

Mottakere av rundskrivet: (sett kryss)

- Sdir : Sjøfartsdirektoratet
- A: 16 spesielt bemyndigete arbeidskontorer
- U: Utvalgte utenriksstasjoner
- P: Produsenter av utstyr evt. undergrupper
- OFF: Offshorerederier / plattformsejere / operatører
- Hov Hovedorganisasjoner
- H.i. Høringsinstanser
- Andre:

Nr.: RSR 13-2016
Dato: 29. august 2016
Saksnr.: 2015/33259 – wda/avi
Opphever: Forskrift 29. desember 1998 om skipsutstyr
Referanse til: Regler for passasjer og lasteskip mv. 2016, s.732

Rundskrivet innføres i egen tabell i regelverkssamlingen og oppbevares til neste regelverkssamling.

Forskrift 29. august 2016 om skipsutstyr som erstatter forskrift 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr

1. Innledning

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt ny forskrift om skipsutstyr. Forskriften trer i kraft 18. september 2016. Fra samme tid oppheves forskrift 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr.

Bakgrunnen for forskriften er at gjeldende direktiv 96/98/EC oppheves og erstattes av direktiv 2014/90/EU. Direktivet viderefører grunnprinsippene om et felleseuropeiske regime for krav, prøving og merking av skipsutstyr som plasseres om bord på EØS-flaggede skip. Direktivet inneholder likevel endringer på flere områder, hvor hovedhensikten er å legge til rette for bedre samsvar mellom skipsutstyrsdirektivet og kravene i de internasjonale instrumentene, bedre kvalitetssikring av de tekniske kontrollorganene (TKO) og så lik som mulig implementering og håndhevelse i EU og EØS-området.

Direktivet gjelder for skipsutstyr som plasseres om bord i EØS-flaggede skip, når de internasjonale konvensjonene SOLAS, MARPOL eller COLREG, eller instrumenter med utspring i disse, stiller krav om flaggstatsgodkjenning av utstyr.

Ved at håndhevelsen av direktivet er knyttet til utstedelse, fornyelse eller påtegning av internasjonale sertifikater, regulerer direktivet kun skipsutstyr som plasseres om bord i skip som går i internasjonal fart.

I norsk rett er gjeldende forskrift om skipsutstyr også gjort gjeldende for flyttbare innretninger, fiskefartøy, passasjerskip og lasteskip i innenriks fart. Som en hovedregel gjelder forskrift om skipsutstyr for utstyr listet opp i direktivets vedlegg, når slikt utstyr plasseres om bord i norske skip og flyttbare innretninger, med mindre det framgår noe annet av de ulike bygge- og utrustingsforskriftene som gjelder for fartøyet.

Som i direktivet regulerer forskrift om skipsutstyr plikter til produsenter og andre markedsdeltakere som gjør skipsutstyr tilgjengelig på markedet, og rederiets plikt til å påse at bare rattmerket skipsutstyr plasseres om bord på skipet.

2. Høring

Forslag til ny forskrift om skipsutstyr var på alminnelig høring i tre måneder fram til 10. juni i år, og vi mottok innspill fra berørte myndigheter, rederiorganisasjoner og Advokatforeningen.

En oversikt over innspillene er vedlagt dette rundskrivet, og nedenfor kommenterer vi enkelte innspill.

Pelagisk forening, Norges Fiskarlag og Kystrederiene uttrykker bekymring for at forskriften skal medføre krav om at utstyr som allerede er plassert om bord må skiftes ut. Sjøfartsdirektoratet presiserer at vi ikke har ment å innføre krav om rattmerket utstyr med tilbakevirkende kraft. Opplistingen i gjeldende forskrift om skipsutstyr §§ 8a til 8g, som videreføres i form av en tabellarisk oversikt i vedlegg IV til ny forskrift, gir uttrykk for gjeldende rett og ivaretar historikken om når det i tidligere regler ble innført krav om rattmerket utstyr for ulike skipstyper og utstyrskategorier. Når tabellen i vedlegg IV til forskriften viser at det er krav om rattmerket redningsutstyr når dette er plassert om bord i lasteskip uten internasjonalt sikkerhetsattestertifikat 1. januar 2005 eller senere, er det fordi kravet om rattmerket redningsutstyr på skip uten internasjonalt sikkerhetsattestertifikat, ble gjort gjeldende fra dette tidspunktet i regelverket.

I forbindelse med arbeidet med ny forskrift har vi for fiskefartøy blitt oppmerksom på noen uoverensstemmelser mellom datoene i gjeldende skipsutstyrsforskrift og den sentrale forskriften for fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer. Dette er rettet opp i vedlegg IV til den nye forskriften om skipsutstyr, slik at den tabellariske oversikten reflekterer gjeldende rett.

Flere høringsinnspill går på at det for mindre fartøy i enkelte tilfeller er uforholdsmessig å kreve rattmerket utstyr beregnet for større fartøy. Hurtigbåtforbundet tar i den forbindelse til orde for at Sjøfartsdirektoratet ikke bør legge skipsutstyrsdirektivet til grunn ved reguleringen av slike fartøy, men i stedet godkjenne utstyr i henhold til nasjonale krav og standarder. Miljødirektoratet nevner krav om rattmerket linekaster om bord på lasteskip under 15 meter som eksempel på et krav som etter Miljødirektoratets oppfatning er uhensiktsmessig og uforholdsmessig. Sjøfartsdirektoratet har forståelse for at generelle regler i enkelttilfeller kan slå uheldig ut. Enkelte slike forhold er tatt høyde for ved utformingen av utrustingskrav for enkelte fartøystyper, ved at spesifikt åpnes for utstyr som oppfyller en annen standard. I tillegg har de ulike bygge- og utrustingsforskriftene dispensasjonsbestemmelser som kan gi rom for andre sikkerhetsmessige forsvarlige løsninger i enkelttilfeller.

Videre uttrykker noen høringsinstanser at det ikke grunn til å stille like strenge krav til utstyr som ikke er påkrevd, men som frivillig plasseres om bord. Sjøfartsdirektoratet har gjennomgått praksis på dette området. Det er en rekke forhold å ta hensyn til knyttet til denne problemstillingen, og vi viser til et eget avsnitt om frivillig utstyr lenger nede.

3. Nærmere om ny forskrift om skipsutstyr

Innledning

Vi legger opp til at hovedelementene i gjeldende forskrift om skipsutstyr videreføres. Forskriften vil som i dag gjennomføre EU-direktivet, men også regulere krav til skipsutstyr for andre norske skip, fiskefartøy og flyttbare innretninger.

For å verifisere at produkter oppfyller kravene til utforming, konstruksjon, ytelse og prøving som følger av forskriften, skal produsenten eller dennes representant benytte utpekte tekniske kontrollorgan (TKO) til å gjennomføre samsvarsvurderingsprosedyrer. Produsenten skal utstede samsvarserklæring som dokumentasjon på samsvar, og produktet skal merkes med «rattmerket».

Rederiet skal sørge for at skipsutstyr som plasseres om bord i skip og flyttbare innretninger som har krav om slikt utstyr, er rattmerket og utstyrt med samsvarserklæring. Rattmerket sammen med samsvarserklæringen fra produsenten dokumenterer at utstyret oppfyller kravene til utforming, konstruksjon, ytelse, prøving og samsvarsvurderinger som følger av forskriften vedlegg A.

Gjennomføring av direktiv 2014/90/EU

Direktivet har 42 artikler, og gjennomføring i norsk rett gjøres gjennom forskrift, eksisterende lover og Sjøfartsdirektoratets interne prosedyrer.

Bestemmelser i direktivet som regulerer plikter for markedsdeltakere og rederier er transformert og fastsatt i ny forskrift om skipsutstyr.

Bestemmelser som regulerer de tekniske kontrollorganene er dekket av gjeldende lov om tekniske kontrollorgan¹. Loven regulerer forhold knyttet til utpeking, tilbaketrekking av utpeking, opplysningsplikt og forholdet til forvaltningsloven. Det går uttrykkelig fram av loven at det kan stilles vilkår til utpekingen, og dette er også gjort i dag i form av retningslinjer for utpeking. Sjøfartsdirektoratet er delegert ansvar og myndighet for utpeking etter skipsutstyrsdirektivet, og Sjøfartsdirektoratet er i gang med å oppdatere retningslinjene, bl.a. slik at det kommer fram at direktiv 2014/90/EU vedlegg III, IV og V skal gjelde for utpeking av TKO.

Direktivets bestemmelser om håndhevelse ivaretas av Sjøfartsdirektoratets kontrollprosedyrer og prosedyrer for sertifikatutstedelse.

Direktivet inneholder også markedstilsynsforpliktelser for myndigheter. For skipsutstyr er dette ansvaret i dag delt mellom Sjøfartsdirektoratet og Norsk kommunikasjonsmyndighet, og dette vil også være situasjonen med det nye direktivet. Sjøfartsdirektoratet jobber med å utarbeide prosedyrer for markedstilsyn, herunder om framgangsmåte ved beslutninger om beskyttelsestiltak.

Vedlegg A til gjeldende forskrift om skipsutstyr videreføres som vedlegg A i den nye forskriften om skipsutstyr. Framtidige endringer i krav og standarder vil skje som implementeringsforordninger som fastsettes av EU-Kommisjonen. I EU vil implementeringsforordninger gjelde uten nasjonale gjennomføringstiltak. For EFTA-landene vil det fortsatt være nødvendig at forordningene innlemmes i EØS-avtalen og gjennomføres i nasjonalt regelverk. Sjøfartsdirektoratet vil så langt det er mulig legge opp arbeidet med framtidige gjennomføringer på en måte som i best mulig grad sikrer ikrafttredelse samtidig med EU.

Frivillig utstyr

Med frivillig utstyr menes utstyr oppført i vedlegg A, som ikke er påkrevd for et spesifikt fartøy, men som rederiet frivillig plasserer om bord for bruk.

I forbindelse med restruktureringen av bygge- og utrustingsforskriftene og endring av gjeldende forskrift om skipsutstyr i 2014, ble en rekke forskrifter og historiske versjoner av skipsutstyrsforskriften gjennomgått og analysert, med henblikk på å finne fram til de skipskategoriene, hvor det etter gjeldende rett var krav om rattmerket utstyr. Dette resulterte i tilføyelsene i §§ 8a til 8g i gjeldende skipsutstyrsforskrift. Sjøfartsdirektoratet har derimot erfart at det etter disse endringene har vært uklarheter knyttet til enkelte kategorier utstyr som frivillig plasseres om bord i skip i innenriks fart, og hvorvidt det skal kreves at slikt utstyr skal være rattmerket eller ikke. De tidligere forskriftene hadde ulike måter å regulere dette på for ulikt utstyr og ulike skip. Hensikten med endringene i 2014 var å oppsummere og videreføre gjeldende rett på det tidspunktet, og det var ikke intensjonen å gjøre endringer på dette området.

For nærmere vurderinger og bakgrunnsinformasjon knyttet til de nevnte endringene fra 2014, viser vi til Rundskriv Serie R 19-2014, publisert på våre nettsider her:

<https://www.sjofartsdir.no/regelverk/rundskriv/forskrift-om-endring-i-forskrift-29-desember-1998-om-skipsutstyr/>

For skip med internasjonale sikkerhets sertifikater er det klare utgangspunktet at utstyr omfattet av vedlegg A som plasseres om bord i skipet, skal være rattmerket. Også flyttbare innretninger følger dette prinsippet.

For lasteskip uten internasjonale sikkerhets sertifikater og fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer er praksis en annen for enkelte typer utstyr. Selv om utgangspunktet for disse fartøysgruppene er at navigasjonsutstyr skal være rattmerket, stilles det ikke krav om rattmerket utstyr når slikt utstyr frivillig

¹ Lov 16. juni 1994 nr. 20 om tekniske kontrollorgan som har til oppgave å gjennomføre samsvars vurderinger

plasseres om bord. Tilsvarende gjelder for radiokommunikasjonsutstyr, likevel slik at radiokommunikasjonsutstyr (GMDSS-utstyr) som frivillig plasseres om bord enten skal være rattmerket eller CE-merket.

Når det gjelder passasjerskip stilles det krav om rattmerket utstyr når skipsutstyr plasseres om bord for bruk. For passasjerskip gjøres det ikke forskjell på om utstyret er påkrevd eller frivillig plassert for bruk om bord.

Sjøfartsdirektoratet viser også til veiledningsrundskriv - RSV 11-2016 - Presisering av krav til rattmerking for navigasjonsutstyr, radiokommunikasjonsutstyr og brannsikringsutstyr.

Vedlegg A

Vedlegg A til forskrift 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr, som sist ble oppdatert gjennom forskrift 14. mars 2016 nr. 291 (i kraft 30. april 2016) skal fortsette å gjelde. Dette sikrer kontinuitet i krav og merking av skipsutstyr fra det gamle til det nye regimet.

Sjøfartsdirektoratet har blitt oppmerksom på en del feil i den publiserte tabellen, og i forbindelse med fastsettelse av den nye skipsutstyrsforskriften har vi derfor gjort flere redaksjonelle endringer og korrigeringer i vedlegg A. En oversikt over disse endringene følger her:

Rad	Kolonne som er korrigeret	Hva som er korrigeret
A/1.12	Kolonne 4:	Satt inn «IMO MSC.1/rundskr.1328».
A/1.17	Kolonne 2: bokstav b)	Slettet ordlyden «helt overbygd».
A/3.17	Kolonne 5:	«IMO MSC.1/rundskr. 1456» flyttet fra 3.17 til 3.19.
A/3.18	Kolonne 2: I bokstav f)	Ordlyd endret til: «Membran ved brennbare kanaler».
A/3.18	Kolonne 3:	Satt inn knytning (referanse) mellom regel II-2/6 og bokstavene a, b og c i kolonne 2 og regel II-2/9 og bokstavene e og f i kolonne 2.
A/3.19	Kolonne 5:	«IMO MSC.1/rundskr. 1456» flyttet fra 3.17 til 3.19.
A/3.33	Kolonne 4:	Slettet «IMO MSC/rundskr. 1102».
A/3.36	Kolonne 4:	Slettet «IMO MSC/rundskr. 1102».
A/3.49	Kolonne 2:.	Slettet ordlyden «dyser».
A/3.54	Kolonne 4 og 5:	Rettet skrivefeil – skal være «systemer» og «HC-systemer».
A/3.56	Kolonne 5:	Rettet standard «EN 671-1 (2001, innbefattet AC (2002))», til «EN 671-1 (2012))».
A/3.65	Kolonne 5:	Oppdatert standard «EN 60079-0 (2011))» til «EN 60079-0 (2012) innbefattet A11:2013.».
A/4.1	Kolonne 2:	Slettet bokstav a).
A/4.2	Kolonne 5:	Ordlyden «2014-7» endret til «2014-07». Endringen er gjennomført alle plasser i vedlegg A som har ordlyden «2014-7».
A/4.7	Kolonne 4:	Slettet «IMO-res. MSC.96(72))».
A/4.16	Kolonne 5:	Standard rettet til «IEC 62288 utg. 1.0 (2008))».
A/4.29	Kolonne 5:	Rettelse «EN 61996-1 (2013))» og «IEC 61196-1 utg.2.0».
A/4.32	Kolonne 4:	ITU-standarden oppdateres til «ITU-R M. 1371-5(2014))», samme også i merknaden.
A/4.33	Kolonne 5:	«EN 62065» og «IEC 62065» endret til «IEC 62065 utg.2.0 (2014-02))».

A/4.43	Kolonne 4:	Satt inn «IMO Res. MSC.191(79)».
A/4.43	Kolonne 5:	Satt inn «IEC 62288 utg.2.0 (2014-07)».
A/4.55	Kolonne 5:	Slettet «EN 61162-serien» og «IEC 61162-serien».
A/4.57	Kolonne 4:	Satt inn «Reg. V/19».
A/4.57	Kolonne 5:.	Satt inn «IEC 62616 (2010) innbefattet IEC 62616 rettelse 1 (2012)» i øverste alternativ av standardene.
A/5.1	Kolonne 4:	«ITU-R M.689» rettet til «ITU-R M.689-3 (03/12)».
A/5.1	Kolonne 5:	Føyd «2013-05» til standard «ETSI EN 301 925 V1.4.1.»
A/5.8	Kolonne 2:	Slettet «2182 herz».
A/5.11	Kolonne 4:	«ITU-R M.1173» (nederst) oppdatert til «ITU-R M.1173-1 (03/12)».
A/5.13	Kolonne 5:	«IEC 61097-4» oppdatert til 2012-versjonen.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget

Ny forskrift om skipsutstyr viderefører grunnprinsippene i gjeldende rett. Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at endringene ikke får nevneverdige økonomiske eller administrative konsekvenser for markedsdeltakere, rederier eller myndigheter.

5. Kommentarer til de enkelte paragrafene

Til § 1, virkeområde

Bestemmelsen slår fast at forskriften gjelder for skipsutstyr som skal eller er plassert om bord i norske skip, fiskefartøy og flyttbare innretninger. Videre gjelder forskriften for skipsutstyr som skal plasseres om bord på EØS-skip. Begrepet EØS-skip gjenspeiler begrepet EU-skip som er benyttet i direktivet. Begrepet omfatter skip som fører flagg tilhørende en EØS-stat og som faller inn under virkeområdet til de internasjonale konvensjonen SOLAS, MARPOL og COLREG. Formuleringen «plassert, eller som skal plasseres om bord», er hentet fra direktivet, og gjenspeiler at direktivet også regulerer produsenter og andre markedsdeltakere når det gjelder skipsutstyr som skal gjøres tilgjengelig på markedet.

Virkeområdet for direktiv 2014/90/EU er som for 96/98/EC knyttet til skip med internasjonale sertifikater. I den nye forskriften er virkeområdet videre enn det som følger av direktivet, ved at forskriften som et utgangspunkt også regulerer skipsutstyr som er eller skal plasseres om bord i norske skip med nasjonale sertifikater og flyttbare innretninger, så lenge det er snakk om utstyr som er inkludert i vedlegg A. Dette er en videreføring av gjeldende rett, hvor kravet om rattmerket skipsutstyr i relativt stort omfang gradvis har blitt gjort gjeldende også for skip i innenriks fart.

Informasjonen i nå opphevet forskrift om skipsutstyr §§ 8a til 8g, er videreført i en tabell tatt inn i vedlegg IV til den nye skipsutstyrsforskriften. Tabellen gir en oversikt over når det er krav om rattmerket skipsutstyr og baseres på kriteriene; fartøystype, bruttotonnasje, lengde, sertifikater og /eller dato for plassering om bord. Vedlegget tar også høyde for at krav om rattmerke har blitt gjort gjeldende fra ulike datoer, og kravet gjelder skipsutstyr plassert om bord etter datoene som framgår av tabellen. Tabellen skal leses slikt at kriteriene som gjelder for et skip, kan være angitt flere steder i venstre kolonne.

Eksempel: Når brannvernustyr oppført i vedlegg A kapittel III plasseres om bord i et lasteskip med internasjonalt sikkerhetssertifikat, skal slikt utstyr være rattmerket. Det samme gjelder lasteskip uten internasjonalt sikkerhetssertifikat, for utstyr plassert om bord 1. januar 2005 eller senere. Førstnevnte lasteskip vil som regel ha bruttotonnasje 400 eller mer, og utstyr som plasseres om bord for å hindre miljøforurensing skal følgelig være rattmerket. For lasteskip med bruttotonnasje under 400, er det utstyr som omfattes av vedlegg A/2.7 til 2.10 som er relevant, ettersom krav som slikt utstyr gjelder for alle skip.

Forskriften gjennomfører skiputstyrsdirektivets standardiseringskrav, og krav til prøving, kvalitetssikring og merking, men sier ikke noe om hvilket utstyr som skal være om bord i ulike fartøyskategorier. Hvilket utstyr som kreves for et spesifikt fartøy vil følge av den eller de forskriftene som regulerer bygging og

utrusting av det aktuelle fartøyet. I forskriftene som regulerer de ulike fartøystypene kan det være fastsatt bestemmelser som åpner for utstyr som er godkjent etter andre standarder enn de som kreves for å påføre rattmerket. Slike spesialbestemmelser vil da ha forrang foran hovedregelen i skipsutstyrsforskriften. Dersom bestemmelser som for eksempel regulerer fiskefartøy, åpner for utstyr som er godkjent etter andre standarder enn de som kreves for å påføre rattmerke, vil en slik spesialbestemmelse ha forrang. Et annet eksempel på spesielle bestemmelser som har forrang kan være krav til utstyr som installeres eller plasseres i en flyttbar innretning og hvor slikt utstyr har strengere krav til godkjenning enn de som er lagt til grunn for rattmerking.

For annet skipsutstyr enn utstyr oppført i vedlegg A, og som ikke er påkrevd, vil det være rederiet som er ansvarlig for å vurdere utstyrets egnethet, og om det er forsvarlig å ta utstyret ombord. Slikt utstyr kan derimot ikke erstatte, eller brukes slik at det kan komme i konflikt med, påkrevd utstyr.

Til § 2, krav til skipsutstyr

Bestemmelsen viser til vedlegg A når det gjelder hvilke krav til utforming, konstruksjon, ytelse, prøving og samsvarsvurderinger som skal ligge til grunn for rattmerking av det enkelte produktet. Vedlegg A angir konkret hva som gjelder for hvert enkelt utstyr, og er det sentrale dokumentet som sikrer en harmonisert håndhevelse innenfor EØS.

Rederiet er ansvarlig for at skipsutstyr som plasseres om bord, oppfyller kravene til utforming, konstruksjon, ytelse, prøving og samsvarsvurderinger som følger av forskriften. At et produkt er rattmerket og utstyrt med en EU-samsvarsvurdering, er å anse som dokumentasjon på at produktet oppfyller disse kravene. Rederiets plikt strekker seg derfor i utgangspunktet ikke lenger enn til å kontrollere disse forholdene.

Bestemmelsen angir hovedregelen om at skipsutstyr som omfattes av vedlegg A skal være rattmerket når slikt utstyr plasseres om bord. Bestemmelser i bygge- og utrustingsforskriftene som åpner for utstyr godkjent etter andre standarder vil gå foran.

Til § 3, merking av skipsutstyr

Det er produsenten som påfører rattmerket, og bestemmelsen viser til vedlegg I og krav til utformingen.

Til § 4, produsentens ansvar

Produsentens ansvar er nærmere beskrevet her. Paragraf 4 må ses i sammenheng med vedlegg II som også inneholder en rekke plikter for produsenter. Plikter for produsenter og andre markedsdeltakere er generelt sammenfallende med de horisontale bestemmelsene i EUs varepakke (bl.a. forordning 765/2008 og beslutning 768/2008), og som er tatt inn i EØS-avtalen.

Til § 5, importører og distributører

Andre sentrale markedsdeltakere som har ansvar etter forskriften er importører og distributører. Også for disse framgår enkelte plikter direkte av vedlegg II.

Til § 6, prosedyrer for samsvarsvurdering

De ulike modellene for samsvarsvurdering følger av vedlegg II. Av vedlegg A framgår det hvilke modeller som kan velges for hvert enkelt utstyr. Det er likevel slik at samsvarsvurdering for oppfølging av produksjonen gjennom enten modul D, modul E eller modul F, alltid skal gjøres når modul B typegodkjenning benyttes.

Vedlegg II viser også rollen til TKO i de ulike prosedyrene for samsvarsvurderinger. Det er produsenten som tar initiativet til å gjennomføre samsvarsvurdering for et spesifikt skipsutstyr, og det er produsenten som velger et TKO til å gjennomføre vurderingene. Forutsatt samsvar med aktuelle krav, skal TKO deretter utstede et sertifikat for typegodkjenning (MED B) eller enhetsgodkjenning (MED G) for det aktuelle utstyret. Først da kan produsenten påføre rattmerket og utstede samsvarserklæring.

I tredje ledd vises det til loven som regulerer rettigheter og plikter for tekniske kontrollorgan utpekt fra Norge. Norske og utenlandske produsenter av skipsutstyr kan også benytte samsvarsvurderingsorganer utpekt etter tilsvarende regler i andre stater i EØS-området. EU-Kommisjonen har et informasjonssystem for samsvarsvurderingsorganer (NANDO) hvor det finnes en oversikt over meldte organer.

Til § 7, samsvarserklæring

Bestemmelsen angir utformingskrav til samsvarsvurderingen, og at denne som et minimum skal være i henhold til vedlegg III. Mønsteret til vedlegg III er hentet fra vedlegg III til beslutning 2008/768.

Til § 8, markedstilsyn

I denne bestemmelsen går det fram at Sjøfartsdirektoratet har myndighet til å utføre markedstilsyn med skipsutstyr, og vi tar med alle bestemmelsene i direktivet som pålegger markedsdeltakere plikter overfor nasjonale markedstilsynsmyndigheter. Bestemmelser i direktivet som forplikter Norge som myndighet gjennomføres i en prosedyre for markedstilsyn.

Til § 9, skipsutstyr som utgjør en risiko for liv, helse, miljø eller materielle verdier

Bestemmelsen regulerer utstyr som utgjør en risiko, og bestemmelsen gjennomfører artikkel 26 og artikkel 28 i direktivet. Det sentrale er at markedsdeltakere har en handleplikt i slike tilfeller, og Sjøfartsdirektoratet har myndighet til å følge opp denne handleplikten gjennom pålegg og tvangsmidler.

Til § 10, formelle mangler

Med formelle mangler menes mangelfull merking, mangler ved eller manglende samsvarserklæring eller mangler ved den tekniske dokumentasjonen. Bestemmelsen er relevant hvor det ikke er grunn til å tro at det er mangler ved utstyret eller at utstyret utgjør en risiko for liv, helse, miljø eller materielle verdier.

Til § 11, teknisk nyvinning

Bestemmelsen gjennomfører artikkel 30, og viderefører i all hovedsak § 10 i opphevet forskrift om skipsutstyr.

Til § 12, prøving og vurdering av utstyr

Bestemmelsen gjennomfører artikkel 31, og viderefører i all hovedsak § 11 i opphevet forskrift om skipsutstyr.

Til § 13, skifte av utstyr i havn utenfor EØS-området

Bestemmelsen gjennomfører artikkel 32 avsnitt 1 til 4, og viderefører i all hovedsak § 12 i opphevet forskrift om skipsutstyr.

Til § 14, når rattmerket utstyr ikke er tilgjengelig på markedet

Når et spesifikt rattmerket skipsutstyr ikke er tilgjengelig på markedet, kan Sjøfartsdirektoratet på nærmere vilkår utstede et midlertidig sertifikat som tillater at alternativt utstyr likevel kan plasseres om bord. Denne bestemmelsen gjennomfører artikkel 32 avsnitt 5-8 i direktivet. Det er nytt at skipsutstyrsdirektivet tar sikte på å regulere situasjonen hvor et spesifikt utstyr ikke lar seg oppdrive i markedet.

Til § 15, innflagging

Bestemmelsen gjennomfører artikkel 7 i direktivet, som regulerer overføring av skip fra register utenfor EØS-området. Utgangspunktet er at skipsutstyr skal være rattmerket, eller ha en tilsvarende teknisk standard. For utstyr som ikke er rattmerket, men som har en tilsvarende teknisk standard skal Sjøfartsdirektoratet utstede sertifikat som beviser at vedkommende utstyr oppfyller standardene som kreves etter internasjonale konvensjoner.

Til § 16, dispensasjon

Adgangen til å gi dispensasjon fra krav om rattmerking mv. for skipsutstyr som kreves etter internasjonale konvensjoner, er uttømmende regulert i direktivet, og tatt inn i forskriften §§ 12-15. En generell

dispensasjonsbestemmelse kan derfor bare få relevans for utstyr som er plassert eller skal plasseres på fartøy som ikke omfattes av direktivets virkeområde, f.eks. flyttbare innretninger, fiskefartøy eller skip i innenriks fart.

Olav Akselsen
sjøfartsdirektør

Linda Bruås
fung.avdelingsdirektør

Vedlegg: Forskrift 29. august 2016 om skipsutstyr