ENTSCHEIDUNG DER EFTA-ÜBERWACHUNGSBEHÖRDE

Nr. 94/16/COL

vom 11. Mai 2016

zur Verpflichtung Norwegens, die auf der Grundlage des Artikels 4 Absatz 2 des Rechtsakts, der unter Punkt 56g des Anhangs XIII zum EWR-Abkommen genannt ist (Richtlinie 97/70/EG des Rates über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr), angemeldete Maßnahme in Bezug auf Fischereifahrzeuge, die gekühlte Meerwassertanks zur Erfüllung von Stabilitätsanforderungen nutzen, nicht zu erlassen [2016/1891]

DIE EFTA-ÜBERWACHUNGSBEHÖRDE —

gestützt auf den in Anhang XIII Kapitel V Nummer 56g des EWR-Abkommens genannten Rechtsakt (Richtlinie 97/70/EG des Rates vom 11. Dezember 1997 über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr ([1]) in der geltenden Fassung (im Folgenden der „Rechtsakt")), in der dem EWR-Abkommen durch Protokoll 1 angepassten Fassung, insbesondere auf Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe b des Rechtsakts,

angesichts dessen, dass die in dieser Entscheidung vorgesehenen Maßnahmen im Einklang mit der Stellungnahme des EFTA-Verkehrsausschusses stehen,

gemäß dem Prüfungsverfahren,

gestützt auf die Entscheidung 103/13/COL der EFTA-Überwachungsbehörde (im Folgenden die „Überwachungsbehörde") vom 13. März 2013, durch die das Mitglied des Kollegiums mit besonderer Zuständigkeit für bestimmte Entscheidungen befugt wird (Dok. Nr. 578349),

in Erwägung nachstehender Gründe:

Am 21. April 2015 wurde von der norwegischen Schifffahrtsbehörde eine Befreiung unter Berufung auf Artikel 4 Absatz 2 des Rechsakts in Bezug auf Fischereifahrzeuge, die gekühlte Meerwassertanks als Ballasttanks nutzen, angemeldet (Dok. Nr. 754705).

Am 16. September 2015 teilte die Überwachungsbehörde Norwegen mit, dass die Anmeldung ihrer Ansicht nach nicht durch ausreichende Nachweise untermauert sei (Dok. Nr. 773295), und forderte Norwegen auf, seine Anmeldung entweder zurückzuziehen oder weitere Belege hinzuzufügen. Mit E-Mail vom 25. September 2015 teilte Norwegen der Überwachungsbehörde mit, dass weitere Unterlagen übermittelt würden (Dok. Nr. 774042).

Am 23. November 2015 gingen bei der Überwachungsbehörde von der norwegischen Schifffahrtsbehörde vorgelegte zusätzliche Informationen ein (Dok. Nr. 781516). Somit war die Anmeldung nach Auffassung der Überwachungsbehörde erst zu diesem Zeitpunkt ordnungsgemäß erfolgt und beginnt die Frist von sechs Monaten nach Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe b des Rechtsakts erst ab diesem Zeitpunkt.

Laut der norwegischen Anmeldung beabsichtigt Norwegen, seine nationalen Rechtsvorschriften durch Erlass der folgenden Befreiung zu ändern:

> „In den Regeln vom 13. Juni 2000 wird der Regel Nr. 660 betreffend Bau, Betrieb, Ausrüstung und Besichtigung von Fischereifahrzeugen von 15 m Länge über alles (LOA) und darüber in Paragraph 3-2 Absatz 4 folgender Passus nach den Worten ‚auf Dauer' angefügt:
>
> Fahrzeuge, die gekühltes Meerwasser (RSW) für die Lagerung und Kühlung des Fangs verwenden, dürfen diese Tanks zur Erfüllung der Stabilitätsanforderungen nutzen. Diese Fahrzeuge müssen mit einem System zur Überwachung der genauen Wassermenge in jedem RSW-Tank ausgerüstet sein. Falls der Wasserstand die Mindestanforderung gemäß den genehmigten Stabilitätsberechnungen unterschreitet, muss ein sowohl visuelles als auch akustisches Alarmsignal im Steuerhaus aktiviert werden."

Die Regel 2 (Stabilitätskriterien) Absatz 3 von Kapitel III des Anhangs I des Rechtsakts schreibt vor, dass in Fahrzeugen unter 45 m Länge Ballast fest sein muss und dieser feste Ballast aus Feststoffen bestehen und sicher im Fahrzeug befestigt sein muss. Flüssigballast darf von einer Verwaltung der EWR-Staaten nur zugelassen werden, wenn er in vollständig gefüllten Tanks gelagert wird, die an keine Pumpanlage des Fahrzeugs angeschlossen sind. Laut der norwegischen Darlegung der Befreiung ist dies nicht der Fall.

([1]) ABl. L 34 vom 9.2.1998, S. 1.

Nach Artikel 4 Absatz 2 des Rechtsakts haben die EWR-Staaten die Bestimmungen der Regel 3 Absatz 3 von Kapitel I der Anlage zum Torremolinos-Protokoll für den Erlass von Befreiungsvorschriften anzuwenden, vorbehaltlich des Verfahrens von Absatz 4 desselben Artikels. Gemäß der Regel 3 Absatz 3 müssen Fahrzeuge, die befreit werden können, im Fischfang in Küstennähe eingesetzt werden, während aus der norwegischen Anmeldung hervorgeht, dass dies nicht der Fall ist („ein Großteil der Fischereiflotte ist an pelagischen Operationen in großer Entfernung von den Häfen beteiligt").

Wie sich aus der Regel 3 Absatz 3 von Kapitel I der Anlage zum Torremolinos-Protokoll in Verbindung mit Artikel 4 Absatz 4 des Rechtsakts ergibt, hat Norwegen darüber hinaus Nachweise in Bezug auf die unzweckmäßige und undurchführbare Anwendung der Anforderungen des Torremolinos-Protokolls in Anbetracht der Entfernung des Einsatzgebiets des Fahrzeugs vom Heimathafen im eigenen Land, des Typs des Fahrzeugs, der Wetterbedingungen und des Nichtvorliegens allgemeiner Navigationsgefahren vorzulegen.

Zwar hat Norwegen mehrere Argumente zur Rechtfertigung der Befreiung vorgebracht, etwa „schwerere und weniger kraftstoffeffiziente Fahrzeuge, stärkeres Rollen, verringerter Aktionsradius, verringerte Nutzlast und Bau größerer Schiffe als erforderlich durch Schiffseigner", und außerdem geltend gemacht, es habe keine Vorfälle mit Fahrzeugen gegeben, die RSW-Tanks nutzen, doch sind diese Argumente im Wesentlichen als den Betrieb betreffend anzusehen und scheinen nicht die Voraussetzungen für Befreiungen gemäß Regel 3 Absatz 3 von Kapitel I der Anlage zum Torremolinos-Protokoll zu erfüllen.

Im Rahmen der Zusammenarbeit der Überwachungsbehörde mit der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (im Folgenden die „EMSA"), die durch die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates [1] eingerichtet wurde, hat die Überwachungsbehörde um Unterstützung bezüglich dieser Anmeldung ersucht.

Die Bewertung der EMSA vom 8. Oktober 2015 (Dok. Nr. 776081) kommt zu dem Schluss, dass der Rechtsakt in technischer Hinsicht sehr spezifisch festen Ballast vorschreibt und die Verwaltungen der EWR-Staaten bei Befreiungen nur Flüssigballast in vollständig gefüllten Tanks, die an keine Pumpanlage des Fahrzeugs angeschlossen sind, zulassen dürfen. Dies ist bei der angemeldeten Maßnahme nicht der Fall. Die EMSA legt darüber hinaus dar, dass Regel 3 Absatz 3 von Kapitel I der Anlage zum Torremolinos-Protokoll für Fahrzeuge gilt, die in Küstennähe fahren, wohingegen Norwegen die Befreiung für Fahrzeuge zu erteilen beabsichtigt, die an „pelagischer Fischerei in großer Entfernung von den Häfen" beteiligt sind.

Nachdem Norwegen die fehlenden Informationen am 23. November 2015 vorgelegt hatte, wurde die EMSA im Dezember 2015 bezüglich einer Aktualisierung ihrer Begutachtung erneut kontaktiert. Die jüngste Begutachtung der EMSA auf der Grundlage der von Norwegen vorgelegten zusätzlichen Informationen bestätigt in vollem Umfang die betriebsbezogene Art der angemeldeten Maßnahmen, sodass die EMSA bestätigt, dass ihre Bewertung vom Oktober 2015 gültig bleibt.

Die Überwachungsbehörde ist der Auffassung, dass die von Norwegen dargelegte Maßnahme nicht die materiellen Anforderungen an eine Befreiung gemäß dem Rechtsakt erfüllt, da i) die von Norwegen dargelegte Pumpanlage nach dem Wortlaut des Rechtsakts nicht für eine Befreiung infrage kommt, ii) die Fahrzeuge, auf die die mögliche Befreiung angewendet werden könnte, nicht an Fischerei in Küstennähe beteiligt sind und iii) Norwegen keine Nachweise vorgelegt hat, warum die Anwendung des Rechtsakts unzweckmäßig und undurchführbar ist. Daher ist die Überwachungsbehörde der Auffassung, dass die angemeldete Befreiung nicht gerechtfertigt ist.

Folglich weist die Überwachungsbehörde Norwegen an, die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht zu erlassen —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

1. Die vorgeschlagene Maßnahme in Bezug auf Fischereifahrzeuge, die gekühlte Meerwassertanks zur Erfüllung von Stabilitätsanforderungen nutzen, die von Norwegen am 23. November 2015 gemäß Artikel 4 Absatz 2 des Rechtsakts unter Nummer 56g in Kapitel V des Anhangs XIII des EWR-Abkommens (Richtlinie 97/70/EG), angemeldet wurde, ist nicht gerechtfertigt.

2. Norwegen darf die am 23. November 2015 angemeldete Maßnahme in Bezug auf Fischereifahrzeuge, die gekühlte Meerwassertanks zur Erfüllung von Stabilitätsanforderungen nutzen, nicht erlassen.

[1] Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1).

3. Diese Entscheidung ist an Norwegen gerichtet.

Brüssel, den 11. Mai 2016

Für die EFTA-Überwachungsbehörde

Helga JÓNSDÓTTIR	Carsten ZATSCHLER
Mitglied des Kollegiums	*Direktor*