EFTA-TILSYNSMYNDIGHEDENS BESLUTNING

Nr. 94/16/KOL

af 11. maj 2016

om at kræve, at Norge ikke vedtager den foranstaltning, der er anmeldt på grundlag af artikel 4, stk. 2, i den retsakt, der er nævnt i punkt 56g i bilag XIII til EØS-aftalen (Rådets direktiv 97/70/EF om etablering af harmoniserede sikkerhedsforskrifter for fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover) for skibe, der anvender tanke med kølet havvand for at opfylde stabilitetskrav [2016/1891]

EFTA-TILSYNSMYNDIGHEDEN HAR —

under henvisning til den i kapitel V, punkt 56g, i bilag XIII til EØS-aftalen omhandlede retsakt (Rådets direktiv 97/70/EF af 11. december 1997 om etablering af harmoniserede sikkerhedsforskrifter for fiskeskibe med en længe på 24 m og derover ([1]) (herefter »retsakten«)), som tilpasset EØS-aftalen ved protokol 1 hertil, særlig retsaktens artikel 4, stk. 4, litra b),

Foranstaltningerne i denne beslutning er i overensstemmelse med udtalelse fra EFTA-udvalget for transport

efter den almindelige undersøgelsesprocedure,

under henvisning til beslutning nr. 103/13/KOL truffet af EFTA-Tilsynsmyndigheden (herefter »Tilsynsmyndigheden«) den 13. marts 2013 om bemyndigelse af det medlem af kollegiet, der har særligt ansvar for transport, til at træffe visse beslutninger (dok. nr. 578349), og

ud fra følgende betragtninger:

Den 21. april 2015 anmeldte den norske søfartsmyndighed en undtagelsesbestemmelse under henvisning til retsaktens artikel 4, stk. 2, vedrørende fiskeskibe, der anvender tanke med kølet havvand som ballast (dok. nr. 754705).

Den 16. september 2015 meddelte Tilsynsmyndigheden Norge, at den var af den opfattelse, at anmeldelsen ikke var underbygget af tilstrækkelig dokumentation (dok. nr. 773295) og opfordrede Norge til enten at trække sin anmeldelse tilbage eller fremlægge supplerende dokumentation til støtte for den foreliggende anmeldelse. Ved e-mail af 25. september 2015 meddelte Norge Tilsynsmyndigheden, at der ville blive fremsendt supplerende dokumentation (dok. nr. 774042).

Den 23. november 2015 modtog Tilsynsmyndigheden yderligere oplysninger fra den norske søfartsmyndighed (dok. nr. 781516). Det er således først med virkning fra denne dato, at Tilsynsmyndigheden anser anmeldelsen for at være forskriftsmæssigt indgivet, og det er dermed fra denne dato, at den frist på seks måneder, der er fastsat i retsaktens artikel 4, stk. 4, litra b), begynder at løbe.

Ifølge den norske anmeldelse har Norge til hensigt at ændre sin nationale lovgivning og vedtage følgende undtagelse:

> »I bekendtgørelse nr. 660 af 13. juni 2000 om konstruktion, drift, udstyr og undersøgelser af fiskerifartøjer med en samlet længde på i alt 15 m (LOA) og derover, vil i § 3-2, stk. 4, følgende tekst blive tilføjet efter udtrykket »fast anbragt«
>
> Fartøjer, der anvender kølet havvand som ballast eller til at køle fangsten, kan benytte disse tanke til at opfylde stabilitetskravene. Disse fartøjer skal udstyres med et system til at overvåge den præcise mængde vand i hver tank. Hvis vandniveauet ligger under mindstekravet efter de godkendte stabilitetsberegninger, skal en både synlig og hørbar alarm aktiveres i styrehuset.«

I regel 2 (stabilitetskriterier), stk. 3, i kapitel III i bilag I til retsakten fastsættes det, at ballasten skal være fast i skibe med en længde under 45 m, og at fast ballast skal være af faststof og forsvarligt fastgjort i skibet. Administrationen i EØS-landene kan kun godkende vandballast, hvis den medføres i helt fyldte tanke, der ikke er tilsluttet noget pumpesystem på skibet. Ifølge Norges beskrivelse af foranstaltningen er dette ikke tilfældet.

([1]) EFT L 34 af 9.2.1998, s. 1.

I retsaktens artikel 4, stk. 2, fastslås det, at EØS-landene efter proceduren i artiklens stk. 4 skal anvende bestemmelserne i kapitel I, regel 3, stk. 3, i bilaget til Torremolinosprotokollen ved vedtagelse af undtagelsesbestemmelser. Ifølge regel 3, stk. 3, skal de skibe, der kan omfattes af undtagelsen, drive fiskeriaktiviteter tæt på kysten, men dette er ikke tilfældet i Norges anmeldelse (»en stor del af fiskerflåden deltager i pelagiske aktiviteter langt uden for havnene«).

Det fremgår desuden af regel 3, stk. 3, i kapitel I i bilaget til Torremolinosprotokollen, sammenholdt med retsaktens artikel 4, stk. 4, at Norge skal fremlægge dokumentation for den urimelige eller uigennemførlige anvendelse af betingelserne i Torremolinosprotokollen under hensyn til afstanden mellem skibets arbejdsområde og basishavnen i skibets eget land, typen af skib, de klimatiske forhold og fraværet af en generel fare for søfarten.

Selv om Norge har fremsat flere argumenter for at begrunde undtagelsen, f.eks. »tungere og mindre brændstofeffektive fartøjer, bedre rulning på havet, mindre aktionsradius, mindre lastkapacitet, samt at rederne bygger større skibe end nødvendigt«, og også hævder, at der ikke er registreret hændelser med skibe, der anvender tanke med kølet havvand, anses disse argumenter hovedsageligt for at være rent driftsmæssige og synes ikke at opfylde betingelserne for at indrømme undtagelser efter regel 3, stk. 3, i kapitel I i bilaget til Torremolinosprotokollen.

Inden for rammerne af Tilsynsmyndighedens samarbejde med Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur (EMSA), som er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 ([1]), anmodede Tilsynsmyndigheden om rådgivning i forbindelse med denne meddelelse.

I sin vurdering af 8. oktober 2015 (dok. nr. 776081) konkluderer EMSA, at retsakten ud fra et rent teknisk synspunkt er meget præcis hvad angår fast ballast, og at myndighederne i EØS-landene, når det kommer til undtagelser, kun må godkende vandballast, der medføres i helt fyldte tanke, der ikke er tilsluttet noget pumpesystem på skibet. Det er ikke tilfældet i den anmeldte foranstaltning. EMSA understreger desuden, at regel 3, stk. 3, i kapitel I i bilaget til Torremolinosprotokollen gælder for skibe, der sejler tæt på kysten, mens Norge har til hensigt at anvende undtagelsen på skibe, der driver »pelagiske aktiviteter langt uden for havnene«.

Efter at Tilsynsmyndigheden modtog de manglende oplysninger fra Norge den 23. november 2015, henvendte den sig atter til EMSA i december 2015 for at få opdateret rådgivning. Den seneste rådgivning fra EMSA, som bygger på de yderligere oplysninger indgivet af Norge, bekræfter, at den anmeldte foranstaltning er af rent driftsmæssig karakter, og EMSA holder derfor fast i sin vurdering fra oktober 2015.

Tilsynsmyndigheden finder, at Norges foranstaltning ikke opfylder de materielle betingelser for undtagelsen i retsakten, eftersom i) Norges foreslåede pumpesystem ikke kan omfattes af undtagelsen, jf. retsaktens ordlyd, ii) de skibe, som skulle være omfattet af den potentielle undtagelse, ikke driver fiskeriaktiviteter tæt på kysten og iii) Norge ikke har fremlagt dokumentation for, hvorfor anvendelsen af retsakten er urimelig og uigennemførlig. Tilsynsmyndigheden finder derfor, at den anmeldte undtagelse ikke er begrundet.

Tilsynsmyndigheden kræver derfor, at Norge ikke vedtager den anmeldte foranstaltning —

VEDTAGET DENNE BESLUTNING:

1. Den foranstaltning vedrørende skibe, der anvender tanke med kølet havvand til at opfylde stabilitetskravene, som blev anmeldt af Norge den 23. november 2015 efter artikel 4, stk. 2, i den retsakt, der er nævnt i punkt 56g i kapitel V i bilag XIII til EØS-aftalen (direktiv 97/70/EF), er ikke begrundet.

2. Norge vedtager ikke den foranstaltning vedrørende skibe, der anvender tanke med kølet havvand til at opfylde stabilitetskravene, som blev anmeldt den 23. november 2015.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 af 27. juni 2002 om oprettelse af et europæisk agentur for søfartssikkerhed (EUT L 208 af 5.8.2002, s. 1).

3. Denne afgørelse er rettet til Norge.

Udfærdiget i Bruxelles, den 11. maj 2016.

På EFTA-Tilsynsmyndighedens vegne

Helga JÓNSDÓTTIR	Carsten ZATSCHLER
Medlem af kollegiet	*Direktør*