



## NOTAT

11- oktober 2023

**Vores reference:**

Sag . 2022154338

Maritim Regulering og Jura

/SN

### Høringsvar - til udkast af 3. april 2023 om bekendtgørelse om sejladsikkerhed og andre aktiviteter i danske farvande

#### *Danske Shipping- og Havnevirksomheder*

Danske Shipping- og Havnevirksomheder har ikke bemærkninger til høringen.

#### *JD-Contractor A/S*

Gennem DI og Rederiforeningen er JD-Contractor A/S blevet gjort bekendt med udkast til en revideret ”bekendtgørelse om sejladsikkerhed ved entreprenørarbejder og andre aktiviteter i danske farvande”.

Da JD-Contractor A/S er blandt de største leverandører af entreprenør- og dykkerarbejde i Danmark, tillader vi os dog hermed at svare direkte på Søfartsstyrelsens høring. Samtidig finder vi det beklageligt, at forslaget ikke er sendt i høring til dykkerfirmaernes brancheforening, da dennes medlemmer i meget høj grad må forventes at blive påvirket af forslaget.

#### Generelt ift. Revision af bekendtgørelsen

På baggrund af den teknologiske udvikling der er sket ift. brugen af autonome fartøjer både på og under vandoverfladen, er JD-Contractor enig i, at det kan være relevant at opdatere de eksisterende bekendtgørelser og implementere ny regulering. Da der typisk går meget lang tid mellem, at Søfartsstyrelsen reviderer regelgrundlaget for ”sejladsikkerhed ved entreprenørarbejder og andre aktiviteter i danske farvande”, er det dog afgørende, at den kommende revision er velovervejet og tager højde for såvel branchens som øvrige interessenters input, herunder sikkerheden for infrastrukturen (undersøiske kabler for kommunikation og strømforsyning) i Danmark, samt til de omkring liggende lande.

Derfor er det også meget uheldigt, at arbejdet med revidering af bekendtgørelserne forceres og tilsyneladende alene er sket i regi af Søfartsstyrelsen. De virksomheder, der opererer på Søterritoriet, besidder meget relevant viden om hvorledes det eksisterende regelsæt fungerer i praksis, samt hvilke mangler og forbedringer der kan implementeres. Fremfor at implementere en ny bekendtgørelse, der alene er baseret på de overvejel-

**SØFARTSSTYRELSEN**

Casper Brands Plads 9

4220 Korsør

Tlf. 72 17 60 00

CVR-nr. 298316 10

EAN-nr. 5798000023000

sfs@dma.dk

www.sofartsstyrelsen.dk

ERHVERVSMINISTERIET

ser der er gjort i dele af Søfartsstyrelsen, bør der i stedet gennemføres en grundig diskussion af behovene for ændringer af regelsættet.

Især er der behov for en drøftelse af, hvorledes regelsættet bedst skrues sammen, så det er operationelt i praksis for de leverandører, der arbejder til søs med blandt andet søkabel reparationer for at sikre kritisk infrastruktur - kommunikation og strøm forsyning i Danmark og til/fra Danmark. Denne diskussion har ikke mindst vist sin vigtighed i form af det øgede trusselsniveau for sabotage af dansk infrastruktur (søkabler). Det øgede niveau betyder at der er et behov for en afbureaukratisering i forbindelse med reparationer og beskyttelse af kritisk infrastruktur (søkabler og rørledninger mv), herunder præventivt vedligehold og løbende survey af den kritiske infrastruktur.

I forlængelse af den seneste opdatering af denne bekendtgørelse i 2013, blev der netop nedsat en arbejdsgruppe med deltagere fra Rederiforeningen og Dansk Byggeri (i dag DI) og udarbejdet vejledninger til forståelsen af den gældende bekendtgørelse. Inden en ny bekendtgørelse implementeres bør såvel behovene for ændringer samt udmøntningen af disse ændringer som minimum drøftes med medlemmer af Rederiforeningen og Dansk Industri, mhp. at sikre såvel alle mangler i den eksisterende bekendtgørelse bliver afdækket, samt at reglerne er operationelle for såvel Søfartsstyrelsen og de danske virksomheder, som opererer på Søterritoriet. Eksempelvis tager det nye bekendtgørelsesforslag slet ikke fat i en række af de tematikker, der har været drøftet mellem Søfartsstyrelsen og dykkerbranchen gennem en årrække, samt ovenfor nævnte øgede sikkerhedstrussel mod kritisk dansk infrastruktur på søterritoriet.

JD-Contractor foreslår derfor, at det fremsendte bekendtgørelsesforslag sættes på pause, og at der nedsættes et hurtigt arbejdende udvalg mellem branchen (DI og Rederiforeningen) og Søfartsstyrelsen, således at der i andet halvår 2023 kan fremsættes et revideret bekendtgørelsesforslag. Herved kunne kvaliteten af de reviderede bekendtgørelsesudkast øges betydeligt og tage det ændrede trusselsbillede for den kritiske infrastruktur ind i billedet, således at der kan udarbejdes en 'fast track' procedure og en prioritet for reparation og beskyttelse af kritisk infrastruktur på søterritoriet.

#### Anvendelse og sejladsikkerhed

Som drøftet i forbindelse med den seneste revision af bekendtgørelsen, så burde en langt større del af de aktiviteter som i dag henføres til dykker- og entreprenørarbejder kunne sidestilles med almindelig sejlads eller fiskeri, i den forstand at aktiviteterne kan gennemføres i henhold til de normale søfartsregler, og uden selvstændig ansøgning eller stillingtagen til Søfartsstyrelsen.

Den nuværende praksis ved Søfartsstyrelsen i forhold til entreprenørarbejder i danske farvande betyder, at en række opgaver, der eksempelvis påvirker den øvrige sejlads i langt mindre grad end eksempelvis fiskeri, er underlagt godkendelsespligt ved Søfartsstyrelsen.

Set i forhold til det relativt beskedne antal anmeldte arbejder i efterretninger for søfarende, må man formode at mange mindre erhvervsmæssige aktiviteter i praksis ikke bliver anmeldt. Hvis Søfartsstyrelsen faktisk blev underrettet og ansøgt om tilladelse til alle de aktiviteter, som er beskrevet i bekendtgørelsesudkastet, ville det medføre en væsentlig forøgelse af den nuværende sagsbehandling og resultere i en betydelig forøgelse af bureaukratiet og de administrative byrder i forhold til arbejder og fritidsaktiviteter til søs.

I forhold til at sikre større gennemsigtighed i forhold til de aktiviteter der gennemføres på søterritoriet, så kunne man med fordel sammen med branchen se på, hvordan man kunne sikre anmeldelsespligt for alle de aktiviteter, der i dag gennemføres, men hvor kun en mindre del af disse reelt krævede sagsbehandling og stillingtagen i Søfartsstyrelsen. Udgangspunktet må være, at folk der færdes i danske farvande i erhvervsmæssig sammenhæng, har de nødvendige kompetencer (uddannelse og erfaring) til at vurdere, om de aktiviteter, som de planlægger at gennemføre, i udgangspunktet er mere til gene eller fare for skibstrafikken end almindelig sejlads eller fiskeri. Og kun i det tilfælde, hvor det gør sig gældende, er det nødvendigt med sagsbehandling i Søfartsstyrelsen.

Derimod er det kun naturligt, at der er en anmeldelsespligt, således at der dels kan varsles, dels at Søfartsstyrelsen har mulighed for at gennemføre kontrol af de arbejder der pågår.

Konkret bemærkning til bekendtgørelsesudkast:

Ad. § 4. så er anmeldelsesfristen på 6 uger overdreven restriktiv og unødigt tung i forhold planlægningshorisonten for langt de fleste sø- entrepriser, ikke mindst ved reparation og vedligehold af kritisk infrastruktur. I forhold til mange mindre entreprenør opgaver er den normale planlægningshorisont fra ordreafgivelse til udførelse langt under 6 uger, og den gældende frist i bekendtgørelsen er således hæmmende og fordyrende i forhold til løsningen af mange opgaver.

Søfartsstyrelsen burde i udgangspunktet kunne vurdere og besvare en sådan anmodning inden for to uger, som det normalt er god praksis i den offentlige forvaltning, hvis alt relevant materiale er indsendt. Såfremt det indsendte materiale er mangelfuldt, kan en længere sagsbehandling være nødvendig. Herudover bør der ved særlige hastesager, som eksempelvis reparationer ifb. pludseligt opståede skader, være mulighed for en endnu kortere sagsbehandlingstid.

Herudover bør Søfartsstyrelsens eksplicitte stillingtagen kun være påkrævet ved:

- 1) Brofag lagt ud for gennemsejling (brofag der ikke ligger i en sejlroute bør være undtaget),
- 2) Snævre sejlløb og sejlrender,
- 3) Skibstrafikruter,

- 4) Skibsrutesystemer, herunder trafiksepareringssystemer og dybvandsruter mm.
- 5) Aktiviteter i områder, som kan vurderes at have væsentlig betydning for sejladsikkerheden

Generelt i forhold til arbejder i og omkring havne bør det være den lokale havnemyndighed, der vurderer sejladsikkerheden, herunder inddragelse af Søfartsstyrelsen og evt. anmeldelse i Efterretninger for Søfarende.

Tilsvarende bør det som anført i kabelbekendtgørelsen være installationsejerne, som afgør om der kan foretages undersøiske arbejder eller aktiviteter inden for søkablers eller rørledningers beskyttelseszone. Disse aktiviteter har som udgangspunkt ingen betydning for sejladsikkerheden, hvorfor Søfartsstyrelsens stillingtagen ikke er nødvendig, medmindre de er placeret i en af de i ovenstående punkt 1-5 beskrevne områder.

#### *Danske Rederier*

Danske Rederier vil hermed gerne kvittere for modtagelse af Søfartsstyrelsens brev af 3. april 2023 vedr. høringen om udkast til revideret bekendtgørelse om sejladsikkerhed ved entreprenørarbejder og andre aktiviteter i danske farvande.

Efter Danske Rederiers opfattelse giver det god mening, at der udelukkende i én bekendtgørelse anføres regler for broreglementer, således at det sikres, at det kun er et sted, man som broejer skal forholde sig til regler for nye broreglementer, og at henvisninger til dette derfor fjernes fra denne reviderede bekendtgørelse.

Desuden virker det fornuftigt, at bekendtgørelsen udvides til også at adressere evt. brug af bemandede ubåde, droner og autonome fartøjer, således at bekendtgørelsen fremtidssikres.

Vi havde dog gerne set, at Søfartsstyrelsen forud for indeværende høring om en revideret bekendtgørelse havde rakt ud til erhvervet, for at få input til evt. andre mangler eller forbedringer, der med fordel kunne have været indarbejdet i et revideret udkast til ny bekendtgørelse. Det kunne eksempelvis have omfattet en drøftelse af, hvordan regelsættet bedst skrues sammen, så det er praktisk operationelt for de leverandører, der arbejder til søs med blandt andet reparationer af søkabler for at sikre kritisk infrastruktur (kommunikation og strømforsyning i Danmark og til/fra Danmark). Danske Rederier vil derfor foreslå, det fremsendte udkast til ny bekendtgørelse sættes på pause, og at der i stedet nedsættes en hurtigt arbejdende arbejdsgruppe mellem branchens repræsentanter og Søfartsstyrelsen, således at der i andet halvår 2023 kan fremsættes et revideret og mere gennearbejdet forslag til ny bekendtgørelse. Danske Rederier vil gerne bidrage aktivt i en sådan proces.

I relation til det nuværende udkast bemærker vi, at det ønskes præciseret, at når der er tale om aktiviteter, der i større omfang påvirker sejlads-sikkerheden, så skal der indsendes en redegørelse herom til Søfartsstyrelsen mindst 6 uger før aktiviteten iværksættes. En frist på 6 uger synes dog for lang. Vi foreslår, at der i stedet indføres en frist på 2-3 uger. Dette vil være mere realistisk i forhold til normal projektplanlægning. Desuden kan der ved særlige hastesager være behov for endnu kortere sagsbehandlingstid.

Da bekendtgørelsen er oppe til revision, vil vi også benytte lejligheden til at foreslå en justering af definitionen af ”den ansvarlige”, som er overført uændret fra den gældende bekendtgørelse. Med henvisning til ny § 2, stk. 1, nr. 6), foreslår vi den affattet således: ”Den ansvarlige: Enhver fysisk eller juridisk person eller dennes stedfortræder, der planlægger, iværksætter eller gennemfører en aktivitet, som ikke et bygge- og anlægsarbejde til søs. Ved bygge- og anlægsarbejder til søs er bygherren den ansvarlige part.”

Det er jo bygherren, der planlægger og tilrettelægger projektet (herunder område og udførelse), sender det i udbud og fastsætter tidsfristerne for arbejdets gennemførelse. Rederiet, der udfører arbejdet, vil først vide, at rederiet skal udføre/gennemføre arbejdet, når udbuddet er vundet. På dette tidspunkt vil der ikke nødvendigvis være tilstrækkelig tid til at indsende materiale efter §§ 3, stk. 1 og 4, stk. 1 og/eller søge om tilladelse efter §§ 3, stk. 5 og 6. Ligeledes bør det være bygherrens risiko, om Søfartsstyrelsen måtte have indsigelser.

#### *Lederne Søfart*

Lederne Søfart har den 3. april 2023 modtaget høring om udkast til Bekendtgørelse om sejladssikkerhed ved entreprenørarbejder og andre aktiviteter i danske farvande.

Sejladssikkerhed ligger os meget på sinde, og vi ser det som positivt, at Søfartsstyrelsen er på forkant med at indrette lovgivningen efter den teknologiske udvikling, når det gælder nye former for fartøjer.

Hvad angår autonome skibe, kan vi have en bekymring i forhold til, hvordan andre skibe kan komme i kontakt med det autonome skib, således at man kan aftale sikker passage uden fare for sejladssikkerheden. Søvejsreglerne er ikke altid tilstrækkelige, og derfor kan man ikke lade en autonom enhed tage ansvaret for sejladsens sikkerhed. Vi mener, at dette bør adresseres i Bilag 2, punkt 6.

Lederne Søfart har ikke yderligere bemærkninger til udkast til Bekendtgørelse om sejladssikkerhed ved entreprenørarbejder og andre aktiviteter i danske farvande

Høringen er koordineret med Søværnskommandoen og følgende er det samlede svar fra Forsvarsministeriets ressort. Søværnskommandoen stiller sig til rådighed for dialog om koordination, herunder muligheden for at uddybe pointerne nedenfor. Bemærk endvidere, at der stilles spørgsmål (fremhævet med understregning).

#### Generelt

Vi forstår, at bekendtgørelsen i sin helhed drejer sig om sejladsikkerhed, men vi vurderer, at det kunne være nyttigt med en præcisering af, at der kan være krav om at søge tilladelse til aktiviteter jf. andre bekendtgørelser.

Et eksempel herpå er §3 stk. 10. Her vurderer vi, at det ville tjene til at sikre, at der ikke opstår misforståelser, såfremt der - ud over sejladsikkerhedsmæssige aspekter - ligeledes tilsikres, at miljømæssige hensyn (naturvurdering af aktiviteten) og indrapportering til bl.a. GEUS og miljøstyrelsen fortsat foretages, ligesom statsskibe skal søge diplomatisk tilladelse til sejlads.

#### Specifikt

##### Kapitel 1, § 1, stk. 4

Vi finder, at formuleringen bør ændres til "Bekendtgørelsen gælder ikke for forsvarets aktiviteter, herunder allieredes krigsskibe og troppetransportskibe" i lighed med lignende bekendtgørelser. Nuværende formulering fritager ikke andre skibe, som foretager aktiviteter for Forsvaret.

##### Kapitel 2, § 3, stk. 5 og 6.

Det vurderes umiddelbart, at der er behov for såvel national som international koordination af undervandsfartøjer af hensyn til sejladsikkerheden. Er der påtænkt høring af tilladelserne i de enkelte tilfælde?

Ligeledes har vi en bekymring vedr. kontrol af navigationen for undervandsfartøjer, således at evt. separation opretholdes.

F.eks. kan Forsvaret give tilladelse til statsskibe - herunder andre nationers undervandsfartøjer. Disse tilladelser vil skulle koordineres med tilladelser givet fra Søfartsstyrelsen.

##### Bilag 1 og 2

Den samme koordination/kontrol vil kunne gøres gældende, idet bekymringen for bilag 1 også går på mulighederne for at foretage redning af evt. nødstedt undervandsfartøj.

#### *Miljøstyrelsen*

Miljøstyrelsen har ingen bemærkninger til det fremsendte udkast til bekendtgørelse om sejladsikkerhed og andre aktiviteter i danske farvande.

*Geodatastyrelsen*

I den tidligere §7, som nu er §6, omhandlende Søkort og Nautiske publikationer. – bemærkes det at følgende linje angående krav til oplysninger mv. er udtaget i den nye bekendtgørelse.

Hvad er årsagen til dette? – og beror det på en fejl?

Geodatastyrelsen ser meget gerne at denne specificering medtages i den nye bekendtgørelse.

Gerne en formulering der hedder følgende: *Krav til oplysninger, tegningsmateriale og dataformater vil fremgå af Geodatastyrelsens hjemmeside.*