

II

(Teatiseid)

EUROOPA LIIDU INSTITUTSIOONIDE, ORGANITE JA ASUTUSTE TEATISED

EUROOPA KOMISJON

Komisjoni teatis

Suunised ELi laevade ringlussevõtu määrustest tulenevate kohustuste täitmise tagamiseks seoses Euroopa vetes käitatavate laevade ohtlike materjalide loendiga

(2020/C 349/01)

Sissejuhatus

Vastavalt ELi laevade ringlussevõtu määrustele ⁽¹⁾ peab alates 31. detsembrist 2020 kõigi olemasolevate ELi lipu all sõitvate laevade ja ELi sadamat või ankruala külastavate ELi mittekuuluvate riikide lipu all sõitvate laevade pardal olema ohtlike materjalide loend (edaspidi „loend“) koos kas sertifikaadi või vastavustunnistusega.

Komisjon on saanud tööstusharu sidusrühmadelt teateid, et COVID-19 piirangud on märkimisväärselt raskendanud laevade ülevaatuste tegemist ja sertifitseeritud loendite koostamist. COVID-19 tõkestamiseks kehtestatud liikumis- ja ulatuslike reisipiirangute tõttu ei ole esiteks paljud laevaomanikud (või nende esindajad) väidetavalt saanud loendit koostada. Samuti on need takistanud lipuriigi inspektoritel ja tunnustatud organisatsioonidel loendeid kontrollida ja sertifitseerida.

Tööstusharu sidusrühmade hinnangu kohaselt ei suudeta seetõttu mitme tuhande laeva puhul loendiga seotud kohustusi tõenäoliselt täita ja neil ei pruugi tähtjaks ehk 31. detsembriks 2020 nõutavat sertifikaati olla.

Võttes arvesse COVID-19 põhjustatud häireid, on seega soovitatav võtta kasutusele teatavad ühised suunised, et tagada ühtlustatud lähenemisviisi nõuete täitmise tagamisele ELi sadamariikide ametiasutuste poolt laevade kontrollide ajal alates 1. jaanuarist 2021.

Üldised juhtpõhimõtted

Aluspõhimõttena jääb esmane vastutus loendiga seotud kohustuste täitmise eest laevaomanikule ning nende õiguslike kohustuste täitmise järelevalve eest vastutavad ELi sadamariikide ametiasutused.

Siiski võib olla vajalik võtta nende kohustuste täitmise kontrollimisel liikmesriikides arvesse COVID-19 kriisiga seotud erandlikke asjaolusid, kui need asjaolud tekitavad olukorra, kus asjaomaste kohustuste täitmine ei ole ajutiselt võimalik või on ülemäära keeruline.

Kuna mõiste „vääramatu jõud“ (*force majeure*) on seotud proportsionaalsuse põhimõttega, ⁽²⁾ võib seda pidada liidu õiguse üldpõhimõtteks, millele saab tugineda isegi sõnaselgete sätete puudumise korral ⁽³⁾. Vääramatu jõu mõiste sisu on Euroopa Kohtu praktikas määratletud järgmiselt:

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. novembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1257/2013 laevade ringlussevõtu kohta ning määruse (EÜ) nr 1013/2006 ja direktiivi 2009/16/EÜ muutmise kohta (ELT L 330, 10.12.2013, lk 1).

⁽²⁾ Vt selle kohta komisjoni 1988. aasta teatis C(88) 1696 vääramatu jõu kohta Euroopa põllumajandusõiguses (Commission notice C(88) 1696 concerning force majeure in European agricultural law) (EÜT C 259, 6.10.1988, lk 10).

⁽³⁾ Vt kohtuasi 71/87, Inter-Kom, EU:C:1988:186, punktid 10–17, ja kohtuasi C-12/92, Huygen ja teised, EU:C:1993:914, punkt 31, mida Üldkohus on korduvalt järginud, eelkõige kohtuasjas T-220/04, Hispaania vs. komisjon, EU:T:2007:97, punktid 165–172. Vt ka kohtujurist Trstenjaki ettepanek kohtuasjas C-101/08, Audilux, EU:C:2009:410, punkt 71.

„Erinevates liidu õiguse valdkondades väljakujunenud kohtupraktikast tuleneb aga, et „vääramatü jõu“ all tuleb mõista vääramatule jõule tugineva isiku tahtest sõltumatuid ebatavalisi ja ettenägematuid asjaolusid, mille tagajärgi ei oleks kogu rakendatavale hoolsusele vaatamata olnud võimalik vältida.“⁽⁴⁾

Konkreetselt ELi laevade ringlussevõtu määrusest tulenevate kohustuste täitmise juhul ei saa aga vääramatü jõu mõistet automaatselt kasutada.

Sellega seoses kutsutakse liikmesriike üles hoolikalt hindama iga laevaomaniku konkreetseid asjaolusid ja seda, mil määral nimetatud kohtupraktikat võidakse kohaldada.

Hindamisel peaksid liikmesriigid võtma nõuetekohaselt arvesse ka ajavahemikku laevade ringlussevõtu määruse jõustumise ja loendiga seotud kohustuste kohaldamise kuupäeva vahel ning kaaluma, kas ja mil määral kasutas konkreetne laevaomanik seda ajavahemikku kõnealuste kohustuste täitmiseks valmistumiseks.

Lisaks tuleb meenutada, et 2019. aasta oktoobris avaldas Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EMSA) suunised ELi sadamariikide poolt laevade ringlussevõtu määruse sätete täitmise tagamiseks tehtavate kontrollide kohta⁽⁵⁾. Nende EMSA suuniste eesmärk on aidata liikmesriikidel ja nende määratud inspektoritel täita laevade ringlussevõtu määruse ning sadamariigi kontrolli direktiivi⁽⁶⁾ nõudeid seoses nende kahe õigusakti vastavaid nõudeid hõlmavate kontrollidega. Tegemist on mittesiduva viitedokumendiga, mis sisaldab nii tehnilist teavet kui ka menetlusjuhiseid ning aitab seega kaasa laevade ringlussevõtu määruse ja sadamariigi kontrolli direktiivi sätete ühtlustatud rakendamisele ja nende nõuete täitmise tagamisele. Seepärast soovitatakse ELi sadamariikide kontrollide käigus üldiselt järgida EMSA suuniseid.

Sellega seoses viidatakse siinkohal konkreetselt EMSA suunistes (punktis 6.3.2) osutatud üldistele kaalutlustele seoses nõuete rikkumise korral võetavate täitemeetmetega. Suunistes on öeldud järgmist: „kui leitakse laevade ringlussevõtuga seotud mittevastavusi, peaks inspektor otsustama, milliseid asjakohaseid meetmeid võtta. Inspektor peaks veenduma, et kõik kontrolli käigus kinnitust leidnud või avastatud laevade ringlussevõtuga seotud mittevastavused kõrvaldatakse kooskõlas laevade ringlussevõtu määrusega.“ Lisaks rõhutatakse EMSA suunistes, et „inspektor peaks tuginema oma ametialasele hinnangule, et otsustada, milliseid asjakohaseid meetmeid tuleb võtta, et kõrvaldada laevade ringlussevõtuga seotud kindlakstehtud mittevastavused.“ Neid üldisi juhtpõhimõtteid tuleks järgida ka kõigi selliste loendiga seotud kohustuste mittetäitmise juhtudel, mis võivad olla tingitud COVID-19 kriisist.

COVID-19st tulenevad eristsenaariumid

Seoses laevade ringlussevõtu määruse nõuete täitmise tagamisega seisavad ELi sadamariikide ametiasutused tõenäoliselt silmitsi kahe konkreetse COVID-19st põhjustatud stsenaariumiga, mille puhul võib olla vajalik rakendada kontrollide käigus ühtlustatumat lähenemisviisi, tuginedes eespool osutatud üldistele juhtpõhimõtetele. Kõnealust ühtlustatud lähenemisviisi soovitatakse kohaldada ajutiselt kuue kuu jooksul pärast loendiga seotud kohustuste kohaldamise algust olemasolevate ELi lipu all sõitvate laevade ja ELi sadamaid külastavate kolmandate riikide lipu all sõitvate laevade suhtes (st kuni 30. juunini 2021).

1) Laevad, millel puudub kehtiv ohtlike materjalide loend ja/või sellega seotud sertifikaat

Sellisel juhul võib laev siseneda ELi sadamasse pärast 31. detsembrit 2020 ilma, et laeva pardal oleks kehtivat loendit ja/või sellega seotud sertifikaati (ELi lipu all sõitva laeva puhul ohtlike materjalide sertifikaati või ringlussevõtuks valmisoleku sertifikaati või kolmanda riigi lipu all sõitva laeva puhul vastavustõendit) ning laeva omanik/kapten väidab, et mittevastavus on tingitud COVID-19 olukorrast.

Kõigil sellistel juhtudel, kui tegemist on kehtiva loendi ja/või vajaliku sertifikaadi puudumisega, lasub tõendamiskohustus omanikul/kaptenil, kes peab esitama tõendid selle kohta, et töö tegemiseks ja nõutava sertifikaadi saamiseks on võetud kõik võimalikud meetmed. Sellised tõendid nõuetele vastavuse tagamise püüdluste kohta võivad olla näiteks teenusleping proovide võtmiseks või ülevaatus tegemiseks. Samuti võib selleks olla põhjendus, miks ei olnud võimalik hankida punktis 2 osutatud mittetäielikku loendit ja seotud sertifikaati, sealhulgas tõendid selle kohta, et muid sertifitseerimise elemente kui paraulevaatus ei ole võimalik täita. Seejärel otsustab inspektor juhtumipõhiselt, kas tõendid on vastuvõetavad, sõltuvalt kõnealuse laeva konkreetsetest asjaoludest ja tuginedes oma ametialasele hinnangule.

⁽⁴⁾ Kohtuasi C-640/15, Vilkas, EU:C:2017:39, punkt 53.

⁽⁵⁾ <http://www.emsa.europa.eu/news-a-press-centre/external-news/item/3721-guidance-on-inspections-of-ships-by-the-port-states-in-accordance-with-regulation-eu-1257-2013-on-ship-recycling.html>

⁽⁶⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli (ELT L 131, 28.5.2009, lk 57).

Kui inspektor otsustab, et omaniku/kapteni esitatud tõendid on vastuvõetavad, peaks ta ohtlike materjalide sertifikaadi või vastavustõendi puhul täpsustama, et dokumendid tuleb lõplikult vormistada ja kinnitada nelja kuu jooksul pärast kontrolli. Lisaks tuleks laevale anda hoiatus ning kontrolli tulemus ja hoiatus tuleks registreerida THETIS EU laevade ringlussevõtu moodulis.

Kui pärast kontrolli tuleb neid plaane jätkuvate reisi- või juurdepääsupiirangute tõttu muuta, peab omanik/kapten esitama loendi kontrolliga tegelevatelt inspektoritelt saadud piisavad kirjalikud tõendid selle kohta, et esialgsete plaanide täitmine ei ole olnud võimalik. Seejärel peab järgmist ülevaatuset tegev inspektor juhtumipõhiselt otsustama, kas tõendid on vastuvõetavad, sõltuvalt kõnealuse laeva konkreetsetest asjaoludest ja tuginedes oma ametialasele hinnangule.

Ringlussevõtuks valmisoleku sertifikaadi puhul tuleks juhul, kui inspektor leiab pärast juhtumipõhist hindamist, et tõendid on vastuvõetavad, hoiatada laeva omanikku/kaptenit, et nad peavad saama ringlussevõtuks valmisoleku sertifikaadi enne laevade ringlussevõtukohta sisenemist. Kuna ringlussevõtuks valmisoleku sertifikaat kehtib ainult kolm kuud, tuleks see lõplikult vormistada ja kinnitada esimesel võimalusel enne laeva viimast reisi. Kontrolli tulemus ja hoiatus tuleks registreerida THETIS EU laevade ringlussevõtu moodulis.

- 2) *Laevad, millel on mittetäielik, ilma pardal (sihipärase- või pistelise) proovivõtuta koostatud ohtlike materjalide loend koos seonduva kinnitatud ohtlike materjalide sertifikaadi või ringlussevõtuks valmisoleku sertifikaadi (ELi lipu all sõitvate laevade puhul) või vastavustunnistusega (kolmanda riigi lipu all sõitvate laevade puhul)*

Sellisel juhul võib laev pärast 31. detsembrit 2020 külastada ELi sadamat või ankruala nii, et pardal on loend ja sellega seotud sertifikaat, kuid loend koostati kaughindamise teel, ilma et laeva pardal oleks võetud proove. Selline olukord võib tekkida seetõttu, et laevade ülevaatusi, mida oleks tulnud teha loendi koostamise toetuseks, ei olnud võimalik COVID-19 pandeemia ajal laevade kontrollimisele seatud piirangute tõttu teha.

Kõigil sellistel juhtudel, kui sertifikaat põhineb loendil, mille koostamisel ei ole toimunud proovivõttu laeva pardal, ei tohiks loend põhimõtteliselt olla vastuvõetav, sest see ei ole täielik (⁷). Võttes siiski arvesse, et alates 2020. aasta märtsist on inspektoritel laevade pardale mineku ja ülevaatusete tegemise võimalusi olnud vähe või üldse mitte, võib sellist kaugülevaatus/-proovivõttu erandkorras aktsepteerida, kui on tõendeid, et lipuriik on sellega nõustunud (⁸). Lisaks tuleks sellisel juhul laeva pardal hoida ka dokumenteeritud plaane ja korraldusi, milles on märgitud, millal on kvalifitseeritud proovivõtjatel võimalik loendi koostamine lõpule viia, võttes arvesse COVID-19 pandeemiast põhjustatud piiranguid. Seejärel otsustab inspektor juhtumipõhiselt, kas need tõendid on vastuvõetavad, sõltuvalt kõnealuse laeva konkreetsetest asjaoludest ja tuginedes oma ametialasele hinnangule.

Kui inspektor leiab, et omaniku/kapteni esitatud tõendid on vastuvõetavad, peaks inspektor ohtlike materjalide sertifikaadi või vastavustõendi puhul täpsustama, et loend tuleb lõplikult vormistada ja kinnitada nelja kuu jooksul pärast kontrolli. Lisaks tuleks laevale anda hoiatus ning kontrolli tulemus ja hoiatus tuleks registreerida THETIS EU laevade ringlussevõtu moodulis.

Kui pärast kontrolli tuleb neid plaane jätkuvate reisi- või juurdepääsupiirangute tõttu muuta, peab omanik/kapten esitama loendi kontrolliga tegelevatelt inspektoritelt saadud piisavad kirjalikud tõendid selle kohta, et esialgsete plaanide täitmine ei ole olnud võimalik. Seejärel peab järgmist ülevaatuset tegev inspektor juhtumipõhiselt otsustama, kas tõendid on vastuvõetavad, sõltuvalt kõnealuse laeva konkreetsetest asjaoludest ja tuginedes oma ametialasele hinnangule.

Ringlussevõtuks valmisoleku sertifikaadi puhul tuleks juhul, kui inspektor leiab pärast juhtumipõhist hindamist, et tõendid on vastuvõetavad, hoiatada laeva omanikku/kaptenit, et nad peavad saama täieliku loendi ja ringlussevõtuks valmisoleku ajakohastatud sertifikaadi enne laevade ringlussevõtukohta sisenemist. Kontrolli tulemus ja hoiatus tuleks registreerida THETIS EU laevade ringlussevõtu moodulis.

(⁷) Määruse artikli 5 lõike 3 punkti c kohaselt võetakse loendi koostamisel arvesse asjakohaseid IMO suuniseid. Kui proovivõtuelementi ei ole täidetud, ei vasta loend nimetatud suunistele.

(⁸) Ollakse arusaamil, et sellist lahendust soovitab oma liikmetele ka Rahvusvaheline Klassifikatsiooniühingute Assotsiatsioon (IACS), lisades, et veel võtmata proovid tuleks võtta hiljem.