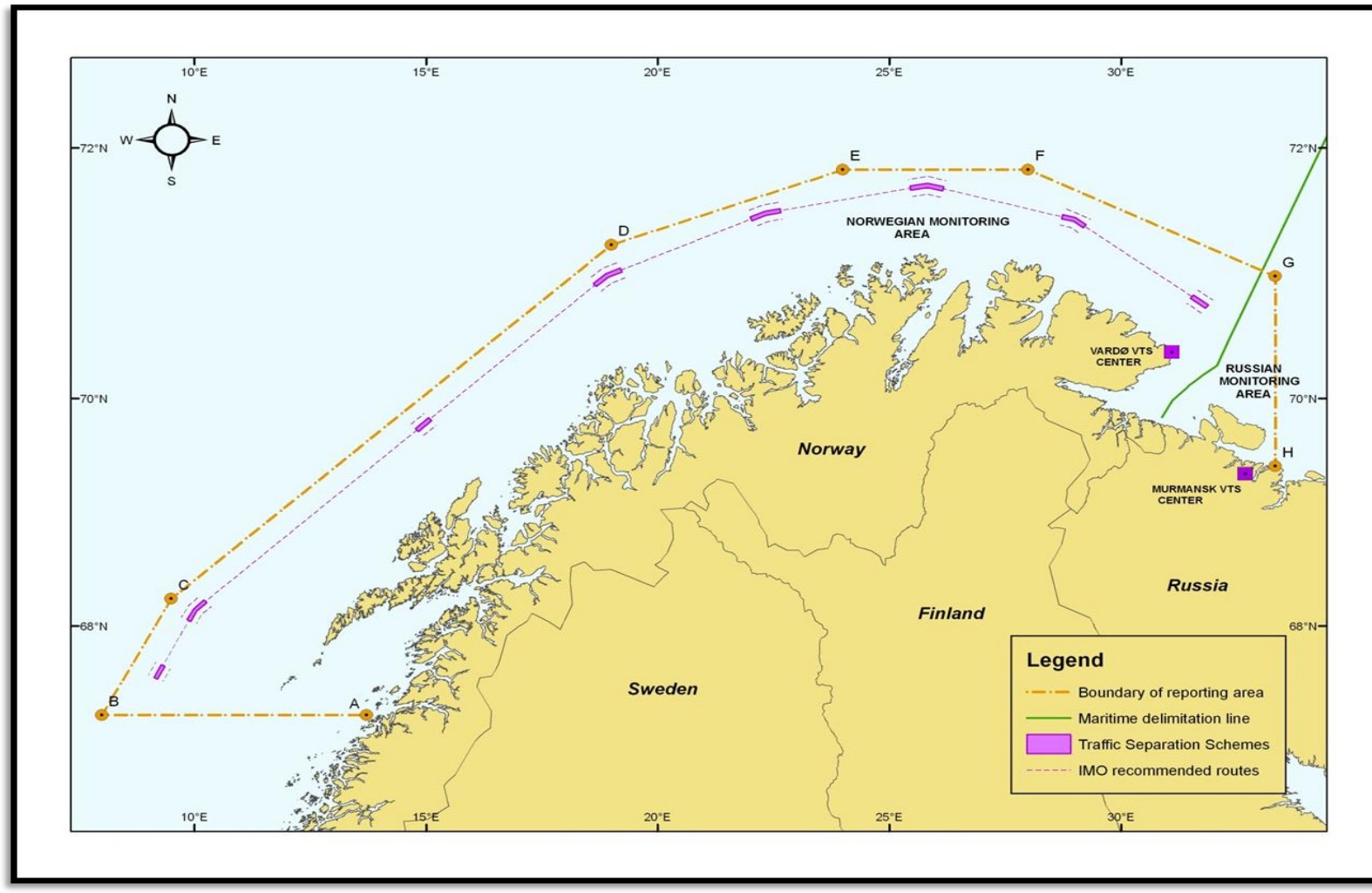
9 Measures to be taken if a ship fails to comply with the requirements of the system

- 9.1 The main objective of the system is to facilitate the exchange of information between the ships and the shore in order to support safe navigation and protect the marine environment. The system will also contribute to providing information to relevant SAR authorities.
- 9.2 All means will be used to encourage and promote the full participation of ships required to submit reports under SOLAS regulation V/11. If reports are not submitted and the offending ship can be positively identified, then information will be passed on to the relevant flag State Authorities for investigation and possible prosecution in accordance with national legislation. The mandatory ship reporting system Barents SRS is for the exchange of information only and does not provide any additional authority for mandating changes in the vessel's operations. The reporting system will be implemented consistent with UNCLOS, SOLAS and other relevant international instruments so that the reporting system will not provide the basis to impinge on a transiting vessel's passage through the Reporting Area.

* * *

Appendix 1

CHART OF THE BARENTS SRS OPERATIONAL AREA



Appendix 2

CONTACT INFORMATION AND OTHER RELEVANT INFORMATION IN RELATION TO THE VTS CENTRES TO WHICH THE REPORTS MUST BE SUBMITTED

1 Contact information

1.1 Murmansk VTS centre can be contacted by e-mail, VHF or fax

VHF: Call "Murmansk Traffic" (channel 12)
MMSI: 002734484 or 002734466
E-mail: vt@mf-rmp.ru
Fax: +7 8152 479026

1.2 Vardø VTS centre can be contacted by VHF, e-mail, fax or telephone

VHF: Call Norwegian Coastal Radio Station and request "NOR VTS"
(channel 16)
MMSI: 002573550
E-mail: nor.vts@kystverket.no
Fax: +47 78 98 98 99
Telephone: +47 78 98 98 98

2 Submission of reports

2.1 Ships within the Russian Federation monitoring area or the Russian Federation Exclusive Economic Zone report to Murmansk VTS centre primarily by e-mail, fax and AIS, alternatively VHF or a combination of these communication means.

2.2 Ships within the Norwegian monitoring area or Norwegian Economic Zone report to Vardø VTS centre primarily by the Norwegian Ship Reporting System at website: www.shiprep.no. Alternatively by AIS, e-mail, fax, telephone and VHF or a combination of these communication means.

Appendix 3

DRAFTING OF REPORTS TO THE MANDATORY SHIP REPORTING SYSTEM "BARENTS SRS"

Summary:

Reporting can be done by non-verbal means by the use of AIS and pre-entry non-verbal means as, for example, e-mail, fax or the website www.shiprep.no. If a ship is unable to make use of the non-verbal means or submit a report at least one hour prior to entering the area, reporting is to be done by VHF or by telephone (if outside VHF range).

- Correct and updated AIS information can accomplish reporting of designators A, B, C, E, F, I, O and W.
- Non-verbal means can accomplish reporting of designators A, H, P, Q, T and X.

The scheme below gives the preferred method of reporting combined by AIS, non-verbal means and VHF, as well as information required for each designator.

Designator	AIS	Non-verbal	VHF	Function	Information required
A	Yes	Yes	Yes	Ship	1) Name of ship 2) MMSI number 3) Call sign and – when available – 4) IMO number 5) Additional contact information.
B	Yes			Date and time	A 6-digit group giving day of month and hours and minutes in Universal Coordinated Time (UTC).
C	Yes			Position	A 5-digit group giving latitude in degrees and minutes, decimal, suffixed with N (north) and a 6-digit group giving longitude in degrees and minutes, decimal, suffixed with E (east) or W (west).
E	Yes			True course	A 3-digit group.
F	Yes			Speed in knots and tenths of knots	A 3-digit group.

Designator	AIS	Non-verbal	VHF	Function	Information required
I	Yes			Destination and ETA	The name of next port of call given in UN LOCODE by AIS. For details and procedures see IMO SN/Circ.244 and www.unece.org/cefact/locode/service/main.htm . ETA date and time group expressed as in (B).
H		Yes		Date, time and point of entry into the Barents SRS area	This information is only required if reporting designators P, T and X are transmitted non-verbally (e.g. e-mail) prior to entry of the Barents SRS. Entry date and time expressed as in (B) and position expressed as in (C).
O	Yes			Maximum present draught in metres	A 2-digit or 3-digit group giving the present maximum draught in metres (e.g. 6.1 or 10.4).
P		Yes		Cargo on board	Cargo and, if hazardous goods present on board, quantity and IMO class (inclusive UN code). Hazardous goods information must be summarized in total tonnes per IMO class when transmitted.
Q		Yes		Defects and deficiencies	Q: Details of defects and deficiencies affecting the equipment of the ship or any other circumstances affecting normal navigation and manoeuvrability.
T		Yes		Ship's owner and representative	Address and particulars from which detailed information on the cargo may be obtained.
W	Yes			Total number of persons on board	State number.
X		Yes		Miscellaneous	Type and estimated quantity of bunker fuel in metric tonnes. Must be summarized in total tonnes per type when transmitted.