

NOTAT

9. december 2025

Vores reference:

Sag: 2025136453

Maritim regulering og jura

/ Niels Skriver Nielsen

Høringsnotat vedrørende udkast til bekendtgørelse om skibes bygning og udstyr m.v., gennemførelse af den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS) 1974 – opdatering 2026

SØFARTSSTYRELSEN

Batterivej 2

4220 Korsør

Med udkastet gennemføres de seneste ændringer til den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS 1974) i dansk regulering. Ændringer træder i kraft internationalt den 1. januar 2026 og 1. januar 2028.

Tlf. 72 19 60 00

CVR-nr. 29 83 16 10

EAN-nr. 5798000023000

sfs@dma.dk

www.sofartsstyrelsen.dk

Bekendtgørelsen blev sendt i offentlig høring den 15. oktober med høringsfrist den 12. november. Høringsfristen blev dog forlænget for Grønlands Selvstyre til den 17. november 2025 efter anmodning.

ERHVERVSMINISTERIET

Der er modtaget høringssvar fra Erhvervsstyrelsen, Danske Rederier, Grønlands Selvstyre herunder Departementet for Boliger, Infrastruktur og Yderdistrikter samt Grønlands Erhverv.

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR)

OBR vurderer, at udkastets administrative konsekvenser ikke overstiger bagatelgrænsen for forelæggelse for Regeringens økonomiudvalg på 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere. OBR havde ikke yderligere bemærkninger.

Danske Rederier

Danske Rederier fremhæver, at SOLAS giver administrationerne mulighed for at gennemføre reglerne under hensyntagen til de særlige forhold i det farvand, hvor de skal anvendes. Dette er relevant i en grønlandsk kontekst, idet Grønlands territorialfarvand kun strækker sig 3 sømil fra basislinjen. IMO's tillægsregler for lastskibe mellem 300 og 500 BT, der omfattes af Polarkodens kapitel 9 og 11, synes imidlertid udarbejdet med udgangspunkt i den almindelige 12-sømilsgrense.

For at sikre en harmoniseret og retvisende implementering af IMO's regler i hele Arktis bør Danmark derfor overveje at fastsætte, at bestemmelserne finder anvendelse med udgangspunkt i den almindelige 12 sømilsgrense for de omfattede skibe. Dette vil afspejle den intention, som må antages at

ligge bag IMO's arbejde, og samtidig sikre, at skibe i grønlandske farvande underlægges et reguleringsniveau, der svarer til øvrige arktiske farvande.

Danske Rederier deltager gerne i det arbejde, der må formodes at blive igangsat i 2026 i forhold til den konkrete gennemførelse af reglerne.

Søfartsstyrelsen bemærker indledningsvist, at udstrækningen af territorialfarvandet omkring Grønland ikke ligger inden for Søfartsstyrelsens ressort eller beslutningskompetence.

Herudover er det korrekt, at den nationale implementering af ændringerne til Polarkoden indeholder et vist spillerum for national fortolkning. Her skal det bemærkes, at eksisterende skibe skal kunne overholde reglerne per den 1. januar 2027. Søfartsstyrelsen vil i løbet af 2026 indkalde relevante parter til en drøftelse af, hvordan denne nationale implementering skal se ud.

Grønlands Selvstyre, Departementet for Boliger, Infrastruktur og Yderdistrikter

Departementet anser ikraftsættelsen af bekendtgørelsen som nødvendig for, at grønlandske erhvervsfartøjer kan SOLAS-certificeres og herved omfattes af samme erhvervsretslige fordele som udenlandske erhvervsfartøjer.

Departementet for Boliger, Infrastruktur og Yderdistrikter har ingen bemærkninger inden for departementets ressortområde til ændringerne til SOLAS-konventionen.

Grønlands Erhverv

Grønlands Erhverv bemærker overordnet, at implementering af nye tekniske krav bør ske med en tilstrækkelig overgangsperiode, og at der etableres dialog mellem Søfartsstyrelsen, Grønlands Selvstyre og erhvervslivet om tilpasninger til grønlandske driftsforhold.

Herudover indeholder høringssvaret specifikke bemærkninger til enkelte kapitler.

Kapitel II-1 – Konstruktion, maskineri og elektriske anlæg

De nye krav til løfteudstyr og ankerspil samt nødbugseringsarrangementer vurderes som positive for sikkerheden, men det bør præciseres, at krav om certificering og testning kan ske via grønlandske værfter og godkendte inspektører uden krav om ekstern klassifikationsrejse.

Søfartsstyrelsen bemærker, at krav til eftersyn og certificering af løfteudstyr og hejsemidler stadig vil være i overensstemmelse med teknisk forskrift om hejsemidler og lossegrej m.v. i skibe. Her er det muligt at opnå autorisation til at forestå forskellige dele af eftersynene og certificeringen af udstyret. Søfartsstyrelsen gør her opmærksom på, at omtalte tekniske

forskrift er under revision i forhold til at sikre, at den er i tråd med IMO's nye regler og vejledninger på området.

Søfartsstyrelsen bemærker, at nødbugseringsarrangementer skal være monteret på store skibe, andre end tankskibe, som ikke er mindre end 20.000 BT samt konstrueret på eller efter 1. januar 2028.

Søfartsstyrelsen indgår gerne i en dialog vedr. potentielle udfordringer ift. eftersyn og certificering af det omtalte udstyr i forbindelse med revisionen af teknisk forskrift om hejsemidler og lossegrej m.v. i skibe.

Kapitel II-2 – Brandsikring og slukning

Forbud mod PFOS-baserede brandslukningsmidler er forståeligt, men der bør sikres adgang til miljøgodkendte alternativer i Grønland, som kan modstå lave temperaturer og frostforhold.

Søfartsstyrelsen bemærker, at godkendelse af brandslukningsmidler på Grønland falder uden for Søfartsstyrelsens ressort. Søfartsstyrelsen har dog været i dialog med DBI og Beredskabschefen i Nuuk, som har informeret om, at der findes egnede alternativer uden PFOS, som kan anvendes under arktiske forhold. Produkterne er alle IMO godkendte og ratmærkede.

Kapitel V – Sikkerhed for sejladsen

Krav om elektroniske inklinometre (hældningsmålere) samt indrapportering af tabte containere er relevant for større fragtskibe, men bør undtages for mindre forsynings- og fiskefartøjer, der opererer i lokale farvande. Der bør desuden etableres en fælles grønlandsk-dansk retningslinje for rapportering, da satellit- og kommunikationsdækning i arktiske farvande fortsat kan være ustabil.

Søfartsstyrelsen bemærker, at kravet til elektroniske inklinometre (hældningsmålere) gælder større containerskibe og bulkskibe over 3000 BT og dermed ikke er gældende for mindre forsynings- og fiskefartøjer.

Rapportering af faremeldinger herunder is eller vrag af farlig beskaffenhed er ikke en ny forpligtelse. Det nye er, at faremeldingerne nu også indeholder rapportering af tabte containere, eller hvis et skib observerer tabte containere, som kan være til fare for sejladsen. Skibsføreren skal nu med passende kommunikationsmidler, eller dem der er til rådighed, kommunikere til skibe i farvandet, til den nærmeste kyststat samt til flagstaten. Søfartsstyrelsen medgiver, at satellit- og kommunikationsdækning i arktiske farvande til tider kan være en udfordring, men vurderer samtidigt, at antallet af tabte containere i Grønland må formodes at være forholdsvis lavt, samt at der ikke er angivet specifikt, hvordan rapportering skal foregå. Søfartsstyrelsen deltager gerne i efterfølgende dialog i forhold til en fælles grønlandsk-dansk retningslinje for rapportering, såfremt Grønlands Selvstyre vurderer et behov herfor.

Kapitel XIV – Polarkoden

Udvidelsen af Polarkoden til fiskeskibe over 24 meter og fritidsskibe over 300 BT er i tråd med udviklingen af polare operationer. Dog skal det sikres, at uddannelses- og udstyrskrav implementeres proportionalt og med hensyn til de begrænsede uddannelsesfaciliteter i Grønland. Grønlands Erhverv foreslår, at der oprettes samarbejdsprogrammer med Grønlands Maritime Center til uddannelse og certificering i overensstemmelse med Polarkoden.

Søfartsstyrelsen understreger, at udvidelsen ikke omfatter hele Polarkoden, men kun enkelte kapitler herunder kapitlerne 9-1 (sikkerhed for sejladsen) og 11.1 (sejladspanlægning) i del I-A af Polarkoden. Søfartsstyrelsen vil invitere relevante parter til en dialog om den nationale udmøntning af ændringerne til Polarkoden.

Afsluttende bemærkninger

Søfartsstyrelsen bemærker afslutningsvist, at reglerne er en direkte implementering af internationale regler fra IMO, og at det dermed ikke er muligt at gennemføre særlige overgangsordninger, ud over dem som allerede er fastsat i reglerne. Søfartsstyrelsen er dog altid åben for en dialog med Grønlands Selvstyre og Grønlands Erhverv i forhold til tilpasningen til grønlandske driftsforhold, hvor dette kan lade sig gøre. Søfartsstyrelsen ser frem til dialogen om den nationale implementering af ændringerne til Polarkoden.

Ønsket om særlige økonomiske støtteordninger for grønlandske fartøjer til opgradering i henhold til SOLAS 2026 ligger uden for høringen, hvorfor Søfartsstyrelsen ikke kan kommentere herpå.