BESLUIT VAN DE TOEZICHTHOUDENDE AUTORITEIT VAN DE EVA

Nr. 94/16/COL

van 11 mei 2016

waarbij Noorwegen ertoe wordt verplicht af te zien van de vaststelling van de maatregel met betrekking tot vaartuigen die tanks voor gekoeld zeewater gebruiken om aan de stabiliteitseisen te voldoen, welke maatregel is aangemeld op grond van artikel 4, lid 2, van de in punt 56g van bijlage XIII bij de EER-overeenkomst bedoelde handeling (Richtlijn 97/70/EG van de Raad betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 m of meer bedraagt) [2016/1891]

DE TOEZICHTHOUDENDE AUTORITEIT VAN DE EVA,

Gezien de in punt 56g van hoofdstuk V van bijlage XIII bij de EER-overeenkomst bedoelde handeling (Richtlijn 97/70/EG van de Raad van 11 december 1997 betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 m of meer bedraagt ([1]), zoals gewijzigd („de handeling")), zoals aangepast aan de EER-overeenkomst door Protocol 1 daarbij, en met name artikel 4, lid 4, onder b), van de handeling,

De in dit besluit vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité Vervoer van de EVA,

Handelend volgens de onderzoeksprocedure,

Gezien Besluit 103/13/COL van de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA („de Autoriteit") van 13 maart 2013 waarbij het voor vervoer bevoegde lid van het College de bevoegdheid wordt verleend bepaalde besluiten te nemen (doc. nr. 578349),

Overwegende hetgeen volgt:

Op 21 april 2015 heeft de Noorse maritieme autoriteit onder verwijzing naar artikel 4, lid 2, van de handeling een kennisgeving van vrijstelling ingediend met betrekking tot vissersvaartuigen die tanks voor gekoeld zeewater als ballast gebruiken (doc. nr. 754705).

Op 16 september 2015 heeft de Autoriteit Noorwegen ervan in kennis gesteld dat zij van oordeel was dat de ingediende kennisgeving niet door voldoende bewijsstukken werd gestaafd (doc. nr. 773295) en heeft zij Noorwegen verzocht zijn kennisgeving in te trekken of aanvullende documenten ter staving van de bestaande kennisgeving in te dienen. Bij e-mail van 25 september 2015 heeft Noorwegen de Autoriteit ervan in kennis gesteld dat aanvullende documentatie zou worden toegezonden (doc. nr. 774042).

Op 23 november 2015 heeft de Autoriteit de door de Noorse maritieme autoriteit ingediende aanvullende informatie ontvangen (doc. nr. 781516). Het is dus pas vanaf die datum dat de Autoriteit de kennisgeving als naar behoren ingediend beschouwt en dat bijgevolg de in artikel 4, lid 4, onder b), van de handeling bedoelde periode van zes maanden ingaat.

Volgens de Noorse kennisgeving is Noorwegen voornemens zijn nationale wetgeving te wijzigen om de volgende vrijstelling vast te stellen:

> „In wet nr. 660 van 13 juni 2000 betreffende de constructie, exploitatie, uitrusting en inspecties van vissersvaartuigen met een lengte over alles van 15 m en meer, wordt in afdeling 3-2, lid 4, de volgende tekst toegevoegd na de woorden „vast aangebracht zijn" („permanently arranged"):
>
> „Vaartuigen die gebruikmaken van gekoeld zeewater (refrigerated seawater — RSW) voor het opslaan en koelen van de vangst, kunnen deze tanks gebruiken om aan de stabiliteitsvereisten te voldoen. Deze vaartuigen zijn uitgerust met een systeem voor het monitoren van de exacte hoeveelheid water in elke RSW-tank. Indien het waterpeil lager is dan de minimumvereisten overeenkomstig de goedgekeurde stabiliteitsberekeningen, wordt een — zowel visueel als auditief — alarmsignaal geactiveerd in het stuurhuis.".".

In de derde paragraaf van voorschrift 2 (Stabiliteitscriteria) van hoofdstuk III van bijlage I bij de handeling is bepaald dat voor vaartuigen waarvan de lengte minder dan 45 meter bedraagt, de ballast vast moet zijn aangebracht, en dat wanneer de ballast vast is aangebracht, deze uit vaste stof moet bestaan en in het vaartuig stevig moet zijn vastgemaakt. Vloeibare ballast mag door de administratie van de EER-staten enkel worden toegestaan indien deze is opgeslagen in volledig gevulde tanks die niet met een pompsysteem van het vaartuig zijn verbonden. Volgens de Noorse beschrijving van de vrijstelling is dat niet het geval.

([1]) PB L 34 van 9.2.1998, blz. 1.

In artikel 4, lid 2, van de handeling is bepaald dat de EER-staten de bepalingen van voorschrift 3, paragraaf 3, van hoofdstuk I van de bijlage bij het Protocol van Torremolinos betreffende de vaststelling van vrijstellingsmaatregelen toepassen volgens de procedure van lid 4 van dat artikel. Overeenkomstig voorschrift 3, paragraaf 3, moeten vaartuigen die kunnen worden vrijgesteld, dicht bij de kust visserijactiviteiten verrichten, terwijl in de Noorse kennisgeving wordt aangegeven dat dit niet het geval is („een groot deel van de visserijvloot is betrokken bij pelagische activiteiten op grote afstanden van de havens").

Voorts, zoals tevens is bepaald in voorschrift 3, paragraaf 3, van hoofdstuk I van de bijlage bij het Protocol van Torremolinos, gelezen in samenhang met artikel 4, lid 4, van de handeling, moet Noorwegen aantonen dat de toepassing van de voorschriften van het Protocol van Torremolinos onredelijk en onuitvoerbaar is gezien de afstand van het gebied waar het vaartuig actief is, tot zijn thuishaven in eigen land, het type vaartuig, de weersomstandigheden en het ontbreken van algemene navigatiegevaren.

Noorwegen heeft verscheidene argumenten aangehaald ter rechtvaardiging van de vrijstelling, zoals „zwaardere en minder brandstofefficiënte vaartuigen, meer rolbewegingen, verminderde actieradius, verminderd laadvermogen en scheepseigenaren die vaartuigen bouwen die groter zijn dan nodig" en stelt tevens dat er geen incidenten zijn geweest met vaartuigen die gebruikmaken van RSW-tanks, maar deze argumenten worden hoofdzakelijk als operationeel beschouwd en lijken niet te voldoen aan de vereisten voor overeenkomstig voorschrift 3, paragraaf 3, van hoofdstuk I van de bijlage bij het Protocol van Torremolinos verleende vrijstellingen.

In het kader van de samenwerking van de Autoriteit met het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid („EMSA"), dat is opgericht bij Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad [1], heeft de autoriteit verzocht om bijstand met betrekking tot deze kennisgeving.

In de beoordeling van het EMSA van 8 oktober 2015 (doc. nr. 776081) wordt geconcludeerd dat vanuit louter technisch oogpunt de handeling zeer specifiek is wat betreft het vast aangebracht zijn van de ballast en dat wat vrijstellingen betreft, de administraties van de EER-staten enkel vloeibare ballast mogen toestaan indien deze is opgeslagen in volledig gevulde tanks die niet met een pompsysteem van een vaartuig zijn verbonden. Dit is niet het geval voor de aangemelde maatregel. Bovendien geeft het EMSA aan dat voorschrift3, paragraaf 3, van hoofdstuk I van de bijlage bij het Protocol van Torremolinos van toepassing is op vaartuigen die dicht bij de kust varen, terwijl Noorwegen voornemens is de vrijstelling in te roepen voor vaartuigen die betrokken zijn bij „pelagische activiteiten op grote afstanden van de havens".

Nadat de ontbrekende informatie op 23 november 2015 van Noorwegen werd ontvangen, is in december 2015 opnieuw contact opgenomen met het EMSA om zijn advies te actualiseren. Het recentste advies van het EMSA op basis van de aanvullende informatie die door Noorwegen is ingediend, bevestigt volledig de operationele aard van de aangemelde maatregel en bijgevolg bevestigt het EMSA dat zijn in oktober 2015 verstrekte beoordeling geldig blijft.

De Autoriteit is van oordeel dat de door Noorwegen voorgestelde maatregel niet voldoet aan de materiële vereisten voor de vrijstelling zoals voorgeschreven door de handeling aangezien i) het door Noorwegen gesuggereerde pompsysteem volgens de handeling niet voor een vrijstelling in aanmerking komt, ii) de vaartuigen waarvoor de mogelijke vrijstelling zou gelden, geen visserij dicht bij de kust bedrijven, en iii) Noorwegen niet heeft aangetoond dat de toepassing van de handeling onredelijk en onuitvoerbaar zou zijn. Derhalve is de autoriteit van mening dat de aangemelde vrijstelling niet gerechtvaardigd is.

Bijgevolg eist de Autoriteit dat Noorwegen de voorgestelde maatregel niet aanneemt,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

1. De voorgestelde maatregel met betrekking tot vaartuigen die tanks voor gekoeld zeewater gebruiken om aan de stabiliteitsvereisten te voldoen, die op 23 november 2015 door Noorwegen is aangemeld op grond van artikel 4, lid 2, van de in punt 56g van hoofdstuk V van bijlage XIII bij de EER-overeenkomst bedoelde handeling (Richtlijn 97/70/EG), is niet gerechtvaardigd.

2. Noorwegen neemt de op 23 november 2015 aangemelde maatregel met betrekking tot vaartuigen die tanks voor gekoeld zeewater gebruiken om aan de stabiliteitsvereisten te voldoen, niet aan.

[1] Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1).

3. Dit besluit is gericht tot Noorwegen.

Gedaan te Brussel, 11 mei 2016.

Voor de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA

Helga JÓNSDÓTTIR	Carsten ZATSCHLER
Lid van het College	*Directeur*