

Forsvarsministeriet

København, den 22. marts 2005

## Notat

### Behandling af oplysninger fra kystradarerne

Formålet med dette notat er kort at redegøre for, hvilken rolle kystradarprojektet har i relation til sejladsikkerheden samt, hvilke kilder der bidrager til det samlede billede af trafikken i de danske farvande. Herudover redegøres kort for, hvorledes informationen fra kystradarerne behandles/overvåges ved Søværnets Operative Kommando og marinedistrikterne.

Det kan indledningsvis anføres, at oplysningerne fra kystradarerne først og fremmest skal medvirke til at styrke sejladsikkerheden. Det drejer sig om sikkerhed til søs, sikkerhed for kysterne og farvande samt sikkerhed mod terror og lovovertrædelser.

Regeringen fremlagde i april 2004 en rapport vedrørende øget anvendelse af lodser samt styrket overvågning af sejladsikkerheden. Rapporten blev siden fulgt op af en konkret handlingsplan for gennemførelse af rapportens anbefalinger.

Kystradarprojektet er i den anledning blot ét af mange elementer i handlingsplanen.

Automatic Identification System (AIS) er et andet element, som sammen med kystradarerne danner grundstammen i et opdateret maritimt situationsbillede over trafikken i danske farvande.

Udover informationerne fra kystradarerne og AIS suppleres situationsbilledet med oplysninger fra en række andre kilder, herunder:

- Kattegats og Bornholms Marinedistrikt.
- Søværnets skibe.
- Forsvarets helikoptere.
- Marinehjemmeværnets fartøjer.
- Bemandede udkigsstationer udstyret med radar, sensorer og kikkertmateriel.
- Statsskibe.
- EU-meldecenter som er integreret i Søværnets Operative Kommando operationscenter.
- Vessel Traffic System (VTS) Storebælt.
- Havnekaptajner og lodsers meldinger om skibe, der på en eller anden måde har pådraget sig opmærksomhed.
- Ship Positioning System (SHIPPOS) der modtager informationer på frivillig basis.

Fælles for informationerne er, at de alle samles i Royal Danish Navy Command, Control and Information System, som er et computerbaseret informations- og sporbehandlingssystem. In-

formationerne bearbejdes indledningsvis ved de to marinedistrikter, inden billedet videresendes til Søværnets Operative Kommando. Det er således muligt at have et kontinuerligt opdateret billede af situationen og følge et skib elektronisk gennem dets passage af de danske farvande.

Informationer fra det computerbaseret informations- og sporbehandlingssystem overvåges både automatisk og manuelt af operatører. Alle skibe med en bruttotonnage på 300 eller derover, som sejler ind i dansk farvand, identificeres og følges elektronisk under hele passagen. I princippet kan alle skibe eller fartøjer uanset størrelse dog følges. Det automatiske system kan ikke afgøre størrelsen på et skib, hvorfor operatørbehandling er nødvendig. Informationerne fra det maritime situationsbillede udveksles med relevante myndigheder.

Udover skibe med en bruttotonnage på 300 eller derover, identificeres og følges alle skibe, som kommer ind under betegnelsen ”skibe under særlig overvågning”. Det kan f.eks. dreje sig om handelsskibe med særlige laster, skibe, der tidligere har været involveret i illegale aktiviteter eller overtrædelser af havmiljøloven, samt skibe, der afviger fra det normale sejladsmonster. Tillige følges de skibe, der er underlagt adgangsordningen, herunder fremmede statsfartøjer og orlogsskibe.

Dette maritime situationsbillede vil til enhver tid kunne vise, hvilke skibe der befinder sig i danske farvande samt give en række yderligere oplysninger om skibene. Denne overvågning er afgørende for gennemførelsen og implementeringen af en række andre elementer i handlingsplanen. Med andre ord er kystradarprojektet og AIS en forudsætning for gennemførelsen af flere af handlingsplanens øvrige elementer, herunder bl.a. følgende:

**Anrån af alle større skibe, når de bevæger sig ind i dansk farvand.** Projektet indebærer, at skibene vil blive oplyst om, at de er overvåget under deres passage, og de vil blive orienteret om forhold vedrørende anvendelse af lods, sejladsikkerhed og forhold omkring havmiljø.

**Kontinuerlig overvågning af skibe, der udgør en særlig risiko.** Kystradarprojektet vil sikre, at visse skibes passage af danske farvande kan følges på radar. Der vil således løbende være mulighed for at give skibet informationer omkring sejladsmæssige forhold f.eks. tæt trafik eller andre informationer, der er relevante i skibets transit

**Overvågning/landbaseret sejladsvejledning for relevante skibe i nærmere definerede farvandsafsnit.** Med udgangspunkt i et pilotprojekt om landbaseret sejladsvejledning i et afgrænset område vil projektet på sigt kunne udvides til også at omfatte andre farvandsafsnit. Sverige og Tyskland vil blive inviteret til at deltage i projektet. Sejladsvejledningen fra land drejer sig om servicering af skibstrafikken med relevant information såsom trafikinformation, tilbud om anvendelse af lods, formidling af lodsbestilling, navigationsadvarsler, vejrudsigter samt rådgivning om skibstrafikken.

**Landbaseret lodsning.** Dette projekt indebærer en række fordele, og det forventes på længere sigt at kunne udvikles til en sikker og økonomisk attraktiv form for lodsning. Der gennemføres indledningsvis et pilotprojekt i et nærmere defineret område.

Samlet set er kystradarprojektet en væsentlig byggesten i den fremadrettede proces med at styrke overvågningen af de danske farvande. Projektet er en forudsætning for gennemførelse af flere andre fremadrettede initiativer i regeringens handlingsplan, hvorfor projektet er en af grundstenene i håndteringen af fremtidens udfordringer vedrørende maritim sikkerhed. Projektet anses samlet set at være et omkostningseffektivt værktøj, der medvirker til styrkelse af sejladsikkerheden i mange år fremover.