

## **SAMLENOTAT**

### **Oprettelse af et europæisk center for modtagelse af data til identifikation og sporing af skibe (EU LRIT-center)**

#### **Resumé**

*Ifølge SOLAS konventionen skal konventionslande være i stand til at modtage LRIT-informationer grundet sikringsformål og andre formål. LRIT-informationer kan stilles til rådighed gennem nationale, regionale eller internationale LRIT-centre. Kommissionen foreslår at oprette et regionalt europæisk center (EU LRIT-center).*

*Forslaget er sat på dagsorden for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 1.- 2. oktober 2007 eventuelt med henblik på politisk stillingtagen.*

#### **1. Baggrund og indhold**

FN's internationale søfartsorganisation (IMO) vedtog den 19. maj 2006 ændringer til SOLAS-konventionen med henblik på at indføre krav om 'Long-Range Identification and Tracking in Ships' (LRIT). LRIT baserer sig på, at skibe sender informationer om identitet og positioner med fastlagte intervaller til land. LRIT skal være operativt fra den 31. december 2008.

Ifølge SOLAS-konventionen skal konventionslande være i stand til at modtage LRIT-informationer grundet sikringsformål og andre formål. Andre formål omfatter for eksempel eftersøgnings- og redningsaktioner samt på sigt søsikkerhed og beskyttelse af havmiljøet.

LRIT-informationer kan stilles til rådighed for Danmark gennem et nationalt, regionalt eller internationalt LRIT-center. *Det er obligatorisk for et konventionsland at tilslutte sig et LRIT-center.* Kommissionen ønsker med baggrund i de internationale regler at oprette et regionalt europæisk center (EU LRIT-center), som kan levere data fra skibe under europæisk flag og fra skibe, som befinder sig inden for en vis afstand af en kyst i en medlemsstat eller er på vej til en havn i en medlemsstat.

*Forslaget er sat på dagsordenen for rådsmødet for søtransport den 1.- 2. oktober 2007.*

#### **2. Europa-Parlamentets holdning**

Europa-Parlamentet tilkendegav i en udtalelse af 25. april 2007, at man støtter oprettelsen af et EU LRIT-center senest den 1. januar 2008.

#### **3. Nærhedsprincippet**

Kommissionen har ikke udtalt sig om forholdet til nærhedsprincippet. Regeringen finder imidlertid, at nærhedsprincippet er overholdt. Skibsfarten er i vid udstrækning international, og en sikring af en effektiv overvågning af skibsfarten og udveksling af informationer mellem medlemsstaterne i forbindelse hermed vil med fordel kunne foretages på fællesskabsniveau.

#### **4. Gældende dansk ret**

Der findes følgende dansk regulering på området, hvor krav til skibenes udstyr til udsendelse af data bliver fastlagt:

- Lovbekendtgørelse nr. 627 af 26. juli 2002 om sikkerhed til søs.
- Søfartsstyrelsens tekniske forskrift for skibes bygning og udstyr mv. kapitel B, kapitel V.

#### **5. Høring**

Sagen har i forbindelse med behandling af LRIT spørgsmålet i internationalt regi være drøftet med relevante erhvervsparter i Danmark.

#### **6. Andre landes holdning**

*Forslaget om oprettelse af et europæisk center for modtagelse af data til identifikation og sporing af skibe (EU LRIT-center) blev drøftet på rådsmødet for søtransport den 7.- 8. juni 2007. En gruppe af lande tilkendegav, at man fuldt ud kunne støtte et EU LRIT-center, mens en anden gruppe af lande, herunder Danmark, erklærede sig principielt positive, men at der blandt andet skulle skabes klarhed over etablerings- og driftsomkostninger for et EU LRIT-center. En sidste gruppe lande erklærede sig kritiske over for et EU LRIT-center. Formandskabet konkluderede, at der var generel konsensus om at arbejde videre med sagen frem mod transportrådsmødet i oktober 2007.*

*Flere medlemsstater synes umiddelbart at være af den holdning, at der stadig er uafklarede spørgsmål, som skal besvares inden sagen er rede til en egentlig beslutning, mens andre lande ikke synes af have væsentlige forbehold eller støtter oprettelsen af en EU LRIT-center.*

#### **7. Foreløbig dansk holdning**

Danmark støtter oprettelsen af et EU LRIT-center.

Kravet om oprettelse af et LRIT-center har baggrund i internationale regler. Der er mulighed for at tilslutte danske skibe til et nationalt, regionalt (EU LRIT-center) eller internationalt LRIT-center.

Rådighed over data fra danske skibe spiller en stor sikringsmæssig rolle, og det internationale alternativ er derfor ikke relevant for Danmark. Mulighed for styring af data anses for at være omtrent ens for så vidt angår et nationalt og et EU LRIT-center.

I relation til valget mellem et nationalt og et EU LRIT-center vurderes et fælles europæisk center at være billigst.

*Kommissionen har fået foretaget en analyse, hvori det skønnes, at etablering af et EU-LRIT center i 2008 vil koste 3,1 millioner euro. Dette tal omfatter omkostninger til modtagelse af LRIT-informationer fra skibe, investeringsomkostninger til oprettelse af et EU LRIT-center samt omkostninger til udvikling af den elektroniske infrastruktur. Medlemsstaterne samt Island og Norge forventes at ville blive tilsluttet EU LRIT-centeret.*

*I driftsfasen fra 2009 estimeres den årlige drift af et EU LRIT-center i analysen til at blive omkring 4,6 millioner euro pr. år, hvoraf kommunikationsomkostninger med skibe udgør 1,0 millioner euro pr. år. Sidstnævnte beløb dækker SOLAS kravet om modtagelse af minimum af 4 stk. LRIT-informationer dagligt fra skibe under deltagerlandenes flag. Ovennævnte tal omfatter endvidere omkostninger i forbindelse med bygninger, personale og IT-infrastruktur. Kommissionen har foreslået, at omkostningerne dækkes af Fællesskabets budget.*

*Omkring 400 danske og 10 grønlandske skibe vil blive omfattet af ordningen.*

*Kommissionen forudsætter, at systemet fuldt kan integreres i SafeSeaNet uden behov for større modifikationer. På den baggrund og på det nuværende oplyste grundlag forventes etableringsomkostningerne i Danmark at blive minimale.*

*De nævnte beløb omhandler ikke omkostninger ved køb af og indtægter ved salg af LRIT-informationer hos andre datacentre. Kommissionen har tilkendegivet, at det på indeværende tidspunkt ikke er muligt at beregne disse.*

*LRIT-informationer fra skibe under andre flag end medlemsstaternes samt Norge og Island vil skulle købes fra andre LRIT-centre. Betalingsformen er ikke fastlagt på nuværende tidspunkt. Disse omkostninger afhænger af, hvor mange data hvert enkelt land ønsker at modtage. Danmark støtter, at bestilleren/modtageren selv betaler for informationerne. På det nuværende oplyste grundlag anslås de årlige omkostninger for indkøb af data fra ikke EU skibe indenfor en endnu ikke fastlagt del af dansk og grønlandsk farvand til maksimalt 1,0 mio. kr.*

*Det nye budgetforslag rykker ikke nævneværdigt ved det budgetoverslag, som blev fremlagt forud for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 6.- 7. juni 2007. De øgede budgetomkostninger skyldes blandt andet indregning af lønomkostninger samt omkostninger til modtagelse af LRIT-informationer. Dermed kan Danmark støtte oprettelsen af et EU LRIT-center.*

## **8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser**

Etablering af et EU LRIT-center giver ikke lovgivningsmæssige konsekvenser. Sagen giver heller ikke anledning til nye statsfinansielle konsekvenser, da kravene om at afsende LRIT meddelelser allerede følger af vedtagne internationale IMO regler. *Forsvarsministeriet vurderer imidlertid på nuværende oplyste grundlag, at køb af data fra ikke EU skibe indenfor en endnu ikke fastlagt del af dansk og grønlandsk farvand forventes at anløbe op mod 1,0 mio. kr. pr. år.*

#### **9. Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Da krav om oprettelse af et LRIT-system med dertilhørende LRIT-center allerede følger af vedtagne internationale IMO regler, indebærer etableringen af et EU LRIT-center ikke i sig selv nye samfundsøkonomiske konsekvenser.

#### **10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet**

Da LRIT meddelelser udsendes automatisk uden medvirken fra skibet og dets besætning indebærer LRIT og etableringen af et EU LRIT-center ikke administrative konsekvenser for erhvervet.

#### **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

*Sagen blev forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg forud for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 6.-7. juni 2007.*