

således kommer under fuld international kontrol. Dette er særlig af vigtighed for at kunne udnytte teknologiens muligheder på alle behovsområder, f. eks. inden for det internationale maritime sikkerhedssystem.

Organisationen skal forestå etableringen af satellitter og kontrolfaciliteter, mens de for korrespondancen nødvendige stationer på jorden og i skibene må etableres af teleadministrationerne hhv. skibsrederne.

Organisationen skal være baseret på, at de deltagende landes regeringer indgår en rammeaftale om visse grundlæggende principielle forhold, hvorefter et særligt organ i hvert af medlemslandene indgår en særlig driftsoverenskomst om det praktiske arrangement. For de fleste vesteuropæiske lande vil dette organ være landets teleadministration, for Danmarks vedkommende Post- og Telegrafvæsenet. I USA og flere sydamerikanske lande vil det pågældende organ være et privatretligt selskab.

De pågældende organer skal bidrage til oprettelsen af satellitsystemet med investeringsmidler i forhold til vedkommende lands skibsfarts andel af satellitsystemets trafik. I den første periode efter systemets etablering er for hvert land foreslået værdier, der ventes at svare til den kommende trafik, men når systemet har været i fuld drift i maksimalt 3 år, vil investeringsandelene hvert år blive reguleret svarende til den faktiske trafik i det forudgående år.

På tilsvarende måde skal indtægterne for benyttelsen af systemet fordeles til de deltagende lande.

Rentabiliteten af et sådant system vil være stærkt afhængig af antallet af skibe, som udrustes af rederne med satellitterminal. Med den nuværende teknologi er det nødvendigt, at skibets bevægelser i søen er nogenlunde stabile, og der regnes derfor med, at satellitterminaler indtil videre kun vil være fuldt anvendelige i store skibe. På grundlag af de krav, idag kendte satellitterminaler stiller til installationsmuligheder og investeringer, må man påregne, at systemet indtil videre stort set kun vil blive benyttet af skibe over ca. 5.000 BRT. Dette vil naturligvis være en væsentlig begrænsning i udbredelsen af satellitterminaler, men det ventes tillige, at det vil være de store skibe, der vil kunne drage størst fordel af den forbedrede hurtighed og sikkerhed i kommunikationen, som satellitsystemet vil medføre.

I begyndelsen vil der formentlig kunne tilbydes telegram-, telex- og telefonforbindelse, men også dataoverføring ventes at blive aktuel for visse skibstyper, og på længere sigt regnes med tilkomsten af yderligere følgende tjenester: faksimile, nødmelding, eftersøgning og redningstjeneste, vejrapporter, positionsrapportering, positionsbestemmelse, navigation og trafikkontrol samt nyhedsformidling.

De økonomiske forudsigelser for organisationen kan ikke betegnes som særlig attraktive for så vidt angår de første år. I de foreløbige prognoser for rederens udrustning af skibe med satellitterminaler regnes der med, at udgifterne vil overstige indtægterne i de første 7-8 år, og at der vil hengå ca. 15 år, inden indtægterne har opvejet udgifterne for hele perioden. På langt sigt hersker der ingen tvivl om, at driften vil blive rentabel.

Danmarks placering som international søfartsnation med en betydelig andel af verdens samlede kortbølgetrafik mellem skibe og land gør det naturligt og ønskeligt, at Danmark sammen med de øvrige vesteuropæiske lande med tilsvarende interesser bliver medlem af INMARSAT allerede fra organisationens start for dermed at kunne være medbestemmende ved udformningen og tilrettelæggelsen af systemet, såvel teknisk som operationelt og takstpolitisk.

Organisationen skal drives efter forretningsmæssige principper og taksterne skal fastsættes så de giver fuld dækning for omkostningerne samt forrentning og gradvis tilbagebetaling af investeringsmidlerne.

Den samlede investering er fastsat til maksimalt 200 millioner US dollars, men denne grænse vil kunne reguleres af organisationens styrende råd, der skal bestå af de 18 største investorer samt 4 repræsentanter for udviklingslandene.

Danmarks indledende investeringsandel vil ifølge den i tillægget til driftsoverenskomsten indeholdte tabel blive på 2,1 pct., hvilket vil berettige til en plads i rådet. Denne andel vil kunne forøges til 2,3 pct., hvis ikke alle lande, som er opført i tabellen, indgår som medlemmer i organisationen fra starten. Den samlede kapitalforpligtelse for Danmarks vedkommende vil således blive på ca. 25 mill. kr. Der er imidlertid en række spørgsmål, der er afgørende for investeringsbehovet i de enkelte år; disse vil først komme til behandling, når der ved organisationens start træffes beslutninger om den detaljerede tidsplan for satellitsystemets etablering.

Det er derfor ikke på nuværende tidspunkt muligt med rimelig sikkerhed at foretage budgettering af betalingerne i den kommende femårige periode. De nødvendige beløb i de enkelte finansår vil blive medtaget i Post- og Telegrafvæsenets bidrag til de pågældende års finanslovsforslag. Som eksempel på et muligt betalingsforløb, som er indeholdt i finanslovsforslaget for 1979 med vedføjede budgetoverslag, kan anføres:

1979	1980	1981	1982
0.5	1	4	4 mill. kr.