

CRANGON CRANGON MANAGEMENTPLAN

Versie 1.2 (bijgewerkt: 15-12-2022)

LET OP: Aangezien dit document een vertaling van het Engelstalige trilaterale managementplan is, kunnen er onverhoopt vertaalfouten zijn opgetreden. Het Engelstalige trilaterale managementplan is altijd leidend.

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

Inhoudsopgave

Definities.....	1
A. Managementdoel	2
B. Managementstructuur en proces.....	2
B1. Het Stuurcomité.....	2
B2. Delen van de kosten.....	3
C. Management van de visserij	3
C1. Deelnemende vaartuigen	3
C2. Algemene regels voor capaciteit, inspanning en tuigen	3
C3. Sorteren van de vangst	4
C4. Hoge lange termijn duurzame vangsten	5
C5. Vermijden van recruitment overbevissing	7
D. Monitoring en onderzoek	9
E. Invloeden op het ecosysteem	9
E1. Ongewenste vangsten	9
E2. ETP-soorten	10
E3. Zeebodem.....	10
E4. Afval en olie	10
F. Overige stakeholders	11
G. Onafhankelijke controle.....	11
H. Sancties	12
H1. Proces	12
H2. Bezwaar en beroep.....	12
H3. Regels voor PO's en zeefstations.....	13
Bijlage 1 - Sanctiematrix.....	I

Definities

Grijze 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 grijze garnalen vissen; lid is van één van de Producentenorganisaties; en bij de Producentenorganisatie te boek staat als lid van het managementplan.
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 managementplan.
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 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 het bewerkstelligen van een duurzame garnalenvisserij door een ecologisch verantwoorde, gezamenlijk beheerde visserij te creëren met duurzame en hoge lange-termijnopbrengsten van de doelsoort en geminimaliseerde effecten op het mariene ecosysteem.

B. Managementstructuur en proces

B1. Het Stuurcomité

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

Het Stuurcomité bestaat uit minstens 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 ondersteund worden door een Projectwerkgroep (PWG), evenals door de actieve steun van alle PO's die onderdeel uitmaken van de Grijze Garnaal Coöperatieve MSC Groep.

B2. Delen van de kosten

De gemeenschappelijke kosten die voor het uitvoeren van het managementplan 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 grijze garnalen vist met een lichtgewicht boomkortuig met klossenpees, kan deelnemen aan het managementplan zolang:

- C1.1** Het schip eigendom is van een lid van één van de partijen van dit managementplan (hetzij direct, hetzij indirect via een producentenorganisatie);
- C1.2** Het lid en het vaartuig niet zijn uitgesloten van deelname aan het managementplan 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 managementplan om met een pulstuig op de grijze garnaal 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 managementplan terug te trekken, zal dit vaartuig voor tenminste 12 maanden uitgesloten zijn van het managementplan (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 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 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 managementplan. De huidige lijst van deelnemende vaartuigen is te vinden op <https://www.garnalervisserij.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 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 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.
- 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 te allen tijde – 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** **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 grijze garnaal; de totale aanlanding is ziftsel plus marktwaardige grijze garnalen. Bedorven grijze 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 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 van deelnemende schepen 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 hetsleepnet.

C4.2 Vanaf 1 mei 2019 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 2019 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 januari 2023 zal de maaswijdte die in C4.1 beschreven staat 25 mm bedragen voor deelnemende vaartuigen die lid zijn van de CVO of MSC-GbR en 24 mm bedragen voor deelnemende vaartuigen die lid zijn van de DFPO. De kuil is hierbij gedefinieerd als zijnde tenminste de laatste 125 rijen van de mazen in het sleepnet.

Vóór 1 januari 2022 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.

Zoals eerder beschreven, geven modelresultaten aan dat het vergroten van de kuilmaaswijdte naar 26 mm een manier is om op lange termijn hoge duurzame opbrengsten te behalen. De relevante wetenschappelijke instellingen geven aan dat een alternatieve manier om op lange termijn hoge duurzame opbrengsten te bereiken, het verminderen van de effort van de vissersvloot is. Met betrekking tot C4.3 blijkt uit wetenschappelijke berekeningen dat een effort-reductie van 6,1% op jaarbasis vergelijkbare effecten zou moeten hebben als een maaswijdtevergroting van 25 mm naar 26 mm. Een effort-reductie van 12% op jaarbasis zou vergelijkbare effecten moeten hebben als een maaswijdtevergroting van 24 mm naar 26 mm. In dit licht zullen CVO- en MSC-GbR-vaartuigen hun effort met 6,1% per jaar verminderen en zullen DFPO-vaartuigen hun effort met 12% per jaar verminderen. Deze maatregel gaat in per 1 januari 2023. Om in 2022 al een stap voorwaarts te maken, heeft het SC in 2022 een effort-reductie-pilot uitgevoerd.

C4.4 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 hun effort met minimaal 12% per jaar verminderen jaar. Effort is de tijd die buiten de haven wordt doorgebracht voor enig visserijactiviteit op *Crangon crangon*, 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) <i>of</i> W2. Visweek van maandag 00.00u tot donderdag 12.00u; geen effort van donderdag 12.00u tot vrijdag 12.00u
Maatregelperiode:	Kalenderweek 25 t/m 36
Reductiescenario:	Z1. Visweek van maandag 00.00u tot donderdag 12.00u; geen effort van donderdag 12.00u tot vrijdag 12.00u <i>of</i> Z2. Twee weken van zeven aaneengesloten dagen zonder effort. Dit scenario is alleen mogelijk bij vooraf aangeven van de gekozen weken.
MSC-GbR	
Maatregelperiode:	Kalenderweek 1 t/m 8
Reductiescenario:	Vier weken van zeven aaneengesloten dagen zonder effort. Dit scenario is alleen mogelijk bij vooraf aangeven van de gekozen weken.
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.
DFPO	
Maatregelperiode:	1 februari t/m 28 februari
Reductiescenario:	Geen effort tijdens de maatregelperiode
Maatregelperiode:	<i>Wordt in een later stadium bevestigd</i>
Reductiescenario:	<i>Wordt in een later stadium bevestigd</i>

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 projectwerkgroep de gemiddelde LPUE-gegevens van alle deelnemende vaartuigen (uit elektronische logboeken en van afslagdata). Deze gegevens worden na het einde van de kalendermaand

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

² Bron: ICES Advisory Committee, 2014

– 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 referentiewaarden (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).

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 hockeystick methode³ 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.

³ Bron: ICES, 2015.

[http://ices.dk/sites/pub/Publication%20Reports/Advice/2015/2015/General context of ICES advice 2015.pdf](http://ices.dk/sites/pub/Publication%20Reports/Advice/2015/2015/General_context_of_ICES_advice_2015.pdf)

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.

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 grijze garnalen te vissen dan de maximaal toegestane hoeveelheid zee-uren zoals deze door de Projectwerkgroep 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:

- 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 Grijze Garnaal Coöperatieve MSC Groep zal jaarlijks wetenschappelijk advies van een relevant wetenschappelijk instituut inwinnen om te evalueren of het managementplan 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 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), veelvoorkomende vissen en invertebraten; en zeldzame of beschermde soorten (zie E2: ETP soorten). De maaswijdtevergroting (zie C2.4 en 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 Grije 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-registratiesysteem te hebben om de impact in kaart te brengen die de garnalenvisserij heeft op deze soorten.

De Grije Garnaal Coöperatieve MSC Groep 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** **Vaartuigen moeten alle incidentele vangsten van bedreigde en beschermde soorten in de ETP-registratie opnemen. Wanneer er niet een standaard zeefnet gebruikt wordt, dient de 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-determinatiegids aan boord hebben om correcte determinatie te waarborgen. ETP-formulieren worden aan de producentenorganisatie of partij gestuurd.**

E3. Zeebodem

De visserij op grijze garnalen 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 grijze 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.

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 havenrecyclingsinitiatieven, 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 rondom de Noordzee, alsmede de milieuorganisaties en andere organisaties die het openbaar belang nastreven. De meerderheid van deze andere stakeholders is georganiseerd in de Noordzee 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 vertrouwelijkheidsafspraken van toepassing.

G. Onafhankelijke controle

Aangezien veel van de regels in dit managementplan 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.

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

De controle instantie zal ieder kalenderjaar tenminste 20% van alle vaartuigen per land controleren. Controles zijn onaangekondigd en zullen gespreid plaatsvinden om een redelijke geografische dekking te waarborgen.

De producentenorganisaties en zeefstations zullen tenminste één keer per kalenderjaar gecontroleerd worden.

Alle deelnemende partijen en producentenorganisaties beloven om de controle instantie en haar werk ten volle te steunen. De producentenorganisaties zijn verantwoordelijk voor het naleven van de regels van dit managementplan door hun leden.

Een inspectieprotocol zorgt voor een gestandaardiseerde en vergelijkbare manier van controleren van producentenorganisaties 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 controle instanties 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 producentenorganisatie.

G1.1 Deelnemende vaartuigen dienen mee te werken aan een inspectie aan boord.

H. Sancties

In de sanctiematrix van het managementplan (bijlage 1) staan de sancties die van toepassing zijn op overtredingen van de regels in het managementplan.

H1. Proces

De controle instantie stelt een schriftelijk verslag op van elke inspectie, inclusief eventuele overtredingen. Het lid krijgt de gelegenheid om opmerkingen over het scheepsinspectierapport op te nemen alvorens het te ondertekenen. De controle instantie stuurt het rapport zo spoedig mogelijk, maar binnen 14 dagen na constatering van de overtreding, via elektronische weg naar de PO waarbij het vaartuig is aangesloten.

De PO is verantwoordelijk voor de naleving van de regels van het managementplan door haar leden. Indien een overtreding plaatsvindt, dient de PO binnen 14 dagen na ontvangst van het rapport een waarschuwings- of sanctiebrief aan het lid te sturen.

Een waarschuwingsbrief zal tenminste bevatten: de overtreding die door de controle instantie is geconstateerd en de niet nagekomen regel(s) in het management; de sanctie voor een toekomstige (herhaalde) overtreding; en de mogelijkheid voor een lid om bezwaar aan te tekenen.

Een sanctiebrief zal tenminste bevatten: de overtreding die door de controle instantie is geconstateerd en de niet nagekomen regel(s) in het management; de betreffende sanctie zoals die in de sanctiebijlage staat en de datum van inwerkingtreding van deze sanctie; instructies voor het lid hoe de PO dient te worden geïnformeerd over of de sanctie wordt voldaan middels effort-reductie (stilliggen) of boetebetaling; en de mogelijkheid voor een lid om bezwaar aan te tekenen.

De sanctie zal zeven dagen na verzending van de sanctiebrief in werking treden. Als een lid de sanctie in de vorm van een effort-reductie kan voldoen, zal het lid de PO hierover binnen de termijn van zeven dagen informeren; anders zal het lid de geldelijke boete betalen.

Boetefacturen dienen binnen 15 dagen na de inwerkingtreding van de sanctie betaald te zijn. Effort-reducties 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. Voor effort-reducties betekent dit dat vanaf de dag van inwerkingtreding van de sanctie, en voor zolang als deze reductie geldt, het vaartuig de haven niet mag verlaten om op grijze garnalen te vissen.

H2. Bezwaar en beroep

Indien het lid bezwaar wenst te maken op de overtreding, dient dit binnen 14 dagen na dagtekening van de sanctie- of waarschuwingsbrief 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 sanctie heroverwegen naar aanleiding van het bezwaarschrift en eventueel andere informatie die dit bezwaar bevat. De PO zal het lid en de controle instantie schriftelijk informeren over haar besluit om de sanctie te handhaven, te wijzigen of in te trekken. Indien de boete gehandhaafd of gewijzigd wordt, zal de sanctie zeven dagen na dagtekening van de besluitbrief van de PO op het bezwaar in werking treden.

Binnen deze tweede periode heeft het lid en de controle instantie de mogelijkheid om zich te beroepen op

het besluit van de PO. Het beroep dient schriftelijk in te worden gediend bij de PO en zal een opschortende werking op de datum van inwerkingtreding van de boete hebben. De PO dient het Stuurcomité om advies te vragen over haar besluit om de sanctie te handhaven, te wijzigen of in te trekken. Het besluit van de PO op het beroep is definitief en zowel het lid als de controle-instantie dient hierover schriftelijk geïnformeerd worden. Indien de boete gehandhaafd of gewijzigd wordt, zal de sanctie zeven dagen na dagtekening van de besluitbrief van de PO op het beroep in werking treden.

H3. Regels voor PO's en zeefstations

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

PO's dragen de waarde van eventuele door haar leden betaalde boetes over aan de partij waarvan zij deelnemer is. (d.w.z. CVO, MSC-GbR of DFPO).

Bijlage 1 - Sanctiematrix

Artikel managementplan	Aantal overtredingen en bijbehorende sancties						Opmerkingen
	1	2	3	4	5	6	
C2.1 & C5.1 200 dagen & HCR	€100/uur of 2 uur/uur	€200/uur of 4 uur/uur	Exclusion				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 & C2.3 Breedte boom & gewicht tuig	Waarschuwing*	Uitsluiting					Na de eerste waarschuwing* krijgt de deelnemer 14 dagen om zijn tuig aan te passen, waarna een tweede controle wordt uitgevoerd.
C2.4, C3.1, C4.1, C4.2 & C4.3 Maaswijdte & zeefnet		€1000 or 48 uur	Uitsluiting				
C3.3 & C3.4 Zeefstations	Waarschuwing	Uitsluiting					Uitsluiting betekent in dit geval dat het zeefstation wordt uitgesloten van MSC goedgekeurde aanlandingsplaatsen.
C3.5 Ziftselpercentage 15-17,5%	Waarschuwing	€125 + €3/kg of 6 uur + 8 min/kg	€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	Uitsluiting	Een deelnemer zal alleen beboet worden indien hij meer dan één keer heeft aangeland binnen het blok van twee weken. De extra boete, gerelateerd aan kg, is berekend over de kilo's ziftsel boven de 15%-grens.
C3.5 Ziftselpercentage >17,5%		€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		
C4.4 Effort-reductiemaatregel (tot 1 uur overtreding)	€125/uur	€125/uur	Uitsluiting				De boete wordt berekend a.d.h.v. de effort (zoals beschreven in C4.4) 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 C4.4 bevat, telt als een enkele overtreding.
C4.4 Effort-reductiemaatregel (vanaf 1 uur overtreding)	€250/uur	€250/uur					
D1.1 & E2.1 Dataverzameling en ETP-registratie	Waarschuwing	Uitsluiting					De deelnemer zal herinnerd worden (door een tekstbericht o.i.d.) voordat een officiële waarschuwing of uitsluiting wordt toegekend.
G1.1 Weigering controle/inspectie	€1000 of 48 uur	Uitsluiting					Er wordt geen waarschuwing gegeven.

- * Deze waarschuwing is van toepassing op alle artikelen in het managementplan die zijn genoemd in de voorgaande kolom: d.w.z. C2.2, C2.3, C2.4, C3.1, C4.1, C4.2 en C4.3. Indien een vaartuig al een keer is gewaarschuwd wegens overtreding van een van deze artikelen, geldt een volgende overtreding van een van deze artikelen als een tweede overtreding.
- 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. 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 2 jaar geleden is, telt deze overtreding niet meer mee voor het aantal overtredingen voor dat vaartuig.