



Datum
2008-03-03

Vår beteckning
08-01281

Ert datum

Er beteckning
M2008/413/H

Miljödepartementet
Enheten för hållbar utveckling
103 33 Stockholm
registrator@environment.ministry.se

Remiss med anledning av införande av Inspire direktivet

Nedan följer Sjöfartsverket svar på de i remissen angivna frågorna.

Datamängder

Finns det ytterligare datamängder som bör tas med på listan?

Sjöfartsverket har hittills inte kunnat identifiera datamängder som saknas på listan. Det är naturligtvis fullt möjligt att kompletteringar behöver göras när arbetet med direktivets implementeringsregler framskrider.

Vilken myndighet eller annan organisation ansvarar för datamängden?

Ej relevant. Se ovan.

Finns det datamängder som omfattas av Inspire-direktivet inom er myndighets uppdragsverksamhet? Vilka datamängder är det i så fall fråga om?

Sjöfartsverket menar att djupdata omfattas av direktivet och finns upptaget i annex II till direktivet. I viss omfattning sker insamling av djupdata (sjömätning) på uppdrag av andra intressenter. Den insamlade informationen hanteras på samma sätt och kan göras tillgänglig på samma villkor som den information som är ett resultat av Sjöfartsverkets egen planerade datafångst.

Datum
2008-03-03

Vår beteckning
08-01281

Myndighetsbegreppet

Känner ni till någon aktör inom ert område som kan tänkas utgöra en offentlig myndighet enligt b eller c ovan och som träffas av direktivets bestämmelser?

Vi kan inte hitta några aktörer som utgör myndighet enligt b eller c ovan. Hamnförvaltning finns på lokal nivå och har vissa myndighetsuppgifter som faller under alternativ a ovan. Vi bedömer att om de omfattas av direktivets bestämmelser så är det perifert.

Syfte – miljöändamål

Är det möjligt att i er verksamhet avgränsa verksamheter som kan påverka miljön? Varför /varför inte?

Sjöfartsverket kan inte se att en tydlig avgränsning (om det går att göra) av miljöpåverkande verksamhet skulle förändra vår hantering av Inspire-direktivet. De informationsmängder som Sjöfartsverket hanterar och som bedöms omfattas av direktivet används i produkter för sjöfartssektorn i sin helhet. För en transportsektor som sjöfart är miljöfrågorna alltid med i bilden.

Vilka fördelar/nackdelar skulle ett krav på en sådan avgränsning innebära för er verksamhet (exempelvis sekretessbestämmelser)?

Frågan är kanske delvis besvarad i föregående fråga eftersom det är svårt att se avgränsningar som skulle vara relevanta. Sekretessbestämmelser kommer att behöva hanteras vid utformande av Sjöfartsverkets tjänster för att uppfylla direktivet. Djupdata kommer att beröras av sekretessregler men är samtidigt den informationsmängd som vi bedömer är mycket intressant ur ett miljöperspektiv.

Sekretess

Vilka av de datamängder som ligger på ert ansvar innehåller sekretessbelagda uppgifter och vad är grunden för sekretessen?

För detaljerade djupdata samt för vissa specifikt militära teman gäller sekretess som grundar sig på sekretesslagens bestämmelser om skydd för rikets säkerhet (SkrL §2.2). I vissa situationer kan Sjöfartsverket också åberopa §6 om affärssekretess för vissa informationsmängder.

Är det enkelt att vid organisering av elektronisk informationsspridning separera de sekretessbelagda uppgifterna från den övriga datamängden?

Datum
2008-03-03

Vår beteckning
08-01281

Att undanta informationsmängder från spridning via exempelvis nedladdningstjänster är i sig inga problem. Det som kan behöva en lösning är att spridning av sekretessbelagd information ska kunna ske om mottagaren är behörig att hantera sådan information. Det kommer i sådana fall kräva tjänster med teknik för bla kryptering och autentisering som då blir mer kostnadskrävande att ta fram. I sammanhanget kan noteras att sekretessfrågan har noterats inom ramen för en rad pågående utredningar.

Metadata

Finns det metadata för de datamängder och tjänster som er myndighet ansvarar för?

Om vi avser metadata i enlighet med de specifikationer vi tror kommer att gälla i Inspire så är svaret nekande, det finns det ännu inte. Ett arbete för att skapa en första uppsättning metadata från Sjöfartsverket har påbörjats för att utgöra testmaterial i Lantmäteriets projekt för en nationell geodataportal (geodataprojektet). Däremot skapar och hanterar Sjöfartsverket en hel del information som är intern metadata och enligt andra specifikationer till befintliga produkter. Denna information kan till viss del utgöra en grund till metadata enligt specifikationer i Inspire.

Hur stora resurser/kostnader lägger ni ner på att producera och ajourhålla metadata i dag?

Detta är svårt att redogöra för specifikt. Om vi avser all vår nuvarande hantering av metadata enligt svaret på föregående fråga är bedömningen att det inte överstiger 0.4 MKr på årsbasis.

Vad är den preliminära uppskattningen av hur mycket resurser er organisation kommer att använda för produktion av metadata till följd av Inspire-direktivet och hur stora kostnader medför detta (specificering per datamängd om det är möjligt)?

Effektiva metoder och rutiner för förvaltning och distribution av metadata måste byggas upp vilket inkluderar verktyg och tjänster i de informationssystem som är berörda. Inspires krav på metadata stannar på datasetnivå. För detaljerad djupdata bör detta innebära att dataset kan motsvara en enskild sjömätning vilket medför hög flexibilitet vid distribution av metadata för djupdata. Kostnader nedan bedöms fördela sig med hälften på djupdata och hälften på övriga teman.

Vår preliminära bedömning är att under den inledande perioden när metadata succesivt ska göras tillgängligt behövs resurser motsvarande 2.5 Mkr (egen personal och systemkonsulter) på årsbasis. När distributionen av

Datum
2008-03-03

Vår beteckning
08-01281

metadata är etablerad bedöms resursbehovet minska till 1.2 MKr årligen för förvaltning av existerande data och tjänster samt fortsatt produktion av metadata.

Interoperabilitet

Tillhandahåller er organisation i dag datamängder och tjänster på ett vedertaget harmoniserat/standardiserat sätt? Exempelvis följer ni vedertagna nationella och/eller internationella standarder?

Sjöfartsverket levererar sedan mer än 10 år digitala sjökort enligt internationell standard IHO S57. Inom IHO (International Hydrographic Organisation) pågår ett arbete för att anpassa S57 till de generella standarder för geodata som tas fram inom ISO och CEN och som i sin tur är grunden för implementeringsregler i Inspire. När det gäller standardiserade tjänster så är detta endast påbörjat inom det nationella samarbetet kring en geodataportal.

Hur stora resurser/kostnader lägger ni ner på att standardisering etc. av datamängder och tjänster i dag?

Vi lägger resurser på deltagande i internationell och nationell standardisering inom både IHO och ISO/CEN/SIS/Stanli. Det åtgår dessutom resurser till att uppdatera informationsstrukturer, system och rutiner och uppstår visst merarbete i produktionen vid anpassningar till ändrade och nya standarder. En uppskattning är att Sjöfartsverket använder 2.0 MKr årligen för detta.

Vad är den preliminära uppskattningen av hur mycket resurser er organisation kommer att använda för harmonisering/standardisering av datamängder och tjänster till följd av Inspire-direktivet och hur stora kostnader medför detta (specificering per datamängd om det är möjligt)?

Här går det inte att göra rimliga uppskattningar innan implementeringsregler och specifikationer blivit tydligare för de datateman som berör Sjöfartsverket. Om specifikationerna kommer att innebära krav på betydande förändring av informationsstrukturer och innehåll så medför det stora kostnader. Det rör sig troligen om kostnader årligen som betydligt (flera gånger) överskrider kostnaden för hantering av metadata.

Datum
2008-03-03

Vår beteckning
08-01281

Nättjänster

Skapar och upprätthåller ni själva sök-, visnings- nedladdnings- eller omvandlingstjänster eller tjänster för elektronisk handel i anslutning därtill i dag, eller producerar ni tjänsterna tillsammans med annan myndighet (specificera per datamängd om möjligt)?

Vissa tjänster för elektronisk handel tillhandahålls i samarbete med Lantmäteriet. För de övriga typerna av tjänster är ett förberedande arbete startat men inga sådana tjänster är färdiga.

Vad är er organisations uppfattning om upprätthållandet av ovan nämnda tjänster med anledning av införandet av Inspire-direktivet, dvs. bör detta ske i egen regi, i samverkan mellan myndigheter eller ska t.ex. en ansvarig myndighet utses?

Sjöfartsverket anser att de flesta av tjänsterna ska tillhandahålls av den organisation som ansvarar för förvaltningen av informationen, i vårt fall alltså i egen regi. Inledningsvis finns behov av att hitta information och tjänster via en portal och då kan exempelvis centraliserade söktjänster erbjudas.

Övrigt

På vilket sätt anser ni att er organisation och/eller er bransch drar nytta av att en infrastruktur för rumslig information inrättas? Uppskatta nyttan i kronor om möjligt.

Sjöfartsverket har stor nytta av geografisk information i de flesta delar av verksamheten. Att etablera en fungerande infrastruktur och väl specificerade datamängder innebär en högre tillgänglighet och förbättrad säkerhet i hanteringen vilket kommer att leda till ökad användning och högre effektivitet.

För handelssjöfart finns visserligen redan en branschspecifik infrastruktur för standardiserade sjökort etablerad men en mer generell infrastruktur medför stora nyttoeffekter av att enklare ha tillgång till flera typer av datamängder och att behovet av dyra specialutvecklade informationssystem minskar. Sektorn sjöfart kommer att ha stor nytta av att med en fungerande infrastruktur för geografisk information bättre kunna göra kopplingar till övriga transportslag och därmed en total transportlogistik.

Datum
2008-03-03

Vår beteckning
08-01281

Vilka är de största utmaningarna i er organisation med tanke på direktivets införande och tillämpning?

I grunden anser Sjöfartsverket att de utmaningar som uppstår vid direktivets genomförande är positiva. Vi kan inte se några oöverstigliga hinder men resurser måste naturligtvis skapas för att klara de nödvändiga åtgärderna. De stora utmaningarna kan vara att skapa en tjänstebaserad distribution och att åstadkomma den kvalitetshöjning/förädling av informationen som kan komma att krävas.

Övriga kommentarer om tillämpningen av Inspire-direktivet?

Den övergripande tanken med INSPIRE direktivet är att förenkla och förbättra tillgängligheten för datamängder med huvudinriktning mot miljösektorn. Sjöfartsverket kan identifiera några områden som särskilt viktiga att notera för att kunna tillämpa INSPIRE direktivet:

1. Bristen på heltäckande digitala databaser för de teman som anges i INSPIRE annexen I-III.
Utan att det finns data i den utsträckning som speglar behovet spelar det ingen roll vilka direktiv som kommer fram som styr hur data ska göras tillgängliga. För staten gäller det främst att tillse att de grundläggande informationsslagen finns heltäckande i digital form. Inom Sjöfartsverkets ansvarsområde gäller detta främst för den nationella djupdatabasen.
2. Sekretesskraven på data och sammanställningar - framför allt djupdata
Samhällets behov av geografisk information har ökat explosionsartat de senaste åren och framför allt gäller det information inom miljöarbetet och i synnerhet havsmiljön. Djupdata inom sjöterritoriet omfattas av sekretess. Många organisationer och för den delen myndigheter har svårt att kunna hantera sekretessbelagd djupinformation bl.a. på grund av de extra kostnader detta för med sig i form av utrustning och administration.
3. Prissättning av data
Priset anges ofta som det största hindret för att få en ökad tillgänglighet och användning av data. Ett problem som särskilt kan adresseras till den statliga sektorn är hur utbytet av data mellan myndigheter bör/ska ske. Idag hanteras i viss mån utbytet olika beroende på om man hänvisas till den inom myndigheten eventuellt förekommande kommersiella delen eller själva myndighetsdelen. Det skulle kunna övervägas om inte regeringen kunde reglera hur

Datum
2008-03-03

Vår beteckning
08-01281

detta ska ske och vilka kostnader myndigheter ska ta ut vid utbyte av information mellan myndigheter (icke kommersiellt).

4. Tillhandahållande av information och tjänster

Denna punkt hanteras till stor del inom uppbyggnaden av en nationell infrastruktur och upplevs vara på väg till lösning. Det är dock vad som sägs i punkterna 1-3 ovan som är avgörande för vad som kommer att finnas att tillgå inom infrastrukturen och hur lätt/svårt det kommer att vara att i slutändan få tillgång till informationen.

I handläggningen av detta ärende, som har avgjorts av generaldirektören Jan-Olof Selén har deltagit chefen för Sjöfart och Samhälle Maria Gelin, handläggare Patrik Wiberg, Infrastrukturenheten, verksjurist Roger Johansson, Juridik och GIS-samordnare Ralf Lindgren, Farledsavdelningen, den sistnämnde föredragande.



Jan-Olof Selén



Ralf Lindgren