

Nummer: RSR 18-2025

Dato: 19. desember 2025

Saksnummer: 2025/68314

Endringer i forskrift om bygging av skip – ankerhåndteringsvinsjer og tilhørende løst utstyr

Innledning

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt endringer i forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip (byggeforskriften) § 3 første ledd, § 11, § 13, og ny § 13 a.

Endringen i byggeforskriften § 3 første ledd er som følge av endringer i SOLAS regel II-1. IMOs Maritime Safety Committee (MSC) vedtok 8. juni 2023 endringer i SOLAS kapittel II-1 gjennom resolusjonen MSC.532(107). Resolusjonen tilføyer nye definisjoner i SOLAS regel II-1/2.30, 2.31, 2.32 og 2.33, og ny regel II-1/3-13 om løfteinnretninger og ankerhåndteringsvinsjer.

Norge utarbeidet posisjoner i samarbeid med næringen og deltok i forhandlingen om dette regelverket i IMO. Næringen forutsettes godt kjent med disse endringene gjennom sine interesseorganisasjoner og informasjon fra Sjøfartsdirektoratet.

Endringene trer i kraft 1. januar 2026.

Oppheving av RSV 17-2022

Samtidig med fastsettelsen av endringsforskriften oppheves RSV 17-2022. Etter Sjøfartsdirektoratets vurdering er det ikke lengre nødvendig å videreføre dette rundskrivet. Innholdet i rundskrivet er hensyntatt ved at det nå er innført regler i SOLAS II-1/3-13, jf. byggeforskriften § 3. Når det gjelder stabilitetskriteriene viser direktoratet til det internasjonale regelverket for intaktstabilitet 2008 (IS-koden) del B kapittel 2.7 som ivaretar dette. De operasjonelle kravene i rundskrivet er også godt kjent i næringen.

Høringen

Endringsforslagene var på høring i perioden 12. september til 12. desember 2025, og Sjøfartsdirektoratet mottok fire innspill.

Mottatte høringsinnspill og Sjøfartsdirektoratets merknader til disse

Det Norske Maskinist Forbund og Justis- og beredskapsdepartementet hadde ikke merknader til endringsforslaget.

Fra IP Huse og Kongsberg Maritime AS har direktoratet mottatt tilnærmet like hørings svar. I sitt hørings svar peker de på at ISO 7365 er en gammel standard for slepevinsjer som på enkelte områder er utdatert og ikke lengre i tråd med dagens løsninger. De foreslår begge at referansen til denne standarden fjernes fra byggeforskriften. Sjøfartsdirektoratet er enig i at standarden på enkelte områder er utdatert, men en slik endring som foreslås lar seg ikke gjennomføre nå. Det er blant annet flere skip som ikke er konstruert, bygget og utrustet i tråd med et classeselskap sitt eget regelverk, og som i dag følger denne standarden. Derimot vil direktoratet ved senere endringer av byggeforskriften vurdere om henvisningen til ISO 7365 skal fjernes. IP Huse og

Kongsberg Maritime AS viser til § 13 andre ledd bokstav d, og mener det ikke er nødvendig med egne krav om bruddstyrke på slepewire ettersom dette er dekket av klasseregelverket. Alternativt bør kravet være tilsvarende det som står i klassereglene. Kravet i § 13 andre ledd bokstav d er en videreføring av kravet som tidligere sto i § 13 andre ledd bokstav e, og som samsvarer med MSC/Circ. 884 «Guidelines for safe ocean towing». Sjøfartsdirektoratet ønsker på nåværende tidspunkt å videreføre dette kravet og har derfor fastsatt endringen slik som foreslått i høringen.

Videre viser IP Huse og Kongsberg Maritime AS til at flere classeselskap har utviklet notasjoner for ankerhåndtering og har konkrete krav til vinsjer. Som alternativ til henvisning til ISO 7365 foreslår de at det i § 13 andre ledd tilføyes «eller tilsvarende regler fra et anerkjent classeselskap». Sjøfartsdirektoratet viser til at det i § 13a niende ledd allerede er gitt åpning for at regler fra et anerkjent classeselskap brukes som alternativ til blant annet § 13 a andre ledd bokstav a.

Endringene i SOLAS kapittel II-1

Generelt

Bestemmelsene i SOLAS kapittel II-1 om bygging – konstruksjon, oppdeling og stabilitet, maskineri og elektriske anlegg er i norsk rett gjennomført ved inkorporasjon i byggeforskriften § 3. Gjennomføringsbestemmelsen i § 3 er derfor endret med henvisning i første ledd til MSC.532(107). SOLAS kapittel II-1 er konsolidert i 2024, og dette gjenspeiles nå også i § 3 første ledd.

Endringene i SOLAS kapittel II-1 innebærer som nevnt innledningsvis nye definisjoner i SOLAS regel II-1/2.30, 2.31, 2.32 og 2.33 og en ny regel II-1/3-13. Den nye regelen i SOLAS II-1/3-13 gjelder ikke bare ankerhåndteringsvinsjer, men også løfteinnretninger og løst utstyr som brukes sammen med løfteinnretningen og ankerhåndteringsvinsjene. Løfteinnretninger reguleres i dag av forskrift 17. januar 1978 nr. 4 om laste- og losseinnretninger på skip og forskrift 13. januar 1986 nr. 31 om kraner som brukes til lasting og lossing av skip i åpent farvann. Disse reglene ivaretar innholdet i MSC.532(107) for så vidt gjelder løfteinnretninger.

Forskriftsendringen får derfor bare betydning for ankerhåndteringsvinsjer og løst utstyr som brukes sammen med denne.

Den nye regelen i SOLAS II-1/3-13 gjør «Guidelines for anchor handling winches» (MSC.1/Circ.1662) bindende gjennom henvisningene i SOLAS regel II-1/3-13.2.2 og 3-13.2.5. Retningslinjene skal brukes for ankerhåndteringsvinsjer installert 1. januar 2026 eller senere. Hva som menes med «installert 1. januar 2026 eller senere», er definert i SOLAS regel II-1/2.33. For skip som er kjølstrukket 1. januar 2026 eller senere, gjelder alle installasjonsdatoer for utstyret om bord. For skip som er kjølstrukket før 1. januar 2026, gjelder den avtalte leveringsdatoen for ankerhåndteringsvinsjen. Hvis en slik avtale ikke finnes, gjelder den faktiske leveringsdatoen, forutsatt at denne er 1. januar 2026 eller senere.

Nærmere om endringene som følger av MSC.532(107)

SOLAS regel II-1/2.31 og 2.32 inneholder nye definisjoner av «ankerhåndteringsvinsj» og «løst utstyr». Ankerhåndteringsvinsj betyr «enhver vinsj som brukes til å sette ut, ta opp og flytte på ankere og fortøyninger ved undervannsoperasjoner». Løst utstyr er definert som «en skipsutstyrsenhet som kan festes til en løfteinnretning eller ankerhåndteringsvinsj, men som ikke

utgjør en integrert del av innretningen eller lasten.» SOLAS regel II-1/3-13 gjelder for ankerhåndteringsvinsjer og løst utstyr som brukes sammen med ankerhåndteringsvinsjen. Det følger av SOLAS regel II-1/3-13.2.2 at ankerhåndteringsvinsjer som installeres 1. januar 2026 eller senere skal være utformet, konstruert, installert og testet basert på «Guidelines for anchor handling winches» (MSC.1/Circ.1662). Det fremgår videre av SOLAS regel II-1/3-13.2.5 at ankerhåndteringsvinsjer installert før 1. januar 2026 skal testes og undersøkes grundig basert på «Guidelines for anchor handling winches» (MSC.1/Circ.1662) senest ved første fornyelsestilsyn 1. januar 2026 eller senere. Dette innebærer at ankerhåndteringsvinsjer som installeres 1. januar 2026 eller senere, som et minimum skal følge disse godkjente retningslinjene.

Eksisterende ankerhåndteringsvinsjer som allerede er installert om bord, skal oppfylle nye test- og inspeksjonskrav senest ved første fornyelsestilsyn 1. januar 2026 eller senere.

Guidelines for anchor handling winches (MSC.1/Circ.1662)

Retningslinjene setter utfyllende krav til SOLAS regel II-1/3-13 for ankerhåndteringsvinsjer, tilhørende utstyr og løst utstyr som skal brukes i forbindelse med ankerhåndteringsvinsjer, jf. virkeområde i retningslinjene punkt 1. Ankerhåndteringsvinsjer og tilhørende utstyr skal i henhold til punkt 3.1.1 være utformet, konstruert og installert i samsvar med kravene fra et klasseselskap som er anerkjent av administrasjonen i henhold til bestemmelsene i SOLAS regel XI-1/1 eller standarder akseptert av administrasjonen som gir tilsvarende sikkerhetsnivå. I tillegg skal ankerhåndteringsutstyr som omfattes av SOLAS regel II-1/3-13.2.2, altså ankerhåndteringsvinsjer som er installert 1. januar 2026 eller senere, også være i samsvar med de ekstra retningslinjene som er angitt i nr. 3.1.2 til 3.1.8.

I forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger (sertifikatforskriften) er det i § 34 krav om kontroll og tilsyn for slepe- og ankerhåndteringsarrangement. Denne paragrafen må ses i sammenheng med retningslinjene, som også omtaler kontroll av ankerhåndteringsvinsjer. Sjøfartsdirektoratet ser på nåværende tidspunkt ikke behov for å endre ordlyden i sertifikatforskriften § 34, da bestemmelsen samsvarer med retningslinjene i MSC.1/Circ.1662.

Merknader til de ulike fastsatte endringene

Til § 3 om krav til bygging, stabilitet og utrustning av lasteskip og passasjerskip i utenriksfart

Som følge av endringene i SOLAS II-1/2 og II-1/3-13 er det gjort en tilføyelse til resolusjon MSC.532(107) i § 3 første ledd. I tillegg er henvisningen til SOLAS konsolidert utgave oppdatert til 2024.

Til § 11 om sikkerhetstiltak på støttfartøy

I § 11 er andre ledd slettet, og kravet om «arrangement for kontrollert utløsning av torsjonskrefter i wire» er flyttet til § 13a tredje ledd bokstav d. Paragrafen gjelder for «støttfartøy», som er definert i byggeforskriften § 2 andre ledd bokstav c.

Tidligere § 11 tredje og fjerde ledd er andre og tredje ledd.

Til § 13 Slepevinsj og tilhørende utstyr

Tidligere § 13 gjaldt for både slepeutstyr og ankerhåndteringsutstyr. Etter endringen er regler for disse utstyrene delt opp i to forskjellige paragrafer og i § 13 er det regler om slepeutstyr, mens det i ny § 13a er fastsatt krav om ankerhåndteringsutstyr.

Første ledd

Tidligere § 13 første ledd videreføres, men med en presisering om at bestemmelsen kun gjelder dersom skipet har slikt utstyr om bord.

Andre ledd

Den samme vinsjen kan brukes både til sleping og til ankerhåndtering. I «Guidelines for anchor handling winches» (MSC.1/Circ.1662) gis det mulighet for å bruke klasseregelverk ved utforming, konstruksjon og installasjon av ankerhåndteringsvinsj, jf. punkt 3.1.1. På bakgrunn av dette er det i forskriften § 13 andre ledd gitt mulighet for at det også for slepevinsjer kan brukes regler fra et anerkjent klasseselskap slik at bestemmelsen bedre tilpasses retningslinjene for ankerhåndteringsvinsj. I § 13 andre ledd bokstav b, c og d videreføres tidligere § 13 andre ledd bokstav b, d og e.

Tidligere § 13 andre ledd bokstav c gjaldt for ankerhåndteringsutstyr og er flyttet til § 13a.

Tredje ledd

Her videreføres § 13 tredje ledd, men det er fastsatt at kravet er begrenset til tauepinner og styrepinner dersom dette finnes om bord.

Fjerde ledd

Utstyret som nevnes i fjerde ledd, er hentet fra tidligere § 13 sjette ledd, men hvor det kun nevnes utstyr som gjelder ved slepeoperasjoner.

Tidligere § 13 fjerde, femte og syvende ledd gjelder for ankerhåndteringsutstyr og er derfor ikke tatt med her, men i § 13a.

Til § 13a Ankerhåndteringsvinsj og tilhørende utstyr

Første ledd

Virkeområde for § 13a følger av første ledd. Bokstav a omfatter lasteskip i utenriksfart med bruttotonnasje under 500 og lasteskip i innenriksfart, jf. byggeforskriften § 4 bokstav a og c.

Bokstav b omfatter lasteskip i utenriksfart med bruttotonnasje 500 eller mer som har ankerhåndteringsvinsjer som er installert om bord før 1. januar 2026. Dette er skip som omfattes av byggeforskriften § 3. Disse lasteskipene har allerede ankerhåndteringsvinsjer installert om bord i henhold til tidligere § 13 og vil ved gjennomføringen av MSC.532(107) i byggeforskriften § 3 ikke være omfattet av kravene i SOLAS II-1/3-13.2.2 om utforming, konstruksjon og installasjon av ankerhåndteringsvinsjer før ny ankerhåndteringsvinsj installeres om bord 1. januar 2026 eller senere.

Andre ledd

Tidligere § 13 andre ledd bokstav a til c videreføres, men teksten om frist for støttefartøy bygget før 1. november 1992 fjernes, da fristen for oppfyllelse er utløpt, og alle skal oppfylle kravet.

Tredje ledd

Bokstav a viderefører kravet i tidligere § 13 syvende ledd om å ha fjernbetjent wire- eller kjettingstopper om bord, men kravet gjelder alle skip som driver med ankerhåndtering, ikke bare støttefartøy. Sjøfartsdirektoratets forvaltningspraksis på området har vært at også andre skip

enn støttefartøy, slik som for eksempel skip som driver med ankerhåndtering i havbruk, skal ha utstyret som nevnes i bokstav a.

I den opphevede forskriften fra 15. september 1992 nr. 695 om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere § 48 femte ledd bokstav a var det krav om «tauepinner eller styrepinner for føring av ståltau og kjetting», og i § 48 åttende ledd var det et krav om å ha «hekkull eller tilsvarende arrangement tilpasset det aktuelle fartøy». Det fremstår som at disse to tekstene ved en feil ble utelatt ved overgangen til dagens byggeforskrift og § 13. Dette rettes nå ved at tekstene er tatt inn i § 13a andre ledd bokstavene b og c, med en tilpasning og språklig endring i bokstav c. Endringen vil være i tråd med Sjøfartsdirektoratets praksis som har blitt opprettholdt etter den opphevede byggeforskriften.

Bokstav d viderefører byggeforskriften § 11 andre ledd, men utstyrskravet gjelder nå alle skip som utfører ankerhåndtering, ikke bare støttefartøy. Fartøyet trenger ikke å være et støttefartøy for å kunne utføre ankerhåndtering, og de samme faremomentene vil være aktuelle ved ankerhåndteringsoperasjonen. Direktoratet mener derfor at det skal være samme utstyrskrav på skip når det utføres ankerhåndtering.

Fjerde til sjetten ledd

Viderefører her byggeforskriften § 13 tredje til femte ledd for ankerhåndteringsutstyr.

Syvende ledd

I syvende ledd videreføres øvrige krav fra byggeforskriften § 13 syvende ledd, men hvor det også her endres til at kravet gjelder for alle skip som utfører ankerhåndtering, ikke kun støttefartøy. Se her merknaden til tredje ledd bokstav a.

Åttende ledd

Her videreføres byggeforskriften § 13 første ledd for ankerhåndteringsutstyr, men med en presisering om at kravet gjelder for lukkede taupinner eller styrepinner.

Niende ledd

I «Guidelines for anchor handling winches» (MSC.1/Circ.1662) punkt 3.1.1 fremgår det at ankerhåndteringsvinsjer og tilhørende utstyr skal være utformet, konstruert og installert i samsvar med regler fra et anerkjent klaseselskap eller standard med tilsvarende sikkerhetsnivå. I byggeforskriften § 13 a andre ledd bokstav a vises det til at ankerhåndteringsvinsjen skal oppfylle kravene til dimensjonering og prøving i den internasjonale standarden ISO 7365, med mindre annet framgår av paragrafen. For at også regler fra et anerkjent klaseselskap skal kunne brukes, er dette fastsatt som alternativ til § 13 a andre ledd bokstav a, femte, sjette og åttende ledd.

Ikrafttredelse

Endringene trer i kraft 1. januar 2026.

Administrative og økonomiske konsekvenser

Konsekvenser for næringen og berørte instanser

Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at aktørene som til daglig forholder seg til SOLAS-konvensjonen, er kjent med de omtalte endringene i SOLAS kapittel II-1. Endringene er fremforhandlet i IMO, hvor de ulike partenes interesser er ivaretatt. Basert på dette vil

gjennomføring av SOLAS regel II-1/2 og 3-13 etter Sjøfartsdirektoratets vurdering føre til mindre økonomiske konsekvenser for næringen.

Kontroll og tilsyn med ankerhåndteringsvinsjer gjennomføres allerede i dag etter sertifikatforskriften § 34. De fastsatte endringene vil derfor etter direktoratets vurdering inngå i et allerede etablert kontroll- og tilsynsregime.

For endringen i § 13a tredje ledd bokstav a og syvende ledd, hvor kravene endres fra å gjelde for støttefartøy til å gjelde for alle skip, legger direktoratet til grunn at dette ikke vil medføre økte kostnader for næringen, og at dette er utstyr som er om bord i dag. Når det gjelder kravet i § 13a tredje ledd bokstav d om at skip som brukes til ankerhåndtering skal være utstyrt med arrangement for kontrollert utløsning av torsjonskrefter i wire er ikke direktoratet kjent med at det i dag er skip som utfører ankerhåndtering som ikke allerede har et slikt arrangement om bord. Vi antar dermed at størsteparten av dagens skip som utfører ankerhåndtering vil samsvare med kravet, og at endringen vil få begrensede eller ingen konsekvenser for næringen. De øvrige endringene i § 11, § 13 og ny § 13a er av redaksjonell art, i tillegg til enkelte tilpasninger av kravene. Sjøfartsdirektoratet forutsetter at disse endringene vil medføre begrensede eller ingen økte kostnader for næringen.

Konsekvenser for det offentlige

Utover kostnader ved å gjennomføre nødvendige endringer i forskriften, vil endringene ikke medføre ytterlige økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

Alf Tore Sørheim
sjøfartsdirektør

Linda Bruås
avdelingsdirektør
Regelverk og internasjonalt arbeid

Dette dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskrevne signaturer