EFTA JÄRELEVALVEAMETI OTSUS

nr 94/16/COL,

11. mai 2016,

millega nõutakse, et Norra ei võtaks seoses laevadega, millel kasutatakse külmutatud merevee mahuteid püstuvusnõuete täitmiseks, meedet, millest on teatatud EMP lepingu XIII lisa punktis 56 g osutatud õigusakti (nõukogu direktiiv 97/70/EÜ, millega kehtestatakse vähemalt 24 meetri pikkustele kalalaevadele ühtne ohutuskord) artikli 4 lõike 2 alusel [2016/1891]

EFTA JÄRELEVALVEAMET,

võttes arvesse EMP lepingu XIII lisa V peatüki punktis 56 g osutatud õigusakti (nõukogu 11. detsembri 1997. aasta direktiiv 97/70/EÜ, millega kehtestatakse vähemalt 24 meetri pikkustele kalalaevadele ühtne ohutuskord, [1] muudetud (edaspidi „õigusakt")), nagu seda on kohandatud EMP lepinguga selle protokolli nr 1 alusel, eriti õigusakti artikli 4 lõike 4 punkti b,

käesoleva otsusega ettenähtud meetmed on kooskõlas EFTA transpordikomitee arvamusega,

toimides kooskõlas kontrollimenetlusega,

võttes arvesse EFTA järelevalveameti (edaspidi „järelevalveamet") 13. märtsi 2013. aasta otsust 103/13/COL, millega antakse transpordi eest vastutavale kolleegiumi liikmele õigus teha teatavaid otsuseid (dokument nr 578349),

ning arvestades järgmist:

21. aprillil 2015 esitas Norra merendusamet eranditeatise, millega võetakse kalalaevade suhtes, millel kasutatakse ballastina külmutatud merevee mahuteid, kasutusele õigusakti artikli 4 lõige 2 (dokument nr 754705).

16. septembril 2015 teatas järelevalveamet Norrale, et tema arvates ei olnud teatisega esitatud piisavalt tõendeid (dokument nr 773295) ja kutsus Norrat üles kas teatise tagasi võtma või esitama lisaks sellele täiendavaid tõendavaid dokumente. Norra teavitas järelevalveametit 25. septembri 2015. aasta e-kirjas, et saadab täiendava dokumentatsiooni (dokument nr 774042).

23. novembril 2015 sai järelevalveamet Norra merendusametilt täiendava teabe (dokument nr 781516). Seega loeb järelevalveamet teatise nõuetekohaselt esitatuks alles sellest kuupäevast ja sellest kuupäevast algab õigusakti artikli 4 lõike 4 punktis b sätestatud kuuekuuline tähtaeg.

Vastavalt Norra teatisele kavatseb Norra muuta oma siseriiklikke õigusakte, et võtta vastu järgmine erand:

> „13. juuni 2000. aasta eeskirjades nr 660 (vähemalt 15 meetrise kogupikkusega kalalaevade ehitamise, kasutamise, varustuse ja inspekteerimise kohta) lisatakse § 3–2 (4) sõnade „püsivalt paigaldatud" järele järgmine tekst:
>
> Laevad, millel kasutatakse saagi säilitamiseks ja jahutamiseks külmutatud merevett, võib kasutada vastavaid veemahuteid püstuvusnõuete täitmiseks. Sellised laevad varustatakse süsteemiga, mis jälgib täpset veekogust igas külmutatud merevee mahutis. Kui vee tase on heakskiidetud püstuvusarvutuste kohasest miinimumnõudest väiksem, aktiveeritakse roolikambris nii visuaalne kui ka heliline häiresignaal."

Õigusakti I lisa III peatüki 2. reegli (Püstuvusnõuded) kolmandas lõigus on sätestatud, et laevadel pikkusega alla 45 m on ballast püsiv, ning et püsiballasti korral peab see olema tahke ja laevas kindlalt kinnitatud. EMP riikide asutused võivad lubada vedelballasti üksnes juhul, kui seda hoitakse täielikult täidetud paakides, mis ei ole ühendatud laeva ühegi pumbasüsteemiga. Norra esitatud erandi kirjelduse kohaselt ei ole see aga nii.

[1] ELT L 34, 9.2.1998, lk 1.

Õigusakti artikli 4 lõikes 2 on sätestatud, et EMP riigid kohaldavad erandeid sisaldavate meetmete võtmiseks Torremolinose protokolli lisa I peatüki 3. reegli punkti 3 sätteid, järgides kõnealuse artikli lõikes 4 sätestatud korda. Vastavalt 3. reegli punktile 3 tegelevad laevad, mille suhtes võidakse teha erand, kalapüügiga ranna lähedal, Norra teatises on aga näidatud, et see ei ole nii („suur osa kalalaevastikust tegutseb sadamatest kaugel avamerel“).

Peale selle, nagu nähakse samuti ette Torremolinose protokolli lisa I peatüki 3. reegli punktiga 3 koostoimes õigusakti artikli 4 lõikega 4, peab Norra esitama tõendid selle kohta, et Torremolinose protokolli nõuete kohaldamine on ebaotstarbekas ja ebapraktiline, võttes arvesse laeva tegevuspiirkonna kaugust koduriigi sadamast, laeva tüüpi, ilmastikutingimusi ja üldiste navigeerimisohtude puudumist.

Kuigi Norra on esitanud erandi õigustamiseks mitmeid põhjendusi, nagu „laevad on raskemad ja väiksema kütusetõhususega, külgõõtsumine on suurem, tegevusraadius on väiksem, lastimahutavus on väiksem ja laevaomanikud ehitavad suuremaid laevu kui vaja“, ning on väitnud, et külmutatud merevee mahuteid kasutavate laevadega ei ole olnud õnnetusi, loetakse neid väiteid peamiselt tegevuslikeks ja need ei näi täitvat nõudeid, mis on vajalikud erandi tegemiseks vastavalt Torremolinose protokolli lisa I peatüki 3. reegli punktile 3.

Järelevalveameti ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1406/2002 ([1]) loodud Euroopa Meresõiduohutuse Ameti (edaspidi „EMSA“) koostöö raames palus järelevalveamet abi seoses kõnealuse teatisega.

EMSA 8. oktoobri 2015. aasta hinnangus (dokument nr 776081) järeldatakse, et tehnilisest seisukohast on õigusakt püsiballasti asjus väga konkreetne, ja erandite tegemisel võivad EMP asutused lubada vedelballasti üksnes juhul, kui seda hoitakse täielikult täidetud paakides, mis ei ole ühendatud laeva ühegi pumbasüsteemiga. Teatatud meetme puhul see aga nii ei ole. Lisaks teatab EMSA, et Torremolinose protokolli lisa I peatüki 3. reegli punkt3 käsitleb ranna lähedal sõitvaid laevu, samas kui Norra kavatseb teha erandi laevadele, mis „tegelevad avamerekalapüügiga sadamatest kaugel“.

Kui Norralt oli 23. novembril 2015 laekunud puuduv teave, pöörduti 2015. aasta detsembris taas EMSA poole, et viimase soovitust ajakohastada. EMSA värskeim, Norra esitatud täiendaval teabel põhinev soovitus kinnitab teavitatud meetmete operatiivset iseloomu ja seega kinnitab EMSA, et tema 2015. aasta oktoobris antud hinnang jääb jõusse.

Järelevalveamet on seisukohal, et Norra võetud meede ei vasta õigusakti olulistele nõuetele erandite tegemiseks, sest i) Norra kirjeldatud pumbasüsteem ei ole vastavalt õigusakti tekstile erandikõlblik, ii) laevad, mille suhtes võimalik erand võidakse teha, ei tegele kalapüügiga ranna lähedal ja iii) Norra ei ole esitanud tõendeid selle kohta, miks õigusakti kohaldamine on ebaotstarbekas ja ebapraktiline. Seepärast on järelevalveamet seisukohal, et teatatud erand ei ole põhjendatud.

Sellest tulenevalt nõuab järelevalveamet, et Norra ei võtaks kavandatud meetmeid,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

1. Kavandatud meede seoses laevadega, millel kasutatakse külmutatud merevee mahuteid püstuvusnõuete täitmiseks, millest Norra 23. novembril 2015 EMP lepingu XIII lisa V peatüki punktis 56 g osutatud õigusakti (direktiiv 97/70/EÜ) artikli 4 lõike 2 alusel teatas, ei ole õigustatud.

2. Norra ei tohi võtta meedet seoses laevadega, millel kasutatakse külmutatud merevee mahuteid püstuvusnõuete täitmiseks, millest ta teatas 23. novembril 2015.

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta määrus (EÜ) nr 1406/2002, millega luuakse Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EÜT L 208, 5.8.2002, lk 1).

3. Käesolev otsus on adresseeritud Norrale.

Brüssel, 11. mai 2016

EFTA järelevalveameti nimel

kolleegiumi liige	*direktor*
Helga JÓNSDÓTTIR	Carsten ZATSCHLER