

CRANGON CRANGON MANAGEMENTPLAN

Laatst bijgewerkt: 11 december 2017

LET OP: Aangezien dit document een vertaling van het Engelstalige managementplan is kunnen er onverhoopt vertaalfouten in optreden. Indien dit het geval is, zal de Engelstalige versie van het managementplan áltijd leidend zijn.

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

Normaal gedrukte tekst: Bindende regelgeving voor de Grijze Garnaal Coöperatieve MSC Groep (Brown Shrimp Cooperative MSC Group)

Vetgedrukte tekst: Bindende regelgeving voor elk vaartuig dat is toegetreden tot het managementplan

Definities

Grijze garnaal:	Garnaal van de <i>Crangon crangon</i> soort.
Lid:	Een persoon of bedrijf die: één of meerdere schepen bezit die op grijze garnalen vissen; lid is van één van de Producenten Organisaties; bij de Producenten Organisatie te boek staat als lid van het managementplan.
Producenten Organisatie (PO):	Een, volgens de GMO (EU 104/2000 of 1379/2013), wettelijk geregistreerde Producenten Organisatie die (direct of indirect via een van de partijen) deelneemt aan het managementplan.
Partij:	Orgaan die de leden van een bepaald land (dat deelneemt in het Stuurcomité) representeert. Een partij kan een Producenten Organisatie zijn (directe leden vertegenwoordiging) of een groep van Producenten Organisaties (indirecte leden vertegenwoordiging).
De visserij:	De visserij op grijze garnalen die wordt beoefend door leden van het managementplan.
Vaartuig:	Een vissersvaartuig dat eigendom is van een lid en dat gebruikt wordt voor de visserij op de grijze garnaal.

A. Managementdoel

Het doel van dit managementplan is een duurzame grijze garnalenvisserij bewerkstelligen door, een ecologisch verantwoorde, gezamenlijk beheerde visserij te creëren, met duurzame en hoge lange termijn opbrengsten van de doelsoort en geminimaliseerde effecten op het mariene ecosysteem.

B. Managementstructuur en proces

B1. Het Stuurcomité

Namens de leden is het Stuurcomité van de Grijze Garnaal Coöperatieve MSC Groep verantwoordelijk voor het onderhoud, toezicht en de controle van en op het managementplan.

Het Stuurcomité bestaat uit één afgevaardigde (en één plaatsvervanger) van elke partij van dit managementplan:

- 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 managementplan volgen, alsmede over de eventueel benodigde wijzigingen van het managementplan. 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 ondersteunt worden door een Werkgroep, evenals door de actieve steun van alle PO's die onderdeel uitmaken van de Grijze Garnaal Coöperatieve MSC Groep.

Als onderdeel van het MSC-certificeringstraject is het Stuurcomité akkoord gegaan met het vormen van een gezamenlijke werkgroep, bestaande uit visserij en milieuorganisaties. Wanneer er gezamenlijk overeenstemming over is binnen de groep kunnen andere stakeholders aansluiten. Meer details over de gezamenlijke werkgroep kan worden gevonden in Sectie F. Bijlage F.1. bevat de ondertekende overeenkomst die tijdens het MSC-bezwaarprocedure onderhandeld en overeengekomen is.

B2. Delen van de kosten

De gemeenschappelijke kosten die voor het uitvoeren van het managementplan gemaakt zullen worden, als ook 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 grijze garnalen vist, kan deelnemen aan het managementplan zolang:

- C1.1** Het schip eigendom is van een lid van een van de partijen van dit managementplan (hetzij direct, hetzij indirect via een producenten organisatie);
- C1.2** Het lid en het vaartuig niet zijn uitgesloten van deelname aan het managementplan als gevolg van een overtreding; en
- C1.3** De capaciteitsgrens, genoemd in C2 hieronder, niet bereikt is.
- C1.4** Het is niet toegestaan voor vaartuigen die deelnemen aan het managementplan om met een pulstuig op de grijze garnaal te vissen.

Vissen met elektrische pulsen is momenteel (nog) 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 managementplan terug te trekken zal dit vaartuig voor tenminste 12 maanden uitgesloten zijn van het managementplan (en daarbij ook van MSC).

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, onbeheerde verhoging van de vangst van garnalen en een onbeheerde verhoging van de ecosysteem effecten zullen voorkomen.

Het totaal aantal vaartuigen en hun gecombineerde motorvermogen die aan dit managementplan 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 managementplan 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 managementplan 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 management doel (d.w.z. lange termijn duurzame opbrengsten), of

Het Stuurcomité is andere maatregelen overeengekomen die de effecten die de uitbreiding van capaciteit heeft tegen gaan.

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

Nederland: 198 vaartuigen, 40410 kW
Duitsland: 213 vaartuigen, 41198 kW
Denemarken: 28 vaartuigen, 5213 kW

- C2.1** **Geen enkel vaartuig mag meer dan 4800 uur per jaar (=200 dagen) op zee op grijze 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 tuig gewicht 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 zal door de lier worden opgetild totdat alle onderdelen van het tuig vrij in de lucht hangen.

- C2.4** **Sleepnetten, die door deelnemers aan dit managementplan worden gebruikt voor de visserij op grijze garnalen, mogen nergens in het net een maaswijdte bevatten die kleiner is dan 20 mm tussen de knoop. De maaswijdte wordt volgens de EU-regelgeving gemeten met de Omega-meter. Indien een buitenzak met grote mazen om de kuil is bevestigd zal dit net een omtrek hebben die minstens net zo groot is als de kuil zelf.**

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 managementplan worden gebruikt voor de visserij op grijze garnalen, moeten ten alle tijden – zelfs wanneer uitzonderingen zijn toegestaan door de nationale autoriteit - een zeefnet bevatten met een maximum maaswijdte van 70 mm of een sorteergid 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 spoelsorteermachine met een spijlwijdte 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 de missende hoeveelheid ziftsel gebruikt wordt voor niet-menselijke consumptie (bijv. in diervoeder o.i.d.).**
- C3.5** **Het ziftselpercentage voor een vaartuig mag, gemiddeld genomen over 2 aansluitende kalenderweken (beginnend met week 1 + 2), niet hoger zijn dan 15 % van de totale aanlanding. Ziftsel is gedefinieerd als ondermaatse grijze garnalen; de totale aanlanding is ziftsel plus alle marktwaardige grijze garnalen. Bedorven grijze garnalen en andere mariene organismen zullen in deze berekening niet worden meegenomen.**

PO's zullen er voor zorgen dat ziftsel gegevens niet later dan één week na het einde van elke periode van twee weken (beginnend met week 1 + 2) beschikbaar zijn voor de onafhankelijke controleurs.

C4. Hoge lange termijn duurzame vangsten

Het Gemeenschappelijke Visserijbeleid van de Europese Unie streeft naar visbestanden die op een niveau zitten waarbij de maximaal duurzame opbrengst (MSY) gewaarborgd is of, een schatting van dit niveau indien MSY niet bekend is. Voor de grijze garnalenvisserij is MSY niet bekend, echter recente resultaten van wetenschappelijk onderzoek geven aan dat de visserij inspanning (sinds ongeveer 1995-2000) hoger is dan het niveau waarop de hoogste duurzame lange termijn opbrengst wordt gegenereerd. Resultaten van een

modelstudie geven aan dat een van de manieren om de hoogste duurzame lange termijn opbrengst te verkrijgen is om de standaard maaswijdte naar 26 mm tussen de knopen te verhogen. Het model voorspeld dat deze maatregel zal resulteren in een groei van het bestand van ongeveer 20% en dat dit zou bijdragen aan een hogere productie van eieren (wat zorgt voor een kleiner risico op recruitment overbevissing). Ondanks dat het model hogere vangstresultaten voor vaartuigen op de lange termijn voorspelt, kan men er niet van uit gaan dat dit resultaat op waarheid berust aangezien het model niet in daadwerkelijk management is getest. Het is echter onvermijdelijk dat het vergroten van de maaswijdte op de korte termijn tot verliezen van vangsten leidt, en dat deze verliezen alleen tegengegaan worden indien het bestand groeit zoals het model voorspelt. Het voorliggende plan dat dient om hoge lange termijn duurzame vangsten te genereren is dus een adaptief plan – het introduceert de verhoging van de maaswijdtes op een stapsgewijze manier, terwijl ondertussen de resultaten van elke nieuwe vergroting van de mazen wordt gemonitord om inzichtelijk te maken of de resultaten van het model waargemaakt worden of niet. De stapsgewijze manier van invoeren van dit plan zorgt er ook voor dat de korte termijn verliezen van de vaartuigen lager zijn en sneller worden gecompenseerd.

C4.1 Vanaf 1 mei 2016 mogen sleepnetten die voor de visserij op grijze garnalen gebruikt worden niet met een maaswijdte in de kuil vissen die kleiner is dan 22 mm. De maaswijdte wordt, overeenkomstig met de regelgeving van de EU, gemeten met een Omega meter. De kuil wordt gedefinieerd als tenminste de laatste 150 rijen van de mazen in het sleepnet.

C4.2 Vanaf 1 mei 2018 zal de maaswijdte die in C4.1 beschreven staat 24 mm bedragen. De kuil is hierbij gedefinieerd als zijnde tenminste de laatste 125 rijen van de mazen in het sleepnet.

Vóór 1 januari 2018 zal het Stuurcomité advies inwinnen van relevante wetenschappelijke instituten om te controleren of de resultaten van het monitoren van het garnalen bestand aanwijzingen geven dat het model correct is en of het met de huidige informatie nog steeds voorspeld dat een grotere maaswijdte een hogere lange termijn opbrengst teweegbrengt. Indien dit niet het geval is dan zal C4.2 op basis van wetenschappelijk advies opnieuw worden geëvalueerd.

C4.3 Vanaf 1 mei 2020 zal de maaswijdte die in C4.1 beschreven staat 26 mm bedragen. De kuil is hierbij gedefinieerd als zijnde tenminste de laatste 125 rijen van de mazen in het sleepnet.

Vóór 1 januari 2020 zal het Stuurcomité advies inwinnen van relevante wetenschappelijke instituten om te controleren of de resultaten van het monitoren van het garnalen bestand aanwijzingen geven dat het model correct is en of het met de huidige informatie nog steeds voorspeld dat een grotere maaswijdte een hogere lange termijn opbrengst teweegbrengt. Indien dit niet het geval is dan zal C4.3 op basis van wetenschappelijk advies opnieuw worden geëvalueerd.

Indien een stijging van de gemiddelde visserij inspanning van de vaartuigen ('uren op zee' o.i.d.) het behalen van de hoge lange termijn duurzame vangsten in de weg staat, worden maatregelen genomen om de visserij inspanning te verminderen of de verhoging van deze inspanning op een andere manier tegen te gaan.

C5. Vermijden van recruitment overbevissing

Niets wijst er op dat het bestand van de grijze garnaal ooit een recruitment overbevissing heeft mee gemaakt, noch dat dit zal gebeuren. Echter, in het kader van het voorzorgsprincipe, is het nodig om de

visserij te verminderen indien het garnalen bestand onder een voorafbepaald voorzorgsniveau komt aangezien dit voorzorgsniveau er op wijst dat het garnalenbestand in de Noordzee verminderd is.

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 is een indicatie dat de grijze 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 verzameld de werkgroep de gemiddelde LPUE-gegevens van alle vaartuigen (uit elektronische logboeken en van afslagen). Deze gegevens worden aan het einde van de kalendermaand vergeleken met de vooraf bepaalde referentiewaardes zoals die in onderstaande tabel 1 zijn weergegeven.

Tabel 1: Maandelijks referentie waardes die voor management maatregelen gebruikt worden. Referentiewaardes representeren een percentage (tussen haakjes) van de gemiddelde maandelijks LPUE-waardes van 2002 & 2007. Deze jaren zijn kenmerkend aangezien LPUE-waardes van deze jaren zowel laag als gemiddeld waren. Referentiewaardes 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

Als de gemiddelde LPUE van een kalendermaand (of zoveel mogelijk van de kalendermaand als beschikbaar is voor berekening – zie hieronder) onder referentiewaarde 1 voor de betreffende maand komt dan zal de visserij voor de eerste twee weken van de kalendermaand nádat de berekening is uitgevoerd voor elk vaartuig worden beperkt tot de hoeveelheid uren die in onderstaand Ecologisch Waarborg Systeem (tabel 2) zijn vermeld.

Zolang de gemiddelde LPUE-waardes onder referentiewaarde 1 blijven, zal de frequentie van monitoren worden verhoogd en zal de gemiddelde LPUE over twee weken (in plaats van per kalender maand) worden berekend.

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

² Bron: ICES Advisory Committee, 2014

Tabel 2: Scenario's en management maatregelen indien LPUE waardes onder de vooraf bepaalde referentie waardes komen. Het Ecologisch Waarborg Systeem is gebaseerd op de ICES hockeystick methode³ en wordt eenvoudig 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, berekent vanaf vertrek tot aankomst in de haven.
3	Ref 2 > LPUE > Ref 3	Vaartuigen mogen maximaal 60 uur per kalender week op zee zijn, berekent vanaf vertrek tot aankomst in de haven.
4	Ref 3 > LPUE > Ref 4	Vaartuigen mogen maximaal 48 uur per kalender week op zee zijn, berekent vanaf vertrek tot aankomst in de haven.
5	Ref 4 > LPUE > Ref 5	Vaartuigen mogen maximaal 36 uur per kalender week op zee zijn, berekent vanaf vertrek tot aankomst in de haven.
6	LPUE < Ref 5	Limiet referentie waarde. Vaartuigen mogen maximaal 24 uur per kalender week op zee zijn, berekent vanaf vertrek tot aankomst in de haven.

Gegevens voor een bepaalde maand zullen worden verzameld en de LPUE zal worden berekend gedurende de eerste kalender week die volgt op de 28^{ste} van de voorafgaande maand (inclusief de overige dagen waarvoor gegevens beschikbaar zijn). Vaartuigen zullen op zijn laatst op vrijdag van deze week elektronisch geïnformeerd worden indien er veranderingen plaatsvinden met betrekking tot de maximaal toegestane vis-uren. De inspanningsbeperkende maatregelen gaan in op de eerstvolgende maandag.

C5.1 Het is geen enkel vaartuig toegestaan om langer op zee te zijn en op grijze garnalen te vissen dan de maximaal toegestane hoeveelheid 'uren op zee' zoals deze door de Werkgroep en/of het Stuurcomité wordt bepaald.

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 managementplan daadwerkelijk het gestelde doel bereikt.

De visserij inspanning van alle vaartuigen zal gemonitord worden door:

'Uren op zee' 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 vloot register zal basisgegevens van alle deelnemende vaartuigen bevatten (zoals de naam, het scheepsnummer, de lengte, het motorvermogen, etc.). Dit register zal worden uitgebreid naar een vloot inventaris, inclusief technische informatie over vaartuigen die ervoor zorgt dat veranderingen in de visserij efficiëntie inzichtelijk worden. Boom lengte 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.

³ Bron: ICES, 2015.

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

De Grijsse Garnaal Coöperatieve MSC Groep zal jaarlijks wetenschappelijk advies van een relevant wetenschappelijk instituut inwinnen om te evalueren of het managementplan de gestelde doelen waarmaakt, met inbegrip van (maar niet noodzakelijk beperkt tot):

Het bereiken van het doel van hoge en lange termijn duurzame vangsten;

Het vermijden van overbevissing op recruitment; en

Het minimaliseren van de ongewenste bijvangst.

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 managementplan 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 grijze garnalen (zie C3: sorteren van de vangst), veel voorkomende vissen en invertebraten; en zeldzame of beschermde soorten (zie E2: ETP soorten). De vergroting van de maaswijdte (zie C2.4 en C4), het zeefnet (C3.1) en de waterstroom in de spoelsortermachine (C3.2) zorgen voor een minimaal aantal (en minimale sterfte) van overige vissen en ongewervelden in de vangst.

De Grijsse Garnaal Coöperatieve MSC Groep 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-registratie systeem te hebben om de impact in kaart te brengen die de garnalenvisserij heeft op deze soorten.

De Grijsse Garnaal Coöperatieve MSC Groep zorgt ervoor dat elk vaartuig een ETP-registratie formulier (zowel op papier als elektronisch) en een identificatie gids heeft om de vissers te helpen de soorten te identificeren. De producenten organisaties 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.

E2.1 Vaartuigen moeten alle incidentele vangsten van bedreigde en beschermde soorten in de ETP-registratie opnemen. Wanneer er niet een standaard zeefnet gebruikt wordt, dient genomen technische bijvangstreductiemaatregel te worden gespecificeerd onder het kopje opmerkingen.

Levensvatbare exemplaren moeten zo snel en zo voorzichtig mogelijk worden vrijgelaten. Elk vaartuig moet een ETP-identificatiegids of -document aan boord hebben om correcte

identificatie te waarborgen. ETP-formulieren worden aan de producentenorganisaties gestuurd.

E3. Zeebodem

De visserij op grijze garnalen vindt voornamelijk plaats op de relatief ondiepe, zanderige bodem types 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 grijze garnalen een visserij blijft waarbij lichte tuigen gebruikt worden en voorkomt hiermee dat geen verstoring plaatsvindt onder de oppervlakte van de bodem.

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

E4. Afval en olie

E4.1 Al het in-organisch 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 haven recyclingsinitiatieven, etc.).

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

F. Overige stakeholders

Stakeholders met een belang in het beheer van de visserij op grijze garnalen zijn onder andere ook andere vissers en hun organisaties om de Noordzee, alsmede de milieuorganisaties en andere organisaties die het openbaar belang nastreven. De meerderheid van deze andere stakeholders is georganiseerd in de Noorzee Adviesraad (NSAC).

De Grijze Garnaal Coöperatieve MSC Groep zal tenminste eenmaal per jaar de veranderingen (indien nodig) van het managementplan en de resultaten van de wetenschappelijke evaluatie en monitoring aan de NSAC (of een subgroep hiervan) presenteren. De Grijze Garnaal Coöperatieve MSC Groep verwelkomt advies van de NSAC en zal de veranderingen die het Stuurcomité behulpzaam acht in het behalen van de doelstellingen van het plan, incorporeren in het managementplan.

Gedurende het gehele certificeringstraject zal een werkgroep, bestaande uit visserij en milieuorganisaties – en indien gezamenlijk overeengekomen andere stakeholders – minimaal twee keer per jaar bijeenkomen. Tijdens deze bijeenkomsten zal er gediscussieerd/onderhandeld worden over de implementatie van de voorwaarden en aanbevelingen waarbij er extra aandacht is voor de duurzaamheid van de visserij en de beschermingsdoelen van het gebied waarin de visserij actief is. De bijeenkomsten zullen twee keer per jaar plaatsvinden, eenmaal rond de jaarlijkse MSC-audit, en eenmaal halverwege. De coördinator van de werkgroep is afkomstig uit de visserij. De milieuorganisaties wijzen één contactpersoon aan. Informatie, zoals informatie voor de jaarlijkse audit, wordt ook aan de milieuorganisaties verstrekt alvorens de vergaderingen. Op deze informatie is een passende vertrouwelijkheidsvereinstemming van toepassing.

G. Onafhankelijke controle

Omdat veel van de regels van dit managementplan verder gaan dan de wettelijke vereisten van de EU en de nationale staten is het nodig om een onafhankelijke controle van vaartuigen en organisaties uit te voeren om zeker te stellen dat de regels van het managementplan worden nageleefd.

De controle van de implementatie van het managementplan zal door één of meerdere onafhankelijke controleurs worden gedaan. Indien controles door meer dan één controleur worden uitgevoerd zullen deze controleurs nauw samenwerken om er voor te zorgen dat controles overal op eenzelfde manier uitgevoerd worden.

De controleurs zullen ieder kalender jaar tenminste 20% van alle vaartuigen per land controleren. Controles zijn onaangekondigd en zullen gespreid plaatsvinden om een behoorlijke geografische dekking te waarborgen.

De producenten organisaties zullen tenminste één keer per kalenderjaar gecontroleerd worden, zeevaststations tenminste twee keer per kalenderjaar.

Alle deelnemende partijen en producenten organisaties beloven om de controleurs en hun werk ten volle te steunen. De producenten organisaties zijn verantwoordelijk voor het naleven van de regels van dit managementplan door hun leden.

G1.1 Leden zijn verplicht om hun vaartuig(en) te laten inspecteren door de controleurs. Indien een lid weigert deze controle uit te laten voeren, zal de controleur automatisch aannemen dat de deelnemer zich niet houdt aan de regels van dit managementplan.

Een inspectie protocol zorgt voor een gestandaardiseerde en vergelijkbare manier van controleren van producenten organisaties en vaartuigen. Dit protocol is op de regels van dit managementplan gebaseerd. Ingevulde inspectierapportages (op basis van het inspectieprotocol) worden tenminste 5 jaar bewaard.

De controleur(s) brengen elke 3 maanden verslag uit aan het Stuurcomité van het aantal uitgevoerde inspecties en de hoeveelheid en het type van overtredingen per land en per producenten organisatie.

H. Sancties

In de sanctie bijlage H.1. die bij het managementplan hoort worden de sancties die na overtreding van de regels van het managementplan worden opgelegd beschreven.

H1. Proces

De controle-instantie (d.w.z. het controle team) zal na iedere inspectie een schriftelijk verslag maken van de bevindingen, inclusief eventuele overtredingen van het managementplan. Het lid heeft na de controle de mogelijkheid om opmerkingen te plaatsen bij dit inspectierapport voordat hem gevraagd wordt te tekenen. Het controle team zal het rapport zo snel mogelijk, elektronisch sturen aan de PO bij welke het schip lid is.

De PO is verantwoordelijk voor het laten naleven van de regels van het managementplan door haar leden. Indien een overtreding plaatsvindt dient de PO binnen 14 dagen na ontvangst van het inspectierapport, een schriftelijke waarschuwing of boete brief aan het lid te sturen. Een waarschuwing zal tenminste bevatten: de overtreding die door het controle team is geconstateerd en de regels van het managementplan die niet nagekomen zijn; de sanctie voor een toekomstige (herhaalde) overtreding; en de mogelijkheid voor een lid om bezwaar aan te tekenen.

Een boete brief zal tenminste bevatten: de overtreding die door het controle team is geconstateerd en de regels van het managementplan die niet nagekomen zijn; de betreffende sanctie zoals die in de sanctie bijlage staat en de datum van inwerkingtreding van deze sanctie; een factuur voor de geldelijke boete en instructies voor het lid hoe de PO te informeren indien het lid wenst zijn boete in de vorm van

inspanningsvermindering (i.p.v. geldelijke boete) te voldoen; en de mogelijkheid voor een lid om bezwaar aan te tekenen.

De sanctie zal zeven dagen na verzending van de boete brief in werking treden. Als een lid de sanctie in de vorm van een verminderde visserijinspanning wil ondergaan, zal het lid de PO binnen deze zeven dagen informeren van zijn intenties hieromtrent; indien er geen bericht bij de PO binnen komt zal het lid de geldelijke boete betalen.

Boete facturen dienen binnen 15 dagen na de inwerkingtreding van de boete betaald te zijn. Inspanningsverminderingen en schorsingen treden in werking om middernacht op de datum van de inwerkingtreding van de sanctie, of, indien de datum van inwerkingtreding geen werkdag is, op de eerste werkdag hierna.

In het geval dat een visserman kiest voor verminderde visserijinspanning betekent dit dat: vanaf de dag van inwerkingtreding van de sanctie, en voor zolang als deze vermindering geldt, het vaartuig de haven niet mag verlaten om op grijze garnalen te vissen.

H2. Bezwaar

Indien het lid bezwaar wenst te maken op de beslissing met betrekking tot de overtreding, moet dit binnen zeven dagen na dagtekening van de boete of waarschuwing gebeuren. Bezwaar wordt schriftelijk aan de PO gezonden en zal een opschortende werking op de datum van inwerkingtreding van de boete hebben. De PO zal de redelijkheid van de boete heroverwegen naar aanleiding van het bezwaarschrift en eventueel andere informatie die dit bezwaar bevat. De PO zal het lid schriftelijk meedelen wat haar besluit omtrent de boete is: handhaven, wijzigen of annuleren. Indien de boete gehandhaafd of gewijzigd wordt zal deze brief een nieuwe datum, zeven dagen later, bevatten wanneer de boete voldaan dient te worden.

Binnen deze tweede periode heeft het lid de mogelijkheid om een schriftelijk bezwaarschrift in te dienen bij het Stuurcomité, wederom heeft dit een opschortende werking van de inwerkingtreding van de boete tot gevolg. Het Stuurcomité zal het bezwaar overwegen en zal het lid informeren over haar beslissing om de boete te handhaven, te wijzigen of de annuleren. De beslissing van het Stuurcomité is definitief en zowel het lid als de PO zal schriftelijk geïnformeerd worden, waaronder een nieuwe datum vermeld zal worden wanneer de boete voldaan dient te zijn (tenzij de boete is geannuleerd).

H3. Regels voor PO's en zeefstations

Indien een PO of een zeefstation de regels van het managementplan overtreedt zal het controle team de betreffende partij en het Stuurcomité informeren. Het Stuurcomité is er verantwoordelijk voor dat een passende sanctie wordt toegepast.

PO's zullen de bedragen die zij binnen krijgen van eventuele boetes, die aan hun leden zijn opgelegd, overdragen aan de partij waar zij deelnemer van zijn (d.w.z. de CVO, MSC-GbR of de DFPO).