

NORTH SEA BROWN SHRIMP MANAGEMENT PLAN

Versie 2.2 (aangenomen op 23-12-2024)

LET OP: Aangezien dit document een vertaling van het Engelstalige trilaterale North Sea Brown Shrimp Management Plan is, kunnen er onverhoopt vertaalfouten zijn opgetreden. Het Engelstalige trilaterale North Sea Brown Shrimp Management Plan is altijd leidend.

Schuingedrukte tekst: Toelichting, waarin de intentie en de achtergrond van de regelgeving wordt uitgelegd

Normaal gedrukte tekst: Bindende regelgeving voor de North Sea Brown Shrimp Cooperative MSC Group

Vetgedrukte tekst: Bindende regelgeving voor elk vaartuig dat is toegetreden tot het North Sea Brown Shrimp Management Plan

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	1
Definities	2
A. Managementdoel.....	2
B. Managementstructuur en proces	2
B1. Het Stuurcomité	2
B2. Delen van de kosten.....	4
C. Management van de visserij	4
C1. Deelnemende vaartuigen.....	4
C2. Algemene regels voor capaciteit, inspanning en tuigen	4
C3. Sorteren van de vangst	5
C4. Hoge lange termijn duurzame vangsten	6
C5. Vermijden van recruitment overbevissing.....	8
D. Monitoring en onderzoek.....	10
E. Invloeden op het ecosysteem	10
E1. Ongewenste vangsten	10
E2. ETP-soorten	10
E3. Zeebodem.....	11
E4. Afval en olie	11
F. Onafhankelijke controle	12
F1. Controleprocedures en -doelen	12
F2. Sancties, bezwaar en beroep.....	12
G. Bijlageoverzicht	14
Annex 1 - Sancties	

Definities

Garnaal:	Garnaal van de soort <i>Crangon crangon</i> . Ook bekend als Hollandse of Noordzeegarnaal.
Lid:	Een persoon of bedrijf die: één of meerdere schepen bezit die op garnalen vissen; lid is van één van de Producentenorganisaties; en bij de Producentenorganisatie te boek staat als lid van het North Sea Brown Shrimp Management Plan.
Producentenorganisatie (PO):	Een, volgens de GMO (EU 104/2000 of 1379/2013), wettelijk geregistreerde Producentenorganisatie die (direct of indirect via een van de partijen) deelneemt aan het North Sea Brown Shrimp Management Plan.
Partij:	Orgaan die de leden van een bepaald land (dat deelneemt in het Stuurcomité) representeert. Een partij kan een Producentenorganisatie zijn (directe ledenvertegenwoordiging) of een groep van Producentenorganisaties (indirecte ledenvertegenwoordiging).
De visserij:	De visserij op garnalen die wordt beoefend door leden van het North Sea Brown Shrimp Management Plan.
Vaartuig:	Een vissersvaartuig dat eigendom is van een lid en dat gebruikt wordt voor de visserij op garnalen.

A. Managementdoel

Het doel van dit North Sea Brown Shrimp Management Plan is het bewerkstelligen van een duurzame garnalenvisserij door een ecologisch verantwoorde, gezamenlijk beheerde visserij te creëren met duurzame en hoge lange-termijnpbrengsten van de doelsoort en geminimaliseerde effecten op het mariene ecosysteem. Het MCS-systeem van het North Sea Brown Shrimp Management Plan zal om de vier jaar extern worden getoetst.

B. Managementstructuur en proces

B1. Het Stuurcomité

Namens de leden is het Stuurcomité (SC) van de North Sea Brown Shrimp Cooperative MSC Group verantwoordelijk voor het onderhoud, toezicht en de controle van en op het North Sea Brown Shrimp Management Plan.

Het Stuurcomité bestaat uit minstens één afgevaardigde (en één plaatsvervanger) van elke partij van dit North Sea Brown Shrimp Management Plan:

- CVO (Coöperatieve Visserij Organisatie) voor Nederland;
- MSC-GbR voor Duitsland
- DFPO (Deense Vissers Producenten Organisatie) voor Denemarken

Het Stuurcomité besluit over zaken die uit het North Sea Brown Shrimp Management Plan volgen, alsmede over de eventueel benodigde wijzigingen van het North Sea Brown Shrimp Management Plan. De besluitvorming zal op basis van consensus van de afgevaardigden (of plaatsvervanger, indien de afgevaardigde niet aanwezig is) van de drie nationale vloten plaatsvinden.

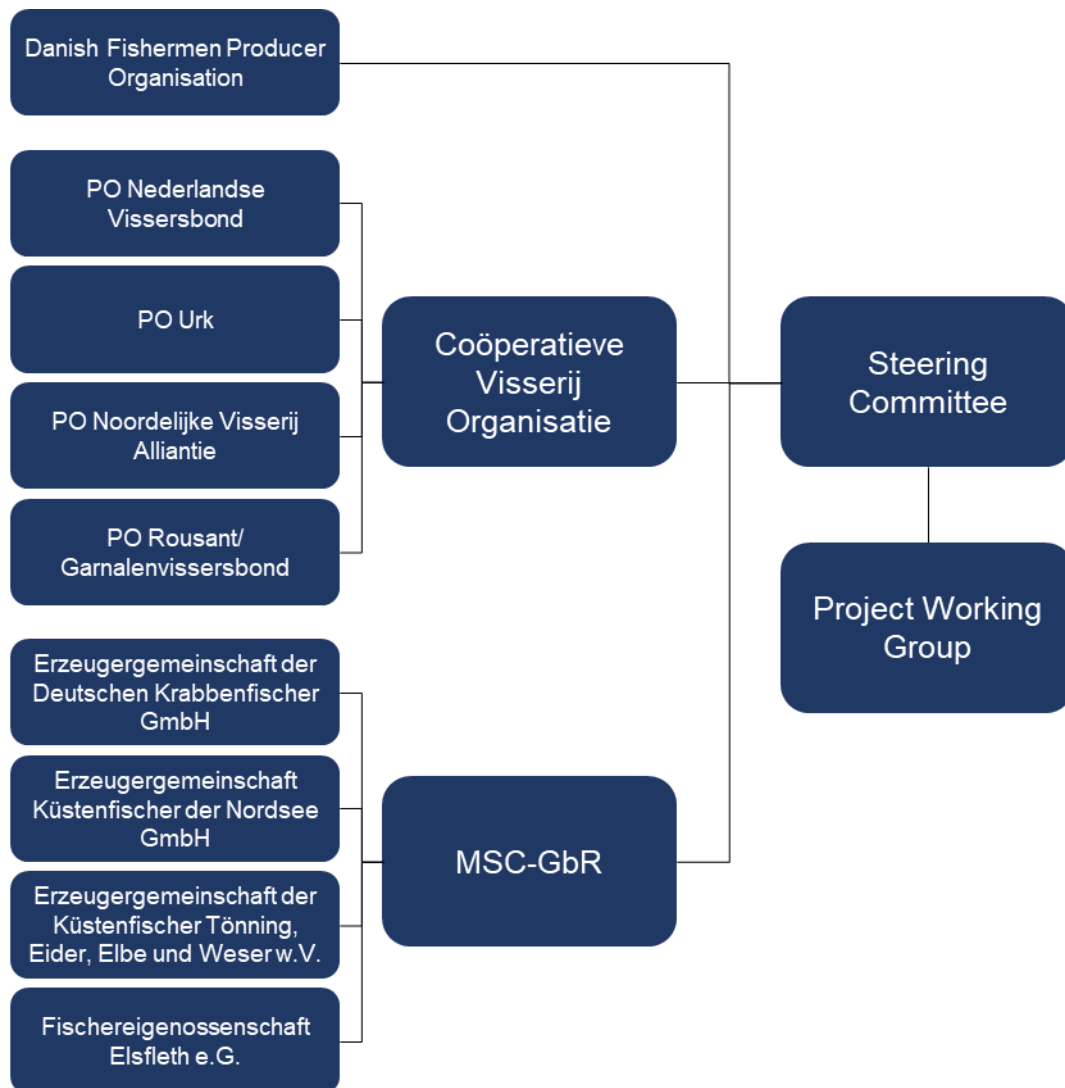
Het Stuurcomité kan ervoor kiezen om andere deelnemers uit te nodigen om als waarnemer, deskundige of presentator aan de vergaderingen van het Stuurcomité deel te nemen.

Het Stuurcomité zal tenminste één keer per jaar persoonlijk samenkomen en kan ervoor kiezen om dit zo vaak

als nodig te doen.

Het Stuurcomité zal ondersteund worden door een Projectwerkgroep (PWG), evenals door de actieve steun van alle PO's die onderdeel uitmaken van de North Sea Brown Shrimp Cooperative MSC Group.

Om de naleving van de regels uit het North Sea Brown Shrimp Management Plan te garanderen, worden onafhankelijke controleorganen (ICB's) gecontracteerd. De PWG en de ICB's werken nauw samen om ervoor te zorgen dat er voldoende en betrouwbare controleprocedures en templates worden gehandhaafd en dat sancties en overtredingsaankondigingen worden gegeven in overeenstemming met het North Sea Brown Shrimp Management Plan.



Figuur 1 Organigram met PO's, Partijen, SC en PWG

B2. Delen van de kosten

De gemeenschappelijke kosten die voor het uitvoeren van het North Sea Brown Shrimp Management Plan gemaakt zullen worden, alsook de kosten die met het verkrijgen van een MSC-certificaat en het behouden daarvan (d.w.z. de beoordelingskosten en de jaarlijkse audit) te maken hebben, zullen volgens de volgende verdeelsleutel onder de partijen worden verdeeld:

- CVO: 47 %
 - MSC-GbR: 42 %
 - DFPO: 11 %

Deze verdeelsleutel zal worden geëvalueerd nadat het MSC-beoordelingsproces ten einde is.

C. Management van de visserij

C1. Deelnemende vaartuigen

Elk in de EU geregistreerd commercieel vissersvaartuig dat langs de Continentale Noordzeekust (Frankrijk, België, Nederland, Duitsland, Denemarken) op garnalen vist met een lichtgewicht boomkortuig met klossenpees, kan deelnemen aan het North Sea Brown Shrimp Management Plan zolang:

- C1.1** Het schip eigendom is van een lid van één van de partijen van dit North Sea Brown Shrimp Management Plan (hetzij direct, hetzij indirect via een producentenorganisatie).
- C1.2** Het lid en het vaartuig niet zijn uitgesloten van deelname aan het North Sea Brown Shrimp Management Plan als gevolg van een overtreding.
- C1.3** De capaciteitsgrens, hieronder genoemd in C2, niet bereikt is.
- C1.4** Het is niet toegestaan voor vaartuigen die deelnemen aan het North Sea Brown Shrimp Management Plan om met een pulstuig op garnalen te vissen.

Vissen met elektrische pulsen is momenteel niet toegestaan, en kan alleen in de Noordzee uitgevoerd worden op experimentele basis. Er zijn indicaties dat vissen met elektrische pulsen een hogere garnalenvangst tot gevolg heeft en dat deze visserijmethode andere effecten op het ecosysteem heeft dan de bestaande visserijmethoden. De wetenschappelijke kennis is echter nog niet op een punt waarop deze verschillen gekwantificeerd kunnen worden.

Indien een lid er vrijwillig voor kiest om een vaartuig uit het North Sea Brown Shrimp Management Plan terug te trekken, zal dit vaartuig voor tenminste 12 maanden uitgesloten zijn van het North Sea Brown Shrimp Management Plan (en daarbij ook van het MSC-certificaat).

C2. Algemene regels voor capaciteit, inspanning en tuigen

De algemene regels voor capaciteit, inspanning en tuigen zorgen voor een aantal vaste grenzen in de visserij die een onbeheerde verhoging van inspanning, garnalenvangsten en effecten op het ecosysteem zullen voorkomen.

Het totaal aantal vaartuigen en hun gecombineerde motorvermogen die aan dit North Sea Brown Shrimp Management Plan kunnen deelnemen, wordt als volgt gelimiteerd:

Voor elk deelnemend land zal het aantal vaartuigen en hun gecombineerde motorvermogen (kW) niet hoger zijn dan het aantal vaartuigen en hun gecombineerde kW zoals die officieel op 1 januari 2015 bij de autoriteiten van de afzonderlijke landen geregistreerd stonden.

Indien vaartuigen van een ander land dan de drie oprichtende landen in een later stadium aan het North Sea

Brown Shrimp Management Plan willen deelnemen, zal dezelfde regel gelden.

Indien het aantal vaartuigen of de gecombineerde kW van een land de capaciteitsgrens bereikt, zal geen nieuw vaartuig/uitbreiding van de kW binnen dit North Sea Brown Shrimp Management Plan worden toegestaan, tenzij het Stuurcomité besluit dat uitbreiding (vaartuigen/kW) geoorloofd is op grond dat:

- Er wetenschappelijk advies is dat laat zien dat een verhoging van de capaciteit niet van invloed is op het behalen van het managementdoel (d.w.z. duurzame opbrengsten op de lange termijn), of
- Het Stuurcomité is andere maatregelen overeengekomen die de effecten die de uitbreiding van capaciteit tegengaan.

De aantallen van de op 1 januari 2015 officieel geregistreerde vaartuigen en hun gecombineerde kW per land waren:

- Nederland: 198 vaartuigen, 40.410 kW
- Duitsland: 213 vaartuigen, 41.198 kW
- Denemarken: 28 vaartuigen, 5.213 kW
- België: 42 vaartuigen, 9.079 kW

De bovenstaande gegevens zijn een weergave van het moment op 1 januari 2015 is niet het aantal vaartuigen per land onder het North Sea Brown Shrimp Management Plan. De huidige lijst van deelnemende vaartuigen is te vinden op <https://www.garnalenvisserij.com/deelnemers/>.

Deelnemende vaartuigen dienen te voldoen aan de volgende regels:

- C2.1** Geen enkel vaartuig mag meer dan 4800 uur per jaar (=200 dagen) op zee op garnalen vissen.
- C2.2** Het is voor vaartuigen niet toegestaan om een gezamenlijke boomlengte te hebben die meer dan 20 m inclusief de sloffen bedraagt (of 18 m exclusief de sloffen indien dit de nationale regelgeving is).
- C2.3** Het is voor vaartuigen niet toegestaan om een gezamenlijk tuiggewicht te hebben van meer dan 4000 kg. Dit gewicht wordt als drooggewicht in de lucht bepaald. Het tuig omvat alles dat aan de boom bevestigd is achter de verbinding met de kabel. De weegschaal zal aan het punt worden bevestigd waar de kabels die aan het tuig vastzitten samenkomen (Hahnepot). Het tuig dient door de lier te worden opgetild totdat alle onderdelen van het tuig vrij in de lucht hangen.

C3. Sorteren van de vangst

De regels voor het sorteren van de vangst zijn bedoeld om de hoeveelheid ongewenste bijvangst (zowel ondermaatse garnalen als andere mariene organismen) van deze visserij te minimaliseren en de overleving van deze ongewenste bijvangst te maximaliseren.

- C3.1** Sleepnetten, die door deelnemers aan dit North Sea Brown Shrimp Management Plan worden gebruikt voor de visserij op garnalen, moeten te allen tijde – zelfs wanneer uitzonderingen zijn toegestaan door de nationale autoriteit - een zeefnet bevatten met een maximum maaswijdte van 70 mm of een sorteergrid met een maximum van 20 mm tussen de spijlen of een andere maatregel die geschikt is om bijvangst te verminderen. Alle

maatregelen moeten in overeenstemming zijn met de nationale wetgeving en specificaties die volgen uit de EU technische maatregelen (850/98 of latere versies).

- C3.2** **Vangsten moeten aan boord worden gesorteerd door een sorteermachine met een spijlwidte die aangepast is aan de grootte van de marktwaardige garnalen en die gebruik maakt van een constante waterstroom om een hoge overleving van de ongewenste bijvangst te waarborgen.**
- C3.3** **Het zeven aan land dient te gebeuren op een zeef met een minimum opening van 6.8 mm en over een oppervlakte van minstens één vierkante meter. Garnalen die gedurende het zeefproces door deze zeef vallen, worden gedefinieerd als ziftsel.**
- C3.4** **Ziftsel dient te worden gekraakt, behalve als kan worden aangetoond door logistieke gegevens en/of facturen dat ziftsel gebruikt wordt voor niet- menselijke consumptie.**
- C3.5** **Gedurende een periode van twee opeenvolgende kalenderweken (beginnend met week 1+2) mag het totale ziftselgewicht voor een deelnemend vaartuig met meer dan één aanlanding binnen de periode van twee weken niet meer bedragen dan 15 % van het totale gewicht van alle aanlandingen in de periode van twee weken. Ziftsel wordt gedefinieerd als ondermaatse garnalen; de totale aanlanding is ziftsel plus marktwaardige garnalen. Bedorven garnalen en andere mariene organismen worden niet meegerekend in de berekening.**

PO's zullen ervoor zorgen dat ziftselgegevens niet later dan tien dagen na het einde van elke periode van ziftselberekening beschikbaar zijn voor de onafhankelijke controleurs.

C4. Hoge lange termijn duurzame vangsten

Het Gemeenschappelijk Visserijbeleid van de Europese Unie streeft naar visbestanden op een niveau dat de maximale duurzame opbrengst (MSY) oplevert, of een indicatie hiervan als de MSY niet bekend is. Voor de garnalenvisserij is de MSY niet bekend, maar wetenschappelijke resultaten geven aan dat de inspanning (sinds ca. 1995-2000) hoger is dan het niveau dat op lange termijn de hoogste duurzame opbrengst zou opleveren. Modelresultaten geven ook aan dat een manier om hoge duurzame opbrengsten op lange termijn te bereiken het vergroten van de standaard maaswijdte naar 26 mm zou zijn. Er wordt voorspeld dat dit de omvang van het bestand met ca. 20% zou vergroten en dit zou bijdragen aan een hogere eierproductie (wat een lager risico op overbevissing betekent).

Hoewel het model aangeeft dat het gebruik van een maaswijdte van 26 mm op de langere termijn hogere vangstcijfers voor de vaartuigen zou opleveren (vanwege een groter bestand), is het model niet in daadwerkelijk beheer getest. Het vergroten van de maaswijdte is echter slechts één manier om op lange termijn een hogere opbrengst te bereiken. De relevante wetenschappelijke instellingen geven aan dat een alternatieve manier om hoge duurzame opbrengsten op lange termijn te bereiken het verminderen van de inspanningen van de vissersvloot is. Uit wetenschappelijke berekeningen blijkt dat een inspanningsreductie van 6,1% op jaarbasis vergelijkbare effecten zou moeten hebben als een maaswijdtevergroting van 25 mm naar 26 mm. Een inspanningsreductie van 12% op jaarbasis zou vergelijkbare effecten moeten hebben als een maaswijdtevergroting van 24 mm naar 26 mm. In dit licht dienen CVO- en MSC-GbR-vaartuigen hun inspanning met 6,1% per jaar te verminderen en dienen DFPO-vaartuigen hun inspanning, afhankelijk van hun kuilmaaswijdte, met ten minste 6,1% of 12% per jaar te verminderen. Deze maatregel is van kracht vanaf 1 januari 2023.

- C4.1** **Sleepnetten die worden gebruikt door de deelnemende vaartuigen die onder CVO en MSC-GbR op garnalen vissen, mogen in de kuil geen mazen bevatten met een opening kleiner dan**

25 mm. Sleepnetten die worden gebruikt door de deelnemende vaartuigen die onder DFPO op garnalen vissen, mogen in de kuil geen mazen bevatten met een opening kleiner dan 24 mm of 25 mm (afhankelijk van de gekozen maatregel zoals beschreven in tabel 1). De maasopening moet worden gemeten met de Omegameter volgens de EU-regelgeving. De kuil wordt gedefinieerd als ten minste de laatste 125 rijen van het sleepnet.

C4.2 Vanaf 1 januari 2023 zullen deelnemende vaartuigen die lid zijn van CVO en MSC-GbR hun effort met minimaal 6,1% per jaar verminderen en zullen deelnemende vaartuigen die lid zijn van DFPO, afhankelijk van hun kuilmaaswijdte, hun effort met minimaal 6,1% of 12% per jaar verminderen. Effort is de tijd die buiten de haven wordt doorgebracht voor enig visserijactiviteit op garnalen, inclusief stomen van/naar visgronden of ankeren/drijven. De effort zal worden verminderd volgens een van de partijspecifieke reductiescenario's binnen elke maatregelperiode zoals beschreven in tabel 1. Deelnemende vaartuigen kunnen alleen kiezen uit de reductiescenario's van de partij waarbij zij zijn aangesloten.

Tabel 1 - Effort-reductiescenario's per partij voor de effort-reductiemaatregel

CVO	
Maatregelperiode:	Kalenderweek 1 t/m 9
Reductiescenario:	W1. Max. 768 zee-uren vrij in te vullen binnen de reductieperiode (reductie van 204 zee-uren); of W2. Max. 84 zee-uren per week vrij in te vullen binnen de week; het stapelen van uren van meerdere weken is niet mogelijk (reductie van 24 zee-uren per week);
Maatregelperiode:	Kalenderweek 25 t/m 36
Reductiescenario:	Z1. Max. 84 zee-uren per week vrij in te vullen binnen de week; het stapelen van uren van meerdere weken is niet mogelijk (reductie van 24 zee-uren per week); of Z2. Twee weken van zeven aaneengesloten dagen zonder effort. Dit scenario is alleen mogelijk bij vooraf aangeven van de gekozen weken vóór maandag 00.00u van week 25; of Z3. Max. 864 zee-uren (36x24u) vrij in te vullen binnen de reductieperiode (reductie van 432 zee-uren);
MSC-GbR	
Maatregelperiode:	Kalenderweek 1 t/m 8
Reductiescenario:	Het aantal zee-uren per vaartuig in week 1 t/m 8 is beperkt tot max. 650 zee-uren (50%-limiet: 8x168u = 1344h);
Maatregelperiode:	Kalenderweek 26 t/m 35
Reductiescenario:	Twee weken van zeven aaneengesloten dagen zonder effort. Dit scenario is alleen mogelijk bij vooraf aangeven van de gekozen weken; of Geen visserij op garnalen op zaterdag en zondag in deze weken;
DFPO	

Maatregelperiode:	1 januari t/m 31 december
Reductiescenario:	Vaartuigen mogen een kuilmaaswijdte van 25mm hanteren en hebben een reductieperiode in week 26 t/m 35: vissen is niet toegestaan van vrijdag 9.00u t/m zondag 18.00u in alle weken.
Maatregelperiode:	1 januari t/m 31 december
Reductiescenario:	Vaartuigen mogen een kuilmaaswijdte van 24mm hanteren en hebben twee reductieperiodes: <ul style="list-style-type: none"> - Vissen is niet toegestaan van vrijdag 9.00u t/m zondag 18.00u in week 26 t/m 35; - Vissen is niet toegestaan van week 4 t/m 8;

C5. Vermijden van recruitment overbevissing

Niets wijst er op dat het garnalenbestand ooit onderhevig is geweest aan recruitmentoverbevissing, noch dat dit zal gebeuren. Volgens het voorzorgsprincipe is het echter noodzakelijk om de visserij te verminderen wanneer het garnalenbestand onder een vooraf bepaald voorzorgsniveau komt, wat wijst op een afname van het garnalenbestand in de Noordzee. Aangezien 'Aanvoer per inspanningseenheid' (= Landings per unit of effort: LPUE) een indicatie is voor de hoeveelheid garnalen die per tijdseenheid gevangen zijn (kg per uur op zee), kunnen deze LPUE-gegevens gebruikt worden als indicatie voor de toestand van het garnalenbestand in de Noordzee¹. Een hoge LPUE-waarde is een indicatie dat de garnalen in grote getalen aanwezig zijn, een lage LPUE daarentegen is een indicatie dat het bestand is afgenomen. De Crangon Werkgroep van ICES (WGCRAN) heeft geconcludeerd dat management op basis van LPUE- gegevens en inspanningsreductie momenteel de beste methode is om deze kortlevende soort te beheren².

Maandelijks verzamelt de PWG de gemiddelde LPUE-gegevens van alle deelnemende vaartuigen (uit elektronische logboeken en van afslagdata). Deze gegevens worden na het einde van de kalendermaand – of zo dicht mogelijk bij het einde van de kalendermaand, waarbij er nog steeds voor wordt gezorgd dat de vissers tijdig correct worden geïnformeerd, zoals hieronder vermeld – vergeleken met de vooraf bepaalde referentiewaardes (zie tabel 2).

Als de gemiddelde LPUE-waarde van een kalendermaand onder referentiewaarde 1 ligt voor die bepaalde maand, wordt de visserij in de eerste twee kalenderweken nadat de berekening is uitgevoerd voor elk vaartuig beperkt tot het aantal uren per week dat is vermeld in het Ecologisch Waarborg Systeem (Harvest Control Rule, HCR) in tabel 3 hieronder.

Zolang de gemiddelde LPUE-waarden onder referentiewaarde 1 blijven, wordt de monitoringfrequentie verhoogd en wordt het gemiddelde berekend over 15 dagen (in plaats van een kalendermaand).

Wijzigingen treden in werking uiterlijk 15 dagen na het einde van de maand (of periode van 15 dagen) waarop de wijziging is gebaseerd. Vaartuigen worden uiterlijk 3 dagen voordat de wijzigingen van kracht worden langs elektronische weg op de hoogte gebracht van wijzigingen in de maximaal toegestane vis-uren.

C5.1 In periodes van restrictie is het geen enkel deelnemend vaartuig toegestaan om langer op zee te zijn en op garnalen te vissen dan de maximaal toegestane hoeveelheid zee-uren zoals deze door de Projectwerkgroep en/of het Stuurcomité wordt bepaald.

¹ Bron: Neudecker, Damm, Müller, & Berkenhagen, 2011

² Bron: ICES Advisory Committee, 2014

Tabel 2 - Maandelijke referentiewaarden die voor managementmaatregelen gebruikt worden. Referentiewaarden representeren een percentage (tussen haakjes) van de gemiddelde maandelijke LPUE-waarden van 2002 & 2007. Deze jaren zijn kenmerkend aangezien LPUE-waarden van deze jaren zowel laag als gemiddeld waren. Referentiewaarden zijn gebaseerd op kg/zee-uur.

Maand	Gemiddelde LPUE per maand in 2002	Gemiddelde LPUE per maand in 2007	Gemiddelde LPUE per maand in 2002&2007	Ref 1 (70%)	Ref 2 (65%)	Ref 3 (60%)	Ref 4 (55%)	Ref 5 (50%)
Januari	10,74	36,00	23,37	16,36	15,19	14,02	12,85	11,69
Februari	13,01	22,40	17,71	12,39	11,51	10,62	9,74	8,85
Maart	14,18	26,17	20,18	14,12	13,11	12,11	11,10	10,09
April	12,58	27,98	20,28	14,20	13,18	12,17	11,15	10,14
Mei	13,28	25,29	19,29	13,50	12,54	11,57	10,61	9,64
Juni	16,01	18,75	17,38	12,17	11,30	10,43	9,56	8,69
Juli	24,27	24,24	24,26	16,98	15,77	14,55	13,34	12,13
Augustus	37,71	25,91	31,81	22,27	20,68	19,09	17,50	15,91
September	42,81	32,04	37,43	26,20	24,33	22,46	20,58	18,71
Oktober	48,73	27,05	37,89	26,52	24,63	22,73	20,84	18,95
November	37,36	21,92	29,64	20,75	19,27	17,78	16,30	14,82
December	31,75	16,18	23,97	16,78	15,58	14,38	13,18	11,98

Tabel 3 - Scenario's en managementmaatregelen indien huidige LPUE-waarden onder de vooraf bepaalde referentiewaarden komen. Het Ecologisch Waarborg Systeem (Harvest Control Rule, HCR) is gebaseerd op de ICES hockeystickmethode³ en wordt in het kader van eenvoud in vijf stappen van 12 uur geïmplementeerd. De laagste visserij-inspanning is 24 uur om voortdurende monitoring van het bestand te waarborgen.

Optie	Proxy	Management maatregel
1	LPUE > Ref 1	Geen maatregelen nodig, aangezien het bestand zich boven het voorzorgsniveau bevindt.
2	Ref 1 > LPUE > Ref 2	Referentiewaarde behorende bij het voorzorgsniveau. Vaartuigen mogen maximaal 72 uur per kalender week op zee zijn, berekend vanaf vertrek tot aankomst in de haven.
3	Ref 2 > LPUE > Ref 3	Vaartuigen mogen maximaal 60 uur per kalenderweek op zee zijn, berekend vanaf vertrek tot aankomst in de haven.
4	Ref 3 > LPUE > Ref 4	Vaartuigen mogen maximaal 48 uur per kalenderweek op zee zijn, berekend vanaf vertrek tot aankomst in de haven.
5	Ref 4 > LPUE > Ref 5	Vaartuigen mogen maximaal 36 uur per kalenderweek op zee zijn, berekend vanaf vertrek tot aankomst in de haven.
6	LPUE < Ref 5	Limiet-referentiewaarde. Vaartuigen mogen maximaal 24 uur per kalenderweek op zee zijn, berekend vanaf vertrek tot aankomst in de haven.

³ Bron: ICES, 2015.

http://ices.dk/sites/pub/Publication%20Reports/Advice/2015/2015/General_context_of_ICES_advice_2015.pdf

D. Monitoring en onderzoek

De eisen voor monitoring en onderzoek zijn gebaseerd op het advies van ICES en nationale wetenschappers om ervoor te zorgen dat het North Sea Brown Shrimp Management Plan daadwerkelijk het gestelde doel bereikt.

De visserij-inspanning van alle vaartuigen zal gemonitord worden door:

- Zee-uren en 'kW uren op zee' (ter vergelijking met historische gegevens), en
- 'Uren gevist' en 'kW uren gevist' (voor toekomstige referenties en verfijning van het Ecologisch Waarborg Systeem).

Een vlootregister dient basisgegevens van alle deelnemende vaartuigen te bevatten (zoals de naam, het scheepsnummer, de lengte, het motorvermogen). Dit register zal worden uitgebreid naar een vlootinventaris, inclusief technische informatie over vaartuigen die ervoor zorgt dat veranderingen in de visserijefficiëntie inzichtelijk worden. Boomlengte en het gewicht van het tuig zullen vóór 1 februari 2016 worden geregistreerd. Overige gegevens, van bijvoorbeeld de machines aan dek, zullen stapsgewijs worden toegevoegd.

De North Sea Brown Shrimp Cooperative MSC Group zal jaarlijks wetenschappelijk advies van een relevant wetenschappelijk instituut inwinnen om te evalueren of het North Sea Brown Shrimp Management Plan de gestelde doelen waarmaakt, inclusief (maar niet noodzakelijk beperkt tot):

- Het bereiken van het doel van hoge en lange termijn duurzame vangsten;
- Het vermijden van recruitmentoverbevissing; en
- Het minimaliseren van de ongewenste bijvangst.

Om voldoende data in de toekomst te garanderen, is het onderstaande van toepassing op alle deelnemende vaartuigen:

D1.1 Vaartuigen moeten deelnemen aan iedere vorm van verzameling van gegevens die door het Stuurcomité noodzakelijk wordt geacht.

Uitzonderingen op de regels van het North Sea Brown Shrimp Management Plan kunnen voor een selecte groep vaartuigen door het Stuurcomité worden verleend indien het doel het uitvoeren van wetenschappelijke onderzoeken is.

E. Invloeden op het ecosysteem

E1. Ongewenste vangsten

De ongewenste vangsten in de garnalenvisserij bestaan uit drie types: ondermaatse garnalen (zie C3: sorteren van de vangst), veelvoorkomende vissen en invertebraten; en zeldzame of beschermde soorten (zie E2: ETP soorten). De maaswijdtevergroting (zie C4), het zeefnet (C3.1) en de waterstroom in de spoelsorteermachine (C3.2) zorgen voor een minimaal aantal (en minimale sterfte) van overige vissen en ongewervelden in de vangst.

De North Sea Brown Shrimp Cooperative MSC Group zal alternatieven voor bestaande technische maatregelen (zie hoofdstuk C), die beter zijn in het voorkomen van ongewenste vangsten, beoordelen en opnemen in het plan als blijkt dat deze alternatieven voldoende praktisch, veilig en kosteneffectief zijn. Dergelijke evaluaties zullen worden gedaan indien er alternatieven beschikbaar komen, en tenminste iedere vijf jaar.

E2. ETP-soorten

ETP (bedreigde en beschermde) -soorten komen zelden voor in de vangst. Aangezien vaartuigen vangsten die minder dan 50 kg wegen niet in het EU-logboek hoeven te registreren, is het noodzakelijk om een apart ETP-

registratiesysteem te hebben om de impact in kaart te brengen die de garnalenvisserij heeft op deze soorten.

De North Sea Brown Shrimp Cooperative MSC Group zorgt ervoor dat elk vaartuig een ETP-registratieformulier (zowel op papier als elektronisch) en een determinatiegids heeft om de vissers te helpen de soorten te determineren. De producentenorganisaties of partijen zullen alle ETP-gegevens verzamelen en hiervan zal jaarlijks een gezamenlijk rapport over de cijfers, de trends en de geografische spreiding worden geproduceerd.

Er zullen extra bijvangstreductiemaatregelen worden genomen wanneer er significante trends worden waargenomen in de bijvangst van ETP-soorten die actie vereisen.

Om voldoende data over ETP-soorten te verzamelen is onderstaande van toepassing voor alle deelnemende vaartuigen:

E2.1 Elk schip moet een ETP-registratieblad en -gids aan boord hebben of de Mofi-app geïnstalleerd hebben om correcte registratie en determinatie te garanderen. ETP-registratieformulieren of app-registraties worden volgens de instructies naar de producentenorganisatie of partij gestuurd.

E3. Zeebodem

De garnalenvisserij vindt voornamelijk plaats op de relatief ondiepe, zanderige bodemtypes die gekenmerkt worden door zeer hoge natuurlijke verstoringen. Kleine en enkele grotere gebieden langs de gehele kust (maar met name in de Waddenzee) zijn door de overheid gesloten voor alle vormen van visserij. Daarnaast zorgt de gewichtsbegrenzing van het tuig (C2.3) ervoor dat de visserij op garnalen een visserij blijft waarbij lichte tuigen gebruikt worden en hiermee geen verstoring plaatsvindt onder het bodemoppervlak.

De visserijactiviteit van de leden zal jaarlijks worden gemonitord (door VMS-gegevens in kaart te brengen) om het risico van uitbreiding naar kwetsbare habitats te monitoren.

E3.1 Eén keer per jaar zullen VMS-kaarten van elk van de drie landen worden geproduceerd door een nationaal onderzoeksinstituut of beheerautoriteit.

E4. Afval en olie

Bij visserij komt zwerfvuil en olie vrij, maar het is belangrijk dat deze niet in zee terechtkomen.

In overeenstemming met wettelijke vereisten en/of best practice in de visserij moedigt de North Sea Brown Shrimp Cooperative MSC Group haar leden aan om de onderstaande artikelen te volgen. Deze artikelen vallen echter niet onder de controle van de ICB's, aangezien dit nationale regelgeving is.

E4.1 Al het anorganisch afval (inclusief datgene wat in het tuig gevangen is) dient aan land te worden gebracht en overgedragen te worden aan de desbetreffende dienst (Fishing for litter, nationale havenrecyclingsinitiatieven, etc.).

E4.2 Olie of afvalwater dat olie bevat moet op verantwoorde wijze worden opgeslagen en naar de wal gebracht voor correcte verwerking.

F. Onafhankelijke controle

Aangezien veel van de regels in dit North Sea Brown Shrimp Management Plan veel verder gaan dan de wettelijke vereisten van de EU en de nationale staten, is het noodzakelijk om een onafhankelijke controle op schepen en organisaties te hebben om ervoor te zorgen dat de hele vloot de regels nageleefd.

F1. Controleprocedures en -doelen

Alle deelnemende partijen en producentenorganisaties beloven krachtige steun te zullen verlenen aan de ICB's en hun werk. De producentenorganisaties zijn verantwoordelijk voor het waarborgen van de naleving van het North Sea Brown Shrimp Management Plan door hun leden en leggen sancties op aan hun leden in overeenstemming met Bijlage 1 – Sancties. PO's dragen de waarde van eventuele door haar leden betaalde boetes over aan de partij waarvan zij deelnemer is.

De controle op de voorschriften in het North Sea Brown Shrimp Management Plan wordt uitgevoerd door één of meer onafhankelijke controleorganen (ICB's). Indien de controle door meer dan één instantie wordt uitgevoerd, werken de instanties samen om ervoor te zorgen dat de controle op consistente wijze wordt uitgevoerd. Dit wordt gewaarborgd door het volgen van de specifieke controleprocedures en templates in Bijlage 2 – Controleprocedures. Daarnaast zullen de PWG en de ICB's ten minste één keer per jaar bijeenkomen om consistente controles te garanderen en ervoor te zorgen dat ICB's input kunnen leveren voor wijzigingen in de controleprocedures of -templates. Mochten er in de loop van het jaar verduidelijkingen nodig zijn van de ICB's, dan kunnen zij voor advies contact opnemen met de PWG.

Elk kalenderjaar wordt ten minste 20% van de vaartuigen per partij gecontroleerd door de ICB's. Controles moeten onaangekondigd plaatsvinden en een redelijke geografische dekking garanderen. Alle PO's en zeefstations moeten één keer per jaar worden gecontroleerd. In geval van overtreding van de voorschriften van het North Sea Brown Shrimp Management Plan door een PO moeten de ICB's de betreffende Partij en de SC onmiddellijk op de hoogte stellen. De bevindingen van de ICB's zullen worden gerapporteerd aan de SC om ervoor te zorgen dat de controledoelen worden gehaald en dat eventuele schijnbare algemene niet-naleving wordt aangepakt.

F1.1 Deelnemende vaartuigen dienen mee te werken aan een inspectie aan boord.

F2. Sancties, bezwaar en beroep

In geval van overtreding zal de PO binnen 14 dagen na ontvangst van het overtredingsrapport, of zo spoedig mogelijk daarna, een schriftelijke waarschuwing of sanctie aan het lid sturen.

Een waarschuwingsbrief bevat in ieder geval: de geconstateerde overtreding in het rapport en het North Sea Brown Shrimp Management Plan; regel(s) niet gevolgd; kennisgeving van de sanctie die van toepassing zou zijn op een toekomstige herhaalde overtreding; en een mededeling van de mogelijkheid voor het lid om binnen veertien dagen na verzending van de mededeling bezwaar te maken.

Een sanctiebrief bevat in ieder geval: de in het rapport geconstateerde overtreding en de niet gevolgde regel(s) van het North Sea Brown Shrimp Management Plan; de passende sanctie zoals uiteengezet in bijlage 1 en de datum van inwerkingtreding; en instructie aan het lid om de PO op de hoogte te stellen of de sanctie wordt voldaan in de vorm van inspanningsvermindering of een boete; en een mededeling van de mogelijkheid voor het lid om binnen veertien dagen na verzending van de brief bezwaar te maken.

Een sanctie treedt in werking veertien dagen na verzending van de sanctiebrief. Indien een sanctie kan worden voldaan in de vorm van inspanningsvermindering, stelt het lid de PO binnen deze termijn op de hoogte van het voornemen daartoe; anders zal de PO een boete uitdelen.

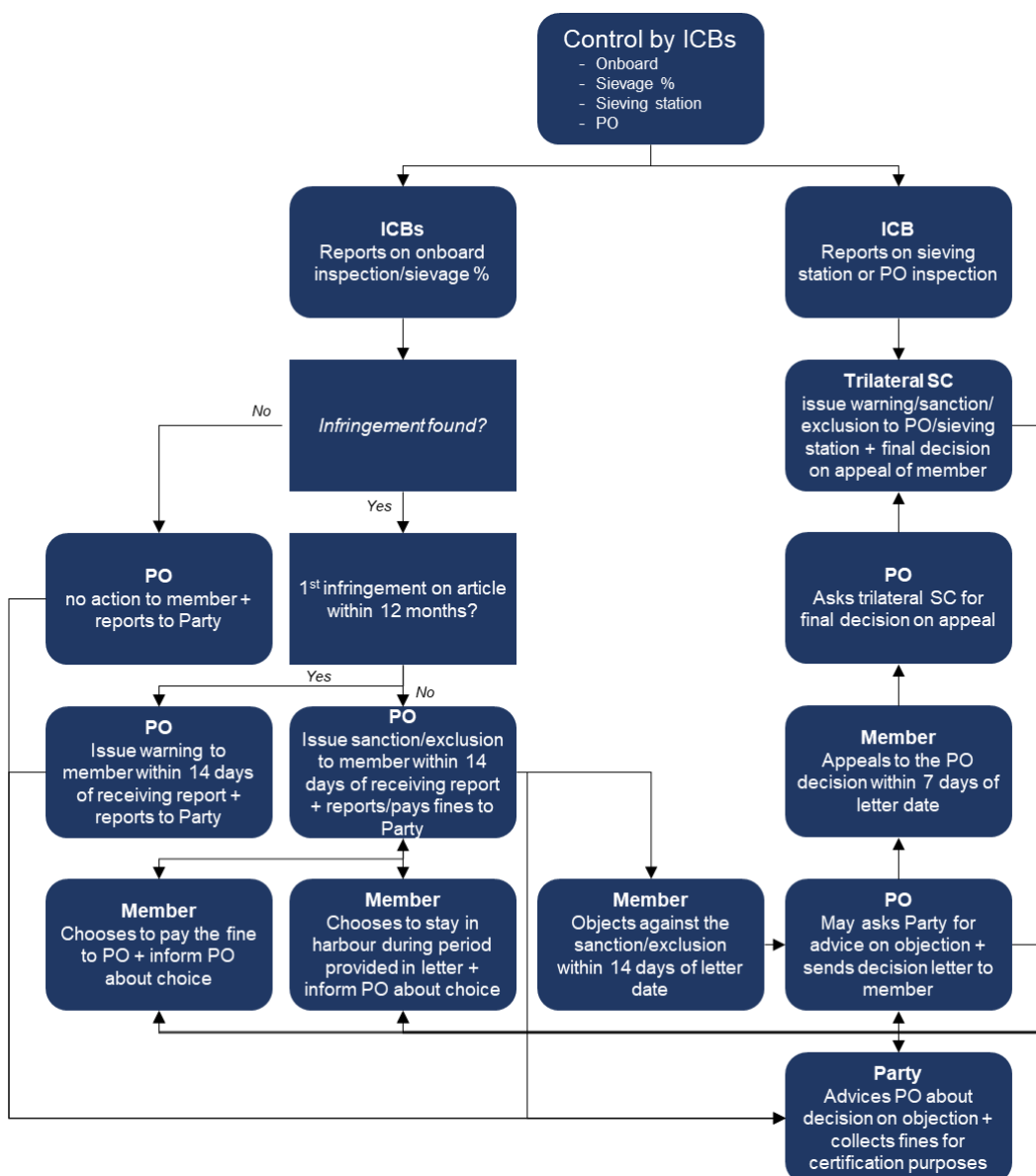
Facturen voor boetes zijn betaalbaar 15 dagen na de datum van inwerkingtreding. Inspanningsverminderingen

en uitsluitingen worden van kracht om middernacht op de datum van inwerkingtreding, of op de eerste werkdag hierna, als de datum van inwerkingtreding geen werkdag is (met name met betrekking tot vissers die onder de nationale vereisten van het weekendverbod vallen). Voor inspanningsverminderingen betekent dit dat vanaf de dag van inwerkingtreding, en zolang de duur van de verlaging duurt, het schip de haven niet mag verlaten om op garnalen te vissen.

Na de termijn voor het indienen van bezwaar zal de PO de waarschuwing of sanctie aan de verantwoordelijke ICB sturen en de brief in het archiefregister (gezamenlijke Dropbox) plaatsen.

Indien het lid bezwaar wil maken tegen de sanctie, dient dit te gebeuren binnen veertien dagen nadat de waarschuwings- of sanctiebrief is verzonden. Een bezwaarschrift wordt schriftelijk aan de PO gericht en heeft een opschortende werking op de inwerkingtreding van de sanctie. De PO zal de sanctie heroverwegen in het licht van het bezwaar en alle andere informatie die zij eventueel wenst te verkrijgen, en zal het lid en de controleorganisatie schriftelijk op de hoogte stellen van haar besluit om de sanctie te handhaven, te wijzigen of in te trekken. De inwerkingtreding van de sanctie (tenzij de sanctie wordt ingetrokken) vindt plaats zeven dagen na de beslissingsbrief van de PO op het bezwaar. Indien bezwaren door de PO worden toegekend, dient de SC hierover uiterlijk op de eerstvolgende SC-vergadering geïnformeerd te worden.

Binnen deze 7 dagen hebben het lid en de ICB's de mogelijkheid om in beroep te gaan tegen de beslissing van de PO. Het beroep wordt schriftelijk aan de PO gericht en heeft een opschortende werking op de inwerkingtreding van de sanctie. De PO zal advies inwinnen bij de SC over haar besluit om de sanctie te handhaven, te wijzigen of in te trekken. De beslissing van de PO over het beroep is definitief en wordt schriftelijk aan het lid en/of de ICB's meegedeeld. De inwerkingtreding van de sanctie (tenzij de boete wordt ingetrokken) vindt plaats zeven dagen na de beslissingsbrief van de PO over het beroep.



Figuur 2 Stroomschema van processen met betrekking tot controles, waarschuwingen, sancties, uitsluitingen, bezwaren, beroepen en beslissingen

G. Bijlageoverzicht

- Annex 1 – Sancties (V2.2 – 23.12.2024)
- Annex 2 - Control procedures NSBS MP 2.1 (V2.1 – 17.06.2024)
- Annex 2.1 - Template_inspectierapport voor scheepsinspecties_2.1 (V2.1 – 17.06.2024)
- Annex 2.2 - Template_inspectierapport voor ziftselpercentage_2.1 (V2.1 – 17.06.2024)
- Annex 2.3 - Template_inspectierapport voor zeefstations_2.1 (V2.1 – 17.06.2024)
- Annex 2.4 - Template_inspectierapport voor PO-inspecties_2.1 (V2.1 – 17.06.2024)
- Annex 2.5 - Template_Annual Control Report for SC_2.1 (V2.1 – 17.06.2024)

Annex 1 – Sancties

Versie 2.2 (aangenomen op 23-12-2024)

Artikel managementplan	Aantal overtredingen en bijbehorende sancties						Remarks
	1	2	3	4	5	6	
C2.1 200 dagen	€ 100/uur of 2 uur/uur	Uitsluiting*					De sanctie wordt bepaald a.d.h.v. de hoeveelheid zee-uren die de deelnemer boven de toegestane hoeveelheid zee-uren heeft gemaakt.
C2.2 Boombreedte C2.3 Tuiggewicht C3.1 Zeefnet C4.1 Maaswijdte D1.1 Dataverzameling E2.1 ETP-registratie	Waarschuwing	€ 1000 of 48 uur	Uitsluiting*				<i>Tuiggerelateerde overtredingen:</i> Bij de eerste waarschuwing* krijgt de deelnemer 14 dagen om zijn tuig aan te passen, waarna een tweede controle wordt uitgevoerd. <i>Dataverzameling en ETP:</i> De deelnemer zal herinnerd worden (door een tekstbericht o.i.d.) voordat een officiële waarschuwing of uitsluiting wordt toegekend.
C3.3 & C3.4 Zeefstations	Waarschuwing	Uitsluiting*					Uitsluiting betekent in dit geval dat het zeefstation wordt uitgesloten van MSC goedgekeurde aanlandingsplaatsen.
C3.5 Ziftselpercentage >15%	Waarschuwing	€250 + €3/kg of 12 uur + 8 min/kg	€500 + €3/kg of 24 uur + 8 min/kg	€1000 + €3/kg of 48 uur + 8min/kg	€2000 + €3/kg of 96 uur + 8 min/kg	Uitsluiting*	Een deelnemer zal alleen gesanctioneerd worden indien hij meer dan één keer heeft aangeland binnen het blok van twee weken. De extra sanctie, gerelateerd aan kg, is berekend over de kilo's ziftsel boven de 15%-grens.
C5.1 HCR	€ 250/uur of 4 uur/uur	€ 375/uur of 6 uur/uur	€ 500/uur of 8 uur/uur	Uitsluiting*			De sanctie wordt bepaald a.d.h.v. de hoeveelheid zee-uren die de deelnemer boven de toegestane hoeveelheid zee-uren heeft gemaakt.
C4.2 Effort-reductiemaatregel	€ 250/uur of 4 uur/uur	€ 375/uur of 6 uur/uur	Uitsluiting*				De sanctie wordt berekend a.d.h.v. de effort (zoals beschreven in C4.2) in uren (naar boven afgerond op hele uren) boven het toegestane aantal uren of gedurende tijden waarop de effort volgens het gekozen reductiescenario volledig moet worden afgebouwd. Elke periode die niet-naleving van C4.2 bevat, telt als een enkele overtreding.
G1.1 Weigering controle	€ 1000 of 48 uur	Uitsluiting*					Er wordt geen waarschuwing gegeven.

- Een waarschuwing, sanctie of uitsluiting wordt gegeven aan een bepaald lid, voor een bepaald vaartuig. Als een lid eigenaar is van meer dan één vaartuig, geldt de waarschuwing, sanctie of uitsluiting alleen voor het vaartuig waar de overtreding is geconstateerd. Als het vaartuig wordt verkocht (minimaal de helft van het eigendom) aan een andere visser of bedrijf, tellen eerdere overtredingen niet mee voor het aantal overtredingen voor dat vaartuig.
- Uitsluiting: Een uitsluiting van het managementplan (en lijst van MSC-gecertificeerde vaartuigen) is minimaal 12 maanden geldig. De Stuurgroep kan beslissen over een alternatieve uitsluitingsperiode of sanctie die evenredig is aan de ernst van de overtreding. Heropname na deze periode is alleen mogelijk, wanneer de onafhankelijke controle-instantie het vaartuig opnieuw heeft gecontroleerd en geen overtredingen heeft geconstateerd.
- Vervalclausule: Wanneer de datum van inwerkingtreding van een eerdere waarschuwing of sanctie meer dan 18 maanden geleden is, telt deze overtreding niet meer mee voor het aantal overtredingen voor dat vaartuig.