I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

VERORDNUNG (EWG) Nr. 1956/88 DES RATES

vom 9. Juni 1988

zur Durchführung der Regelung gemeinsamer internationaler Inspektion der Organisation für die Fischerei im Nordwestatlantik

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 170/83 des Rates vom 25. Januar 1983 zur Einführung einer gemeinschaftlichen Regelung für die Erhaltung und Bewirtschaftung der Fischereiressourcen [1], insbesondere auf Artikel 11,

auf Vorschlag der Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Das Übereinkommen über die künftige multilaterale Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Fischerei im Nordatlantik (nachstehend NAFO-Übereinkommen genannt) wurde von der Gemeinschaft mit der Verordnung (EWG) Nr. 3179/78 [2] genehmigt und trat am 1. Januar 1979 in Kraft.

Die mit dem NAFO-Übereinkommen gegründete Organisation für die Fischerei im Nordwestatlantik (NAFO) hatte ein internationales Programm gegenseitiger Inspektion erlassen, das gegenseitige Rechte zur Inspektion und Kontrolle von Schiffen durch die Vertragsparteien sowie die Verfolgung und Ahndung von Verstößen durch die Flaggenstaaten vorsah. Bei der Durchführung dieses Programms zeigten sich gewisse Schwächen. Daher hat die Gemeinschaft am 26. Juni 1986 ihre Absicht notifiziert, nach einer Frist von zwölf Monaten nicht mehr an das internationale Programm gegenseitiger Inspektion gebunden zu sein. Bis zur Annahme einer geänderten NAFO-Regelung erließ der Rat mit der Verordnung (EWG) Nr. 3251/87 [3] eine autonome Zwischenregelung für die Kontrolle von Schiffen der Gemeinschaft im NAFO-Regelungsbereich.

Die NAFO-Fischereikommission hat am 10. Februar 1988 einen Vorschlag für ein geändertes Inspektionsprogramm mit dem Titel „Regelung gemeinsamer internationaler Inspektion" angenommen. Nach Artikel XI des NAFO-Übereinkommens wird der Vorschlag mit Wirkung vom 10. Juni 1988 für die Vertragsparteien verbindlich, wenn diese keine Einwände erheben. Die geänderte Regelung ist für die Gemeinschaft annehmbar.

Es ist angezeigt, die Kontrolle von Gemeinschaftsschiffen im NAFO-Regelungsbereich auf die Einhaltung anderer einschlägiger Gemeinschaftsmaßnahmen zur Erhaltung und Kontrolle der Fischereiressourcen auszudehnen.

Im Interesse der Überwachung der Fischereitätigkeit von Gemeinschaftsschiffen im NAFO-Regelungsbereich müssen die Mitgliedstaaten untereinander und mit der Kommission bei der Durchführung der geänderten Regelung und den anderen einschlägigen Gemeinschaftsmaßnahmen zusammenarbeiten.

Die geänderte Regelung gilt unbeschadet der nach Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2241/87 des Rates vom 23. Juli 1987 zur Festlegung bestimmter Maßnahmen zur Kontrolle der Fischereitätigkeit [4] bestehenden Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Überwachung und Kontrolle der Gemeinschaftsschiffe, die im NAFO-Regelungsbereich die Fischerei und zugeordnete Tätigkeiten ausgeübt haben.

Es ist festzulegen, nach welchem Verfahren Durchführungsbestimmungen zu der geänderten Regelung und zu der vorliegenden Verordnung erlassen werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die von der NAFO-Fischereikommission am 10. Februar 1988 angenommene Regelung gemeinsamer internationaler Inspektion (nachstehend „Regelung" genannt) findet in der Gemeinschaft Anwendung.

Der Wortlaut der Regelung ist dieser Verordnung beigefügt.

Artikel 2

(1) Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften bestellt Gemeinschaftsinspekteure für die Regelung. Die

(1) ABl. Nr. L 24 vom 27. 1. 1983, S. 1.
(2) ABl. Nr. L 378 vom 30. 12. 1978, S. 1.
(3) ABl. Nr. L 314 vom 4. 11. 1987, S. 1.
(4) ABl. Nr. L 207 vom 29. 7. 1987, S. 1.

Inspekteure können von der Kommission oder von einem Mitgliedstaat ernannt werden. Ein Gemeinschaftsinspekteur kann an Bord der Schiffe der Mitgliedstaaten gestellt werden, die Inspektionsaufgaben im NAFO-Regelungsbereich wahrnehmen.

(2) Neben ihren Aufgaben im Rahmen der Regelung kontrollieren die Gemeinschaftsinspekteure im Regelungsbereich die Gemeinschaftsschiffe, für die die Regelung gilt, auch auf Einhaltung jeder anderen für diese Schiffe geltenden Erhaltungs- oder Kontrollmaßnahmen der Gemeinschaft.

Artikel 3

Die Mitgliedstaaten arbeiten untereinander und mit der Kommission bei der Durchführung der Regelung zusammen.

Artikel 4

Sind Durchführungsbestimmungen zu dieser Verordnung erforderlich, so werden sie nach dem Verfahren des Artikels 14 der Verordnung (EWG) Nr. 170/83 erlassen.

Artikel 5

Die Verordnung (EWG) Nr. 3251/87 wird aufgehoben.

Artikel 6

Diese Verordnung tritt am dritten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Sie gilt mit Wirkung vom 10. Juni 1988.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Luxemburg am 9. Juni 1988.

Im Namen des Rates
Der Präsident
N. BLÜM

REGELUNG GEMEINSAMER INTERNATIONALER INSPEKTION

1. i) Die Kontrollen erfolgen durch Inspekteure der Fischereikontrollstellen der Vertragsparteien nach deren Bestellung für die Regelung gemeinsamer internationaler Inspektion (nachstehend „Regelung" genannt).

ii) Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien melden dem Exekutivsekretär jährlich bis zum 1. November die Namen der Inspekteure und der Inspektionsschiffe (einschließlich Fischereischiffe mit Inspekteuren an Bord) sowie die Kennzeichen der Hubschrauber, die sie gemäß Nummer 12 für die Regelung abstellen.

Entsprechende Änderungen seitens der Vertragsparteien werden dem Exekutivsekretär möglichst innerhalb von zwei Monaten gemeldet.

iii) Nach der Meldung an den Exekutivsekretär können bei gegenseitigem Einvernehmen zwischen den betreffenden Vertragsparteien die von einer Partei bestellten Inspekteure an Bord der für die Regelung abgestellten Inspektionsschiffe einer anderen Partei gestellt werden.

iv) Nach Erhalt der Meldung einer Vertragspartei über die Bestellung für die Regelung stellt der Exekutivsekretär der zuständigen Behörde für jeden Inspekteur dieser Partei einen numerierten Ausweis nach dem Muster in Anhang I aus. Jeder Inspekteur hat diesen Ausweis bei sich zu tragen und beim Besteigen eines Schiffes vorzuzeigen.

v) Die Inspektionsschiffe melden Tag und Uhrzeit des Beginns ihrer Inspektionsaufgaben im Rahmen der Regelung unverzüglich über Funk/Fernschreiben dem Exekutivsekretär. Alle Inspekteure an Bord gelten als NAFO-Inspekteure.

vi) Vom Beginn bis zur Beendigung ihrer Aufgaben im Rahmen der Regelung dürfen die Inspekteure und Inspektionsschiffe gegenüber Schiffen unter der Hoheit anderer Vertragsparteien keine Kontroll- und Vollzugstätigkeiten im Zusammenhang mit Rechtsvorschriften und sonstigen Bestimmungen für die Fischereizone der sie bestellenden Vertragspartei ausüben.

vii) Die Inspektionsschiffe melden Tag und Uhrzeit der Beendigung ihrer Aufgaben im Rahmen der Regelung unverzüglich über Funk und Fernschreiben dem Exekutivsekretär.

viii) In jedem Fall werden die unter Ziffer vi) genannten Zeiten in das Schiffstagebuch eingetragen. Die eingetragenen Zeiten sind für die Anwendung von Ziffer vi) maßgebend. Ist in außergewöhnlichen Fällen die Meldung nicht möglich, so gelten die Pflichten nach den Ziffern v) und vii) mit diesen Eintragungen als erfüllt.

ix) Der Exekutivsekretär übermittelt eine Zusammenfassung der von den Vertragsparteien im Rahmen der Regelung abgegebenen Meldungen innerhalb von fünfzehn Tagen nach Erhalt an alle Mitglieder der Fischereikommission (nachstehend „Kommission" genannt).

2. i) Durch ausgewogene Verteilung ihrer Inspektionen bemühen sich die Vertragsparteien um gleiche Behandlung aller Vertragsparteien mit im Regelungsbereich tätigen Schiffen.

ii) Um die objektive Durchführung und Verteilung der Inspektionen zwischen den Vertragsparteien zu gewährleisten, muß die Zahl der Inspektionen von Schiffen einer Vertragspartei durch die Inspektionsschiffe einer anderen Vertragspartei soweit wie möglich dem Anteil der Fischereitätigkeit der inspizierten Partei an der Gesamtfangtätigkeit im Regelungsbereich, insbesondere nach Fangmengen und Fangtagen, entsprechen.

3. Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien melden dem Exekutivsekretär die mit der Entgegennahme der unmittelbaren Meldung von Verstößen beauftragten Behörden und deren Mittel zum Empfang und zur Beantwortung der Mitteilungen.

Solange sich von einer Vertragspartei mehr als fünfzehn Schiffe zum Fang, zur Verarbeitung oder zum Transport von Fisch im Regelungsbereich aufhalten, muß diese dafür sorgen, daß von ihr ein Inspekteur oder eine beauftragte Behörde im Regelungsbereich bzw. in einem dem Übereinkommensbereich benachbarten Land einer Vertragspartei bereitsteht, um unverzüglich Meldungen über Verstöße entgegenzunehmen und zu beantworten.

4. Die für die Regelung abgestellten Schiffe oder Hubschrauber mit einem Inspekteur an Bord führen folgende Signale als Zeichen für die Durchführung einer Inspektion im Rahmen der Regelung:

a) bei Tageslicht und normalen Sichtverhältnissen zwei Inspektionswimpel nach dem Muster in Anhang II, die mit höchstens einem Meter Abstand vertikal übereinander angebracht sind;

b) das Beifahrzeug, mit dem der Inspekteur übersetzt, führt einen Inspektionswimpel gemäß Anhang II.

5. i) Inspektion und Kontrolle nach dieser Regelung gelten im Regelungsbereich für folgende Schiffe:

a) Fischereischiffe, die eine Fangtätigkeit im Regelungsbereich ausüben oder ausgeübt haben;

b) Schiffe, die zur Verarbeitung von Fisch an Bord ausgerüstet sind und im Regelungsbereich Fisch an Bord nehmen oder genommen haben;

c) Transportschiffe, die Fisch an Bord nehmen oder an Bord haben.

ii) Der Kapitän eines Schiffes, für das die Regelung gilt, erleichtert das Übersetzen, wenn ein Schiff oder Hubschrauber mit einem Inspekteur an Bord das entsprechende Signal des Internationalen Signalkodes gibt. Das zu inspizierende Schiff darf während des Fischens und des Auslegens oder Einholens von Fanggerät nicht zum Stoppen oder Manövrieren aufgefordert werden. Der Kapitän sorgt jedoch

a) bei Schiffen über 30 m Länge über alles für ein Fallreep gemäß Anhang III;

b) für Unterstützung beim Übersetzen mit Hubschraubern gemäß Anhang IV.

In jedem Fall muß sich der Kapitän an die üblichen Seemannsregeln halten, um einem Inspektionsteam das Übersetzen raschestens zu ermöglichen.

iii) Die für das Übersetzen von Personen mit Hubschraubern vorgesehenen Verfahren dürfen dem Kapitän des Fischereischiffes keine höhere Sorgfaltspflicht als nach internationalem Recht auferlegen.

iv) Ein Inspektionsteam besteht aus höchstens zwei für die Regelung abgestellten Inspekteuren. Der Gebrauch von Waffen im Zusammenhang mit den Inspektionen ist untersagt; insbesondere dürfen die Inspekteure keine Waffen tragen. Unbeschadet der Bestimmungen dieses Abschnitts darf das Verbot des Tragens und des Gebrauchs von Waffen nicht als Einschränkung der Durchführung von Inspektionen durch eine Vertragspartei bei Schiffen unter eigener Flagge betrachtet werden.

v) Im paarweisen Schleppnetzfang muß sich das führende Schiff bei Annäherung des Inspektionsfahrzeugs durch ein Flaggen- oder Wimpelsignal kenntlich machen.

6. i) Die Inspektionen sind so durchzuführen, daß das Fischereischiff in seiner Bewegung und Fangtätigkeit möglichst wenig behindert oder gestört wird. Außer bei offensichtlichen Verstößen darf die Inspektion höchstens drei Stunden oder, darüber hinausgehend, bis zum Einholen des Netzes und der Kontrolle des Netzes und der Fänge dauern.

Bei Abweichungen zwischen den Eintragungen im Fangbuch und den Schätzungen des Inspekteurs über die Fänge an Bord kann dieser die Berechnungen, Verfahren und einschlägigen Unterlagen zur Zusammenfassung der Fangmengen aus dem Regelungsbereich sowie die Fänge an Bord überprüfen; er verläßt dann das Schiff innerhalb einer Stunde nach Abschluß der ursprünglichen Inspektion.

Der Inspekteur beschränkt seine Ermittlungen auf die Tatsachenfeststellung im Zusammenhang mit der Einhaltung der Maßnahmen der Kommission, gegen die die Vertragspartei des inspizierten Schiffes keinen Einspruch nach Artikel XII des Übereinkommens erhoben hat. Die Inspektion erfolgt anhand des Inspektionsberichts nach dem Muster in Anhang V.

Für Anhang V Nummer 15 gilt folgendes: Ungeachtet etwaiger Einsprüche gegen Quoten nach Artikel XII des Übereinkommens faßt der Inspekteur die Eintragungen aus dem Fangbuch für die laufende Fangreise des Schiffes im Regelungsbereich nach Arten und Abteilung zusammen und hält diese Zusammenfassung im Inspektionsbericht fest. Als Beginn der laufenden Fangreise gilt die Einfahrt des Schiffes in den Regelungsbereich und als Ende das Verlassen des Übereinkommensbereichs (der die angrenzenden Häfen einschließt) für mehr als zwanzig aufeinanderfolgende Tage. Die laufende Fangreise gilt nicht als beendet, solange das Schiff Fänge aus dem Regelungsbereich an Bord führt.

Im Falle von Sprachschwierigkeiten benutzt der Inspekteur bzw. der Kapitän die entsprechenden Fragemuster nach Anhang VI in der betreffenden Sprache.

Die Vertragsparteien können mit Schreiben an den Exekutivsekretär von der Möglichkeit Gebrauch machen, daß der Inspekteur die Fangbucheintragungen ihrer Schiffe aus dem Regelungsbereich nach Arten und Abteilung nicht für die laufende Fangreise, sondern für den Quotenzeitraum zusammenfaßt und unter Nummer 15 im Inspektionsbericht festhält.

Bei seinen Untersuchungen kann der Inspekteur vom Kapitän jede erforderliche Unterstützung verlangen. Der Kapitän erleichtert die Arbeit des Inspekteurs. Jede im Vordruck vorgesehene Person kann Bemerkungen zum Inspektionsbericht abgeben und muß diesen unterzeichnen. Der Schiffskapitän erhält eine Durchschrift des Berichts.

Die Vertragsparteien, die Inspektionen durchgeführt haben, übermitteln die Einzelheiten von Verstößen schriftlich der beauftragten Behörde der Vertragspartei des inspizierten Schiffes möglichst am Werktag nach der Inspektion. Die Vertragsparteien, die Inspektionen durchgeführt haben, melden der beauftragten Behörde der Vertragspartei, deren Schiffe sie inspiziert haben, über den Exekutivsekretär alle zehn Tage die inspizierten Schiffe.

Bei Verstößen oder Abweichungen zwischen den Eintragungen im Fangbuch und den Schätzungen des Inspekteurs über die Fänge an Bord wird der zuständigen Behörde der Vertragspartei des inspizierten Schiffes so bald wie möglich nach Rückkehr des Inspektionsschiffes in den Hafen eine Abschrift des Inspektionsberichts mit entsprechenden Belegen einschließlich Zweitfotos übermittelt. Die anderen Inspektionsberichte sind im Original möglichst innerhalb von dreißig Tagen der beauftragten Behörde der Vertragspartei des inspizierten Schiffes zu übersenden. Der Exekutivsekretär erhält von jedem Inspektionsbericht eine Abschrift.

ii) Ungeachtet etwaiger Einsprüche gegen Quoten nach Artikel XII des Übereinkommens

a) sind die Inspekteure befugt, das gesamte auf dem Arbeitsdeck oder in dessen Nähe zur Verwendung bereitliegende Fanggerät zu kontrollieren und zu messen sowie die Fänge auf und unter Deck zu inspizieren und deren Menge zu schätzen und festzuhalten, soweit dies für die Feststellung erforderlich ist, ob das Schiff die Maßnahmen der Kommission einhält;

b) ist die Untersuchung des Fanggeräts in Übereinstimmung mit den Maßnahmen der Kommission vorzunehmen;

c) kann die Übereinstimmung zwischen den Fangbucheintragungen aus dem Regelungsbereich und den Schätzungen des Inspekteurs über die entsprechenden an Bord befindlichen Fänge überprüft werden und können etwaige Abweichungen in Prozent unter Nummer 18 des Inspektionsberichts (Bemerkungen) festgehalten werden;

d) können die Inspekteure ferner überprüfen, ob die Eintragungen im Fangbuch für den Quotenzeitraum bis zum Zeitpunkt der Inspektion und die entsprechenden Fänge an Bord mit den Erhaltungs- und Kontrollmaßnahmen der NAFO, Teil I Buchstabe C Ziffer 2 b) iii) übereinstimmen.

iii) Der Inspekteur ist befugt, die von ihm zur Überprüfung der Einhaltung der Maßnahmen der Kommission für erforderlich gehaltenen Untersuchungen der Fänge, Netze oder anderen Fanggeräts sowie aller einschlägigen Unterlagen vorzunehmen.

Stellt er einen Verstoß gegen die Maßnahmen fest, so

— vermerkt er diesen in seinem Bericht, unterzeichnet die Eintragung und läßt vom Kapitän gegenzeichnen;

— macht er im Fangbuch oder einem anderen einschlägigen Dokument einen von ihm abgezeichneten Vermerk mit Datum, Ort und Art des festgestellten Verstoßes. Er kann von jeder solchen Eintragung eine Abschrift anfertigen, die er vom Schiffskapitän auf jeder Seite beglaubigen läßt;

— muß er unumschränkte Möglichkeit haben, den Verstoß mit Fotografien der betreffenden Geräte und Fänge zu dokumentieren, wobei entsprechende Zweitfotos dem Kapitän auszuhändigen und dem Bericht an die zuständige Behörde der Vertragspartei des inspizierten Schiffes beizufügen sind.

iv) Stellt ein Inspekteur einen Verstoß gegen Maßnahmen fest, die es untersagen,

a) in einem Sperrgebiet oder mit bestimmten Geräten in einem Gebiet zu fischen,

b) Bestände oder Arten nach dem Zeitpunkt zu befischen, für die die Vertragspartei des inspizierten Schiffes dem Exekutivsekretär mitgeteilt hat, daß ihre Schiffe den gezielten Fang auf diese Bestände oder Arten einstellen,

c) eine Quote „Andere" ohne vorherige Benachrichtigung des Exekutivsekretärs oder mehr als sieben Werktage nach dem Zeitpunkt zu befischen, zu dem der Exekutivsekretär der Vertragspartei des inspizierten Schiffes ein entsprechendes Fangverbot mitgeteilt hat,

so muß er unverzüglich versuchen, mit einem in der Nähe befindlichen Inspekteur der Vertragspartei des inspizierten Schiffes oder der beauftragten Behörde gemäß Nummer 3 Verbindung aufzunehmen, um der Vertragspartei die Einleitung von Maßnahmen gegenüber dem Verstoß zu erleichtern. Der Kapitän des inspizierten Schiffes stellt seine Funkausrüstung und seinen Funker für Abgabe und Empfang entsprechender Meldungen zur Verfügung.

Der Schiffskapitän muß auf Verlangen des Inspekteurs jede Fangtätigkeit einstellen, die nach dessen Ansicht gegen die unter Buchstaben a) bis c) genannten Maßnahmen verstößt. Während dieser Zeit schließt der Inspekteur die Inspektion ab; kann der die Verbindung mit einem Inspekteur oder der beauftragten Behörde der Vertragspartei des inspizierten Schiffes innerhalb einer angemessenen Zeit nicht herstellen, so verläßt er das Schiff und nimmt den betreffenden Kontakt sobald wie möglich auf. Gelingt es ihm dagegen, an Bord des inspizierten Schiffes die Verbindung herzustellen, und stimmt der Inspekteur oder die beauftragte Behörde der Vertragspartei des inspizierten Schiffes zu, so kann er an Bord bleiben. Solange der Inspekteur an Bord bleibt, darf der Kapitän die Fangtätigkeit nicht wieder aufnehmen, bis sich der Inspekteur entweder aufgrund dieser Kontaktaufnahme oder der vom Schiffskapitän getroffenen Maßnahmen davon überzeugt hat, daß sich der Verstoß nicht wiederholt.

v) Der zuständige Inspekteur kann verlangen, daß der Kapitän die Teile des Fanggeräts entfernt, die nach seiner Auffassung gegen die Maßnahmen der Kommission verstoßen. Der Inspekteur läßt an allen betreffenden Teilen des Fanggeräts eine sichere Kennzeichnung anbringen und hält den Sachverhalt in seinem Bericht fest. Das Gerät ist mit der angebrachten Kennzeichnung unverändert zu belassen, bis es von einem Inspekteur oder der beauftragten Behörde der Vertragspartei des inspizierten Schiffes untersucht wurde, die über die weitere Bestimmung des Geräts entscheiden.

vi) Ein Inspekteur kann das Fanggerät so fotografieren, daß dessen Kennzeichnung und Abmessungen sichtbar sind; die fotografierten Gegenstände sind im Bericht aufzuführen. Dem Schiffskapitän sind Zweitfotos auszuhändigen.

7. Die zuständige Behörde einer Vertragspartei, der ein Verstoß eines Schiffes dieser Partei gemeldet wird, unternimmt unverzüglich Schritte zur Entgegennahme und Prüfung der Beweise über den Verstoß, leitet alle nötigen weiteren Ermittlungen zur Ahndung des Verstoßes ein und stellt möglichst eigenes Aufsichtspersonal an Bord des betreffenden Schiffes. Die zuständige Behörde der Vertragspartei des betreffenden Schiffes arbeitet mit der zuständigen Behörde der Vertragspartei, die den Inspekteur bestellt hat, voll zusammen, um sicherzustellen, daß die Beweise über den Verstoß in einer Form erhoben und gesichert werden, die ein gerichtliches Vorgehen erleichtert.

   Die zuständige Behörde einer Vertragspartei, der eine Abweichung zwischen den Eintragungen im Fangbuch und den Schätzungen des Inspekteurs gemeldet wird, stelle möglichst eigenes Aufsichtspersonal an Bord des betreffenden Schiffes und arbeitet in jedem Fall mit den NAFO-Inspekteuren zusammen, um sicherzustellen, daß die diesbezüglichen Beweise in einer Form erhoben und gesichert werden, die ein gerichtliches Vorgehen erleichtert; sie unternimmt die nötigen weiteren Ermittlungen, um geeignete Folgemaßnahmen einleiten zu können.

8. Stellt ein Inspekteur fest, daß ein Schiff dem Inspektionsteam das Übersetzen trotz entsprechender Signalgebung nicht ermöglicht, so

   i) meldet er den Verstoß so bald wie möglich einem in der Nähe befindlichen Inspekteur der Vertragspartei des betreffenden Schiffes oder der entsprechenden beauftragten Behörde;

   ii) erstellt er einen Bericht mit möglichst umfassenden Angaben einschließlich des gegebenen Signals, der Entfernung der Signalgebung, der Sicht zu dieser Zeit, des Zustands der See sowie der Wind- und Eisverhältnisse.

9. Widerstand gegen einen Inspekteur oder Nichtbeachtung seiner Anweisungen werden von dem Flaggenstaat des betreffenden Schiffes so behandelt, als handele es sich um einen Inspekteur des eigenen Landes.

10. Die Inspekteure nehmen ihre Aufgaben nach den Bestimmungen dieser Regelung wahr; sie unterstehen bei ihrem Einsatz jedoch weiterhin den Behörden ihrer Vertragspartei und bleiben ihnen gegenüber verantwortlich.

11. Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien prüfen und behandeln die Berichte von Inspekteuren anderer Vertragsparteien im Rahmen der Regelung wie Berichte ihrer eigenen Inspekteure. Die zuständigen Behörden einer Vertragspartei sind jedoch nicht verpflichtet, dem Bericht eines ausländischen Inspekteurs einen höheren Beweiswert zuzuerkennen, als er im eigenen Land des Inspekteurs hätte. Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien arbeiten zusammen, um gerichtliche und andere Verfahren aufgrund eines von einem Inspekteur im Rahmen der Regelung vorgelegten Berichts zu erleichtern.

12. Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien unterrichten den Exekutivsekretär jährlich zum 1. November über die vorläufigen Pläne zur Beteiligung ihrer Inspekteure, Schiffe und Hubschrauber an der Regelung im folgenden Kalenderjahr; der Exekutivsekretär kann den zuständigen Behörden der Vertragsparteien Vorschläge zur Koordinierung ihrer diesbezüglichen Maßnahmen, einschließlich der Zahl der Inspekteure und für sie bereitgestellten Schiffe und Hubschrauber machen.

13. Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien melden dem Exekutivsekretär jährlich zum 1. März für das vorhergehende Kalenderjahr:

   i) die Zahl der von ihnen im Rahmen der Regelung vorgenommenen Inspektionen unter Aufschlüsselung der inspizierten Schiffe nach Vertragsparteien sowie Angabe von Datum und Art etwaiger Verstöße mit Namen und Positionen der betreffenden Schiffe;

   ii) den Stand der Verfolgung ihnen von einer Vertragspartei gemeldeter Verstöße. Diese sind unter genauer Beschreibung der verhängten Strafen jedes Jahr aufzuführen, bis das Verfahren nach dem Recht des Flaggenstaats abgeschlossen ist;

   iii) als erheblich betrachtete Abweichungen zwischen den Eintragungen im Fangbuch der Schiffe ihrer Vertragspartei und den Schätzungen der Inspekteure über die Fänge an Bord der Schiffe. Diese Fälle sind jedes Jahr aufzuführen, bis der NAFO die zur Ahndung getroffenen Maßnahmen unter genauer Beschreibung nach dem Recht des Flaggenstaats verhängter Strafen mitgeteilt wurden.

14. i) Im Falle von Meinungsverschiedenheiten über Auslegung oder Durchführung der Regelung bemühen sich die betreffenden Vertragsparteien in gemeinsamen Beratungen um Beilegung.

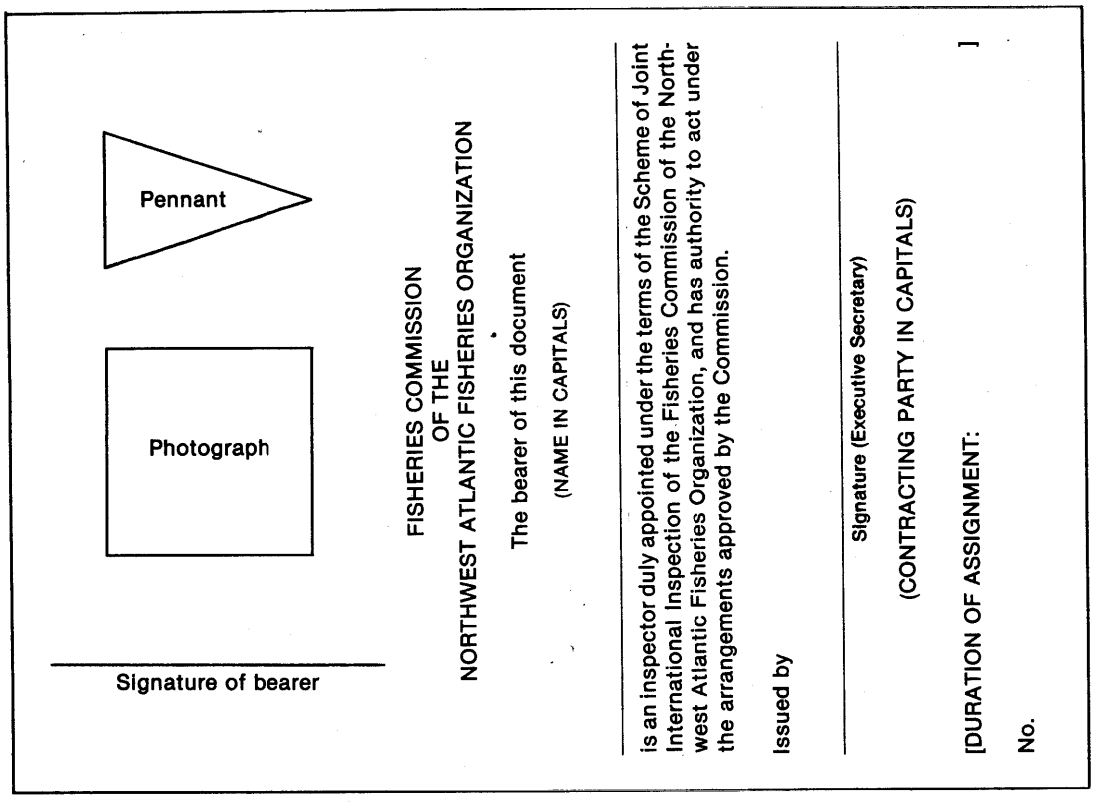
   ii) Läßt sich die Meinungsverschiedenheit in den Beratungen nicht beilegen, so wird sie vom Exekutivsekretär auf Antrag einer Vertragspartei einer Sondersitzung des Ständigen Ausschusses für internationale Kontrollen (STACTIC) unterbreitet, der einen entsprechenden Bericht erstellt und der Fischereikommission innerhalb von zwei Monaten nach seiner Sondersitzung vorlegt.

   iii) Nach Empfang des Berichts des STACTIC kann eine Vertragspartei innerhalb weiterer zwei Monate eine Sondertagung der Fischereikommission zur Prüfung des Berichts und zur Einleitung geeigneter Schritte beantragen.

ANHANG I

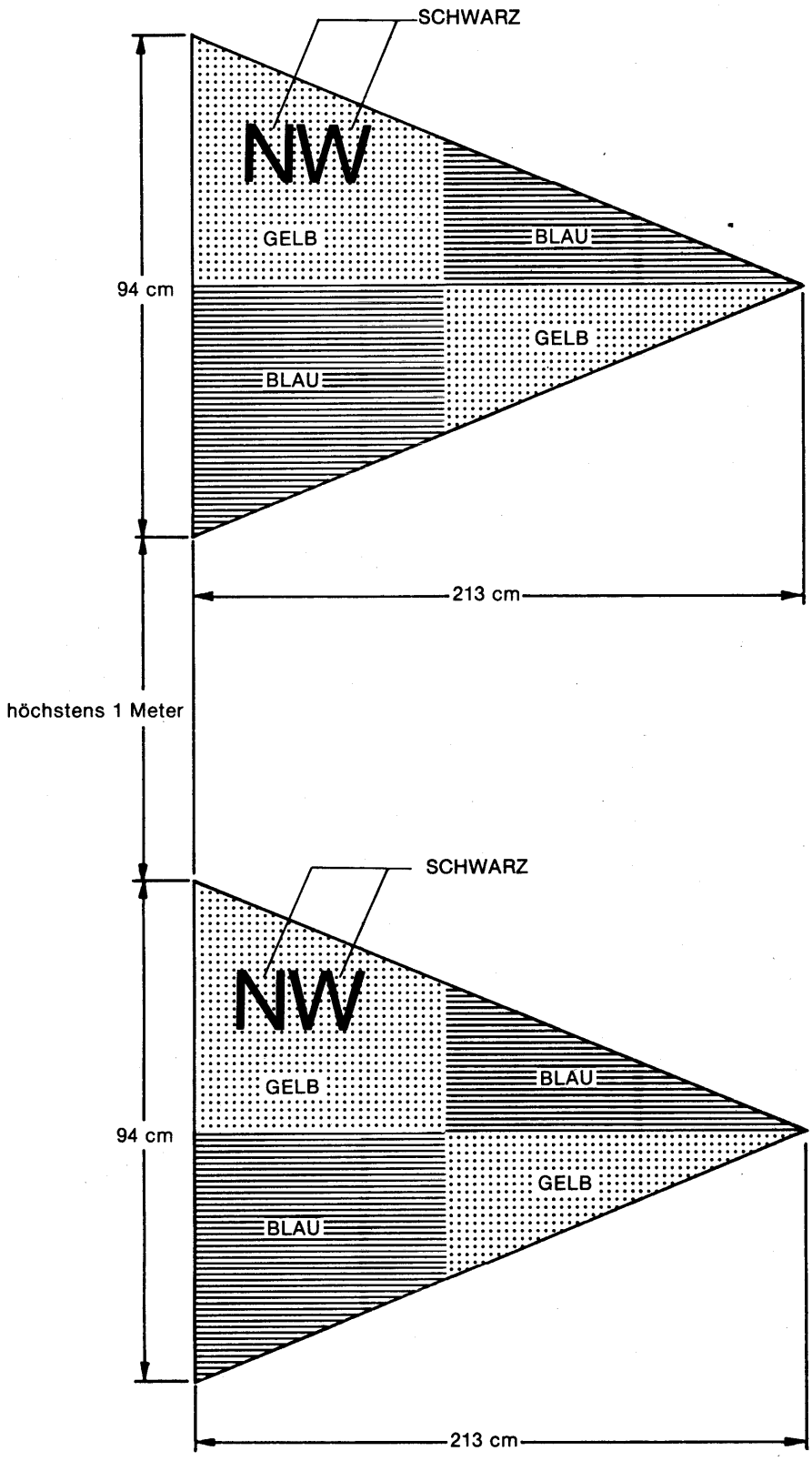
AUSWEIS FÜR INSPEKTEURE

(Mindestabmessungen 8,5 cm × 5,5 cm)



ANHANG II

INSPEKTIONSWIMPEL



ANHANG III

KONSTRUKTION UND BENUTZUNG DES FALLREEPS

1. Das Fallreep muß dafür geeignet sein, den Inspekteuren auf See ein sicheres Anbord- und Vonbordgehen zu ermöglichen. Das Fallreep ist sauber und in gutem Zustand zu halten.

2. Das Reep ist so zu befestigen, daß es frei von jeder möglichen Verschmutzung durch das Schiff bleibt, daß jede Stufe fest an der Schiffswand bleibt, daß es im Rahmen des Möglichen frei von dünneren Leinen des Schiffes bleibt und daß der Inspekteur zu dem Schiff sicher und unbehindert Zugang hat.

3. Die Stufen des Fallreeps müssen

   a) aus Hartholz oder anderem gleichartigen Material, aus einem Stück knotenfrei gefertigt und mit einer wirksam rutschfreien Oberfläche versehen sein; die vier untersten Stufen können aus Gummi von genügender Stärke und Steife oder aus anderem geeigneten Material mit gleichen Eigenschaften bestehen;

   b) mindestens 480 mm lang, 115 mm breit und 25 mm tief sein, und zwar ohne den rutschfesten Belag; und

   c) den gleichen Abstand von mindestens 300 mm und höchstens 380 mm aufweisen und sollten in einer Art und Weise befestigt sein, daß sie horizontal bleiben.

4. Kein Fallreep darf mehr als zwei Ersatzstufen haben, die auf andere Art und Weise als in der ursprünglichen Konstruktion des Fallreeps vorgesehen festgemacht sind, und alle so befestigten Stufen sind so rasch wie möglich durch solche zu ersetzen, die in gleicher Weise befestigt sind, wie in der ursprünglichen Konstruktion des Fallreeps vorgesehen.

5. Die seitlichen Seile des Reeps bestehen aus zwei nicht überzogenen Manilaseilen oder gleichwertigen Seilen von nicht weniger als 60 mm Umfang auf jeder Seite; jedes Seil geht in einem Stück durch bis zu der obersten Stufe; zwei Manntaue, die ordnungsgemäß an dem Schiff befestigt sind und nicht weniger als 65 mm Umfang haben, und eine Sicherheitsleine sind für den Bedarfsfall bereit zu halten.

6. Latten aus Hartholz oder anderem gleichartigen Material, in einem Stück, von nicht weniger als 1,80 m Länge sollen in solchen Abständen angebracht sein, daß das Fallreep sich nicht verdrehen kann. Die niedrigste Latte ist auf der fünftuntersten Leiterstufe anzubringen, und der Abstand zwischen den einzelnen Latten darf nicht größer sein als neun Stufen.

7. Es müssen Möglichkeiten vorgesehen werden, um einen sicheren und zumutbaren Übergang auf oder in das Schiff und vom Schiff von oder nach dem Kopfstück der Lotsenleiter oder einer anderen Behelfsleiter oder einer sonstigen Vorrichtung sicherzustellen. Wenn ein solcher Übergang durch eine Öffnung in der Reling oder dem Schanzkleid führt, müssen entsprechende Griffe angebracht sein. Besteht ein solcher Übergang aus einer Schanzkleidleiter, so muß eine solche Leiter sicher an der Schanzkleidreling oder -plattform befestigt sein und müssen zwei Griffstützen an der Stelle angebracht sein, an der das Schiff betreten oder verlassen wird, und zwar nicht weniger als 0,70 m und nicht mehr als 0,80 m voneinander entfernt. Jede Stütze muß am Schiffskörper auf oder nahe dem Boden sowie an einer höheren Stelle fest angebracht sein, darf nicht weniger als 40 mm im Durchmesser betragen und nicht weniger als 1,20 m über das Ende des Schanzkleids herausragen.

8. Nachts muß eine Beleuchtung vorgesehen sein, so daß sowohl die Oberseite des Fallreeps als auch die Stelle, an der der Inspekteur an Bord des Schiffes kommt, angemessen beleuchtet sind. Eine Schwimmweste mit selbsttätigem Leuchtsignal muß zum sofortigen Gebrauch bereit liegen. Eine Wurfleine muß ebenfalls für den Bedarfsfall zur Verfügung stehen.

9. Es muß die Möglichkeit bestehen, das Fallreep an jeder Seite des Schiffes benutzen zu können.

10. Die Montierung des Fallreeps und das Anbordgehen und das Vonbordgehen eines Inspekteurs sind von einem verantwortlichen Schiffsoffizier zu überwachen.

11. Sollten auf einem Schiff Konstruktionsmerkmale wie Scheuerleisten die Durchführung von Vorschriften dieser Regelung verhindern, so sind besondere, nach Ansicht der Kommission ausreichende Vorkehrungen vorzunehmen, um sicherzustellen, daß Personen das Schiff sicher betreten und verlassen können.

ANHANG IV

TRANSFERS VON INSPEKTIONSTEAMS ZWISCHEN HUBSCHRAUBER UND SCHIFF

1. Der Pilot des Hubschraubers ist für die Sicherheit der zwischen einem Schiff und dem Hubschrauber unterwegs befindlichen Personen während des gesamten Zeitraums verantwortlich, während dessen diese Personen über das Hubseil und die Hebevorrichtung mit dem Hubschrauber verbunden sind.

2. Der Kapitän des Schiffes muß zur Unterstützung des Hubschraubers folgende Verfahren einhalten:

   i) Versuch der Aufnahme des Funkverkehrs in einer gemeinsamen Sprache;

   ii) Änderung des Kurses und der Geschwindigkeit, falls er darum ersucht wird und dazu in der Lage ist;

   iii) Beibehaltung eines gleichmäßigen Kurses und einer gleichmäßigen Geschwindigkeit während des Absetzens, außer wenn die Sicherheit des Schiffes gefährdet ist;

   iv) optische Anzeige der relativen Windstärke durch einen Wimpel oder eine andere geeignete Vorrichtung;

   v) Räumung des Absetzbereichs von Gegenständen, die fortgeweht werden könnten;

   vi) während des Absetzens kein Funkverkehr mit stationärer Drahtantenne (Hochfrequenz) in unmittelbarer Nähe des Absetzbereichs; erweist sich ein derartiger Funkverkehr als erforderlich, so ist der Hubschrauber entsprechend zu benachrichtigen, damit der Transfer verschoben werden kann; wird zunächst eine Führungsleine herabgelassen, sollten sich Mitglieder der Mannschaft bereithalten, um diese Leine zu fieren und dem Inspektionsteam beim Absetzen behilflich zu sein. Das Inspektionsteam sowie sonstige Leinen und Drähte sollten von der Schiffsmannschaft nicht berührt werden, bevor sie von dem Inspektionsteam auf das Deck des Schiffes verbracht worden sind;

   vii) es sind geeignete Maßnahmen zu treffen, um im Rahmen des Möglichen sicherzustellen, daß keine der von dem Hubschrauber herabgelassenen Leinen oder Befestigungen am Schiff festgemacht wird oder sich im Schiff verheddert.

3. Der den Inspektionswimpel führende Hubschrauber zeigt dem Schiff an, daß er ein Absetzmanöver durchführen möchte, durch

   i) Funkmitteilung auf 2 182 kHz, VHF-FM Kanal 16 oder anderen vereinbarten Frequenzen;

   ii) optisches oder akustisches Signal aus dem Internationalen Signalcode gemäß Nummer 7;

   iii) Schweben über oder nahe der geplanten Absetzposition in Verbindung mit Handsignalen aus dem Internationalen Signalcode gemäß Nummer 4.

4. i) *Signal:* Hinweisende Bewegung mit dem Arm oder der Hand

Verwendet durch:	*Bedeutung:*
Hubschrauber	Gewünschtes Absetzen oder Anbordgehen an der angegebenen Stelle

   ii) *Signal:* Vertikale Bewegung mit dem Arm oder einer Flagge, oder „Daumen nach oben"

Verwendet durch:	*Situation:*	*Bedeutung:*
Beide Fahrzeuge	vor dem Absetzen	Bereit zum Absetzmanöver;
Schiff	vor dem Absetzen	Absetzen aus dieser Position erwünscht;
Hubschrauber	nach Herablassen der Führungsleine	Ergreifen Sie das lose Ende der Führungsleine;
Hubschrauber	nach Ergreifen der Führungsleine	Holen Sie die Führungsleine vorsichtig ein;
Beide Fahrzeuge	jederzeit	zustimmende Antwort.

   iii) *Signal:* Horizontale Bewegung mit Arm oder Flagge, oder „Daumen nach unten"

Verwendet durch:	*Situation:*	*Bedeutung:*
Schiff	vor dem Absetzen	Absetzen aus dieser Position nicht empfehlenswert — empfehle andere Position (auf die ich hinweise);
Beide Fahrzeuge	vor dem Absetzen	Nicht bereit zum Absetzmanöver;
Schiff	während des Absetzens	Bitte Absetzmanöver einzustellen;
Hubschrauber	nach Herablassen der Führungsleine	Halten Sie die Führungsleine lockerer;
Hubschrauber	nach Lockerung der Führungsleine	Lassen Sie die Führungsleine los;
Beide Fahrzeuge	jederzeit	ablehnende Antwort.

5. Das optische Zeichen YU durch den Hubschrauber oder der Funkspruch YANKEE UNIFORM zeigt dem Fischereifahrzeug an, daß für Mitteilungen im Rahmen der Inspektion die Signale gemäß Nummer 7 zu verwenden sind.

6. Die nachstehenden Situationen sind beispielhaft für Fälle, in denen das Absetzen von Personen mit Hubschraubern NICHT versucht werden soll.

   i) Nach Ansicht des Piloten des Hubschraubers oder des Kapitäns des Schiffes ist der für das Absetzen zur Verfügung stehende freie Raum nicht ausreichend oder gibt es zu viele Hindernisse.

   ii) Das Schiff schlingert so stark, daß nach Ansicht des Piloten des Hubschraubers oder des Kapitäns des Schiffes Gefahr besteht.

   iii) Der Hubschrauber kann die Position mit akzeptabler relativer Windstärke nicht halten.

   iv) Es bestehen sonstige Gefahren für die Sicherheit des Hubschraubers, des Schiffes oder der abzusetzenden Personen.

7.

IMO-Signal	*IMO-Bedeutung*	*Anmerkungen*
SQ 3	Halten Sie oder drehen Sie bei, ich möchte an Bord gehen	Das Führen des Inspektionswimpels verweist auf die Anwesenheit eines befugten Inspektionsteams im Hubschrauber
MG	Steuern Sie Kurs . . .	Der Kurs ist richtig
IK-RQ	Fahren Sie bitte mit . . . Knoten	
AZ	Ich kann nicht landen, aber die Mannschaft aufnehmen	Hinweis auf die Absicht, einen Transfer durchzuführen (wird zusammen mit dem BB-Signal verwendet)
BB1-RQ	Kann ich auf Ihrem Deck landen? Sind Sie bereit, mich am Bug aufzunehmen?	Wird es zusammen mit dem Signal AZ verwendet, so soll angezeigt werden, daß der Hubschrauber nicht landen will, sondern einen Transfer in dem angegebenen Bereich durchführen wird
BB2-RQ	Kann ich auf Ihrem Deck landen? Sind Sie bereit, mich mittschiffs aufzunehmen?	
BB3-RQ	Kann ich auf Ihrem Deck landen? Sind Sie bereit, mich am Heck aufzunehmen?	
K	Ich möchte mit Ihnen mit Hilfe von . . . in Verbindung treten (Auszüge aus Tabelle 1 der IMO) 6 . . . Internationale Signalflaggen 8 . . . Funksprechverbindung auf 2 182 kHz 9 . . . VHF-Funksprechverbindung auf Kanal 16	
YX	Ich möchte auf der angegebenen Frequenz in Funksprechverbindung zu Ihnen treten	
C	JA (Zustimmung)	
N	NEIN (Ablehnung)	„November Oscar" bei Zurufen oder Funksprüchen
YU	Ich werde mit Ihrer Station mit Hilfe des Internationalen Signalcodes in Verbindung treten	
BT	Der Hubschrauber kommt jetzt (oder zu der angegebenen Zeit) zu Ihnen	

ANHANG V

FISCHEREIKOMMISSION DER ORGANISATION FÜR DIE FISCHEREI IM NORDWESTATLANTIK

INSPEKTIONSBERICHT

(Bitte in Großbuchstaben ausfüllen)

1. Die Vordrucke für den Inspektionsbericht werden in einem Block mit einem Original und jeweils zwei Durchschriften pro Seite zusammengeheftet (die Durchschriften sind nach Möglichkeit farbig, vorzugsweise je 1 grüne und gelbe).
2. Zur leichteren Abtrennung sind die Seiten am oberen und unteren Rand zu perforieren.
3. Die Nummern 1 bis 8 sowie 18 des Berichts sind mit roter Farbe hervorzuheben.
4. Die Blöcke sollten möglichst Vordrucke für zwanzig vollständige Originalberichte mit jeweils drei Seiten und den entsprechenden Durchschriften enthalten.
5. Nach Abtrennung aus dem Block sollte jede Seite 355,5 mm auf 216 mm messen.

Bemerkung für den Kapitän des Fischereischiffes

Nachdem der Inspektor beim Besteigen Ihres Schiffes seinen Ausweis vorgezeigt hat, ist er berechtigt, das gesamte auf dem Arbeitsdeck oder in dessen Nähe zur Verwendung bereitliegende Fanggerät, die Fänge auf und unter Deck sowie alle einschlägigen Dokumente zu inspizieren und zu messen. Diese Inspektion dient der Prüfung der Einhaltung der für Ihr Schiff geltenden Maßnahmen der NAFO, gegen die Ihre Vertragspartei keine Einwände erhoben hat, und — ungeachtet etwaiger Einwände — der Kontrolle der Logbucheintragung für den Regelungsbereich sowie der Fänge an Bord. Der Inspekteur darf Sie nicht zum Einholen der Netze auffordern; er kann jedoch an Bord bleiben, bis das Netz eingeholt ist.

INSPEKTEUR(E)

1. Name(n) .....

..... Vertragspartei .....

2. Name und Kennbuchstaben bzw. -nummer des Inspektionsschiffs .....

ANGABEN ÜBER DAS INSPIZIERTE SCHIFF

3. Vertragspartei und Registrierhafen .....
4. Name des Schiffes und Registriernummer .....
5. Name des Kapitäns .....
6. Name und Anschrift des Reeders .....

   .....
7. Position nach den Feststellungen des Kapitäns des Inspektionsschiffs um ..... GMT:

   Länge ..... Breite .....

   a) Gerät zur Bestimmung der Position: .....
8. Position nach den Feststellungen des Kapitäns des Fischereischiffs um ..... GMT:

   Länge ..... Breite .....

   a) Gerät zur Bestimmung der Position: .....

DATUM UND ZEIT DES BEGINNS UND ENDES DER INSPEKTION

9. Datum .....

   An Bord gegangen um ..... GMT.

   Von Bord gegangen um ..... GMT.

INSPIZIERTES FANGGERÄT AUF DEM ARBEITSDECK ODER IN DESSEN NÄHE

10.

	1. Netz	2. Netz	3. Netz
Art des Netzes (Schleppnetz, Wade, usw.)			
Material (möglichst chemischer Begriff)			
Einfach- oder Doppelzwirn			
Netz (naß gemessen) — auf oder beim Schleppdeck			
Art des inspizierten Netzzubehörs			
Bemerkungen			

GEMESSENE MASCHENGRÖSSE — IN MILLIMETER

11. Steert (ggf. einschließlich Tunnel) — Stichproben bei 20 Maschen

	Öffnung (Maschengröße)	Durchschnittliche Öffnung	Vorgeschriebene Größe
1. Netz			
2. Netz			
3. Netz			

Scheuerschutz-Stichproben bei . . . . . Maschen

1. Netz			
2. Netz			
3. Netz			

Übriges Netz — Stichproben bei 20 Maschen

1. Netz			
2. Netz			
3. Netz			

12. Verblieben die Fangaufzeichnungen während der Dauer des Quotenzeitraums an Bord?
JA/NEIN

ERGEBNIS DER INSPEKTION DER FÄNGE AN BORD

13. (Ggf.) Fänge des letzten Hols

Insgesamt (Tonnen)	Gefangene Arten	Anteil (%)	Wieder über Bord gegeben (%)
	Gesamtfangmenge		

14. Fänge an Bord

Fischart mit 3-Alpha-Code	Schätzung des Inspekteurs (in Tonnen)

Angabe des Inspekteurs, wie die Schätzung errechnet wurde

.....

.....

.....

15. Summe der Fänge nach den Logbüchern für die Fangreise (1)/den Quotenzeitraum (2):

Datum des Eintreffens im Regelungsbereich	Gebiet	Fischart mit 3-Alpha-Code	Fang (in Tonnen)	Art der Verarbeitung	Wieder über Bord gegeben

(1) Die Fangreise beginnt, wenn das Fischereifahrzeug in den Regelungsbereich einfährt, und endet, wenn das Fischereifahrzeug den Bereich des Übereinkommens (was die Häfen an der Grenze des Übereinkommensbereichs einschließt) für einen Zeitraum von mehr als 20 aufeinanderfolgenden Tagen verläßt. Die Fangreise wird nicht als beendet angesehen, solange das Fischereifahrzeug Fänge aus dem Regelungsbereich an Bord hat.

(2) Falls zutreffend, gemäß Nummer 6 Ziffer i) Absatz 6 der Regelung.

Bemerkung für den Kapitän des Fischereischiffs

An dieser Stelle endet die Inspektion, sofern kein Verstoß festgestellt wurde. In diesem Falle ist der Bericht nur ab Nummer 20 weiter auszufüllen. Im anderen Falle macht der Inspekteur an dieser Stelle einen entsprechenden Vermerk und unterzeichnet. Sie müssen zur Kenntnisnahme gegenzeichnen. Ihre Unterschrift bedeutet nicht Ihr Einverständnis mit dem festgestellten Verstoß.

16. Art des Verstoßes: .....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Unterschrift des Inspekteurs: .....

Unterschrift des Kapitäns: .....

Wurde ein Verstoß festgestellt, so kann der Inspekteur

1. Fanggerät, Fänge, Logbücher oder andere einschlägige Dokumente des Fischereischiffs überprüfen und fotografieren;
2. die Einstellung der Fangtätigkeit von Ihnen verlangen, wenn der festgestellte Verstoß besteht in
   a) Fischerei in einem Sperrgebiet oder mit in einem bestimmten Gebiet verbotenem Fanggerät;
   b) Fischerei auf Bestände oder Arten nach dem Zeitpunkt, für den die Vertragspartei, die über das inspizierte Fischereifahrzeug Fischereihoheit ausübt, dem Exekutiv-Sekretär mitgeteilt hat, daß Fischereifahrzeuge unter ihrer Fischereihoheit die gezielte Fischerei auf diese Bestände oder Arten einstellen werden;
   c) Fischerei auf eine Quote „Andere" ohne vorherige Benachrichtigung des Exekutiv-Sekretärs oder länger als 7 Werktage, nachdem die Vertragspartei des inspizierten Fischereifahrzeugs von dem Exekutiv-Sekretär darüber informiert worden ist, daß Fischerei auf die Quote „Andere" für diesen Bestand oder diese Art einzustellen ist.

Bevor der Inspekteur die Einstellung der Fangtätigkeit von Ihnen verlangt, muß er sofort versuchen, mit einem Inspekteur Ihrer Vertragspartei in der Nähe oder mit der beauftragten Behörde Ihrer Vertragspartei Verbindung aufzunehmen. Sie müssen dem Inspekteur zu diesem Zweck Ihre Funkausrüstung und ihren Funker zur Verfügung stellen. Kann der Inspekteur keine entsprechende Verbindung mit einem Inspekteur Ihrer Vertragspartei oder mit der beauftragten Behörde herstellen, so schließt er die Inspektion ab und verläßt Ihr Schiff. Solange er an Bord bleibt, dürfen Sie die Fangtätigkeit nicht wieder aufnehmen, bis Sie den Inspekteur davon überzeugt haben, daß Sie den Verstoß nicht wiederholen, z. B. durch Wechsel der Fangzone oder Abtrennen des unzulässigen Fanggeräts.

FESTSTELLUNGEN UND BEMERKUNGEN

17. Nach einem Verstoß überprüfte Dokumente .....

.....

18. Bemerkungen: Im Falle von Differenzen zwischen den Schätzungen des Inspekteurs über die Fänge an Bord und den entsprechenden Zusammenfassungen der Fänge gemäß Logbuch ist diese Differenz mit den Prozentsätzen anzugeben)

.....

.....

.....

19. Fotografierte Gegenstände im Zusammenhang mit einem Verstoß

.....

.....

.....

20. Andere Bemerkungen, Erklärungen und/oder Feststellungen des Inspekteurs (der Inspekteure)

.....

.....

21. Feststellungen eines zweiten Inspekteurs oder eines Zeugen .....

.....

22. Name und Unterschrift des zweiten Inspekteurs oder der Zeugen .....

23. Unterschrift des zuständigen Inspekteurs .....

24. Feststellungen des bzw. der Zeugen des Kapitäns .....

.....

.....

25. Name und Unterschrift des bzw. der Zeugen des Kapitäns .....

.....

26. Bestätigung über den Empfang des Berichts:

Der Unterzeichnete, Kapitän des Schiffs ....., bestätigt hiermit, heute eine Zweitschrift dieses Berichts sowie Zweitfotos erhalten zu haben. Meine Unterschrift bedeutet nicht mein Einverständnis mit dem Inhalt des Berichts.

Datum ..... Unterschrift .....

27. Bemerkungen und Unterschrift des Schiffskapitäns .....

.....

.....

DER KAPITÄN ERHÄLT EINE ABSCHRIFT DES BERICHTS, DAS ORIGINAL BLEIBT ZUR WEITERLEITUNG BEIM INSPEKTEUR.

ANHANG VI

INSPEKTIONSFRAGEMUSTER

1. Ich bin Inspekteur im Rahmen der Regelung. Dies ist mein Ausweis. Ich möchte Ihre Netze/anderes Fanggerät/Fänge/Dokumente überprüfen.
2. Ich möchte den Kapitän dieses Schiffes sprechen.
3. Nennen Sie mir bitte Ihren Namen.
4. Bitte erleichtern Sie mir die Untersuchung Ihrer Fänge/Geräte/Dokumente in Übereinstimmung mit den Maßnahmen der Kommission.
5. Bitte überprüfen Sie jetzt Position und Uhrzeit.
6. Ich stelle Ihre Position mit . . . . . Breite und . . . . . Länge um . . . . . GMT fest. Stimmen Sie zu?
7. Würden Sie bitte Ihre Position mit meinen Geräten an Bord des Inspektionsschiffes überprüfen?
8. Stimmen Sie jetzt zu?
9. Zeigen Sie mir bitte die Dokumente über die Staatszugehörigkeit Ihres Schiffes/die Registerdokumente/das Logbuch/die Fangbücher.
10. Bitte tragen Sie Name und Anschrift des Schiffsreeders an der von mir angezeigten Stelle des Berichtsvordrucks ein.
11. Welches sind Ihre Hauptfangarten?
12. Fischen Sie zu Verarbeitungszwecken?
13. Ich stimme zu.
14. Ja.
15. Ich stimme nicht zu.
16. Nein.
17. Bitte führen Sie mich zur Brücke/zum Arbeitsdeck/zum Verarbeitungsbereich/zu den Fischlagerräumen.
18. Benutzen Sie Netzzubehör? Wenn ja, welcher Art? Bitte tragen Sie es an der von mir angezeigten Stelle ein.
19. Schalten Sie bitte diese Beleuchtung ein.
20. Ich möchte dieses Netz/diesen Scheuerschutz überprüfen.
21. Zeigen Sie mir bitte die übrigen Fanggeräte auf dem Fangdeck oder in dessen Nähe.
22. Zeigen Sie mir Ihr Netzmeßgerät, falls vorhanden.
23. Bitten Sie Ihre Leute, dieses Netz zu halten, so daß ich es messen kann.
24. Halten Sie bitte dieses Netz 10 Minuten lang unter Wasser.
25. Ich habe von diesem Netz . . . . . Maschen untersucht.
26. Bitte überprüfen Sie, daß ich auf dem Berichtsvordruck an der von mir angezeigten Stelle die von mir gemessenen Maschengrößen richtig eingetragen habe.
27. Ich möchte Ihre Fänge überprüfen. Sind die Fänge fertig sortiert?
28. Würden Sie bitte diesen Fisch auslegen?
29. Ich möchte Ihren Fanganteil regulierter Arten schätzen.
30. Bitte nehmen Sie die Zweitschrift des Inspektionsvordrucks in Ihrer Sprache und geben Sie mir die nötigen Auskünfte für die von mir genannten Abschnitte.
31. Wenn Sie mir die verlangte Unterstützung verweigern, werde ich dies Ihren Behörden melden.
32. Die durchschnittliche Maschengröße in diesem Netz beträgt nach meinen Messungen . . . . mm. Dies liegt unter der zulässigen Mindestgröße und wird Ihren Behörden gemeldet.
33. Ich habe unzulässiges Netzzubehör/Fanggerät festgestellt. Dies wird Ihren Behörden gemeldet.
34. Ich werde jetzt die Kennzeichnung an diesem Teil des Fanggeräts anbringen; es ist bis zur Prüfung durch einen Gemeinschaftsinspekteur unverändert zu belassen.

35. Ich habe . . . . . untermassigen Fisch festgestellt. Dies wird Ihren Behörden gemeldet.

36. Ich stelle fest, daß Sie offenbar in einem Sperrgebiet/während einer Sperrzeit/mit unzulässigem Gerät/verbotene Bestände oder Arten fischen. Dies wird Ihren Behörden gemeldet.

37. Ich habe Beifänge regulierter Arten festgestellt, die über die zulässigen Mengen hinausgehen. Dies wird Ihren Behörden gemeldet.

38. Ich habe Abschriften folgender Eintragungen aus diesem Dokument angefertigt. Bitte beglaubigen Sie die Abschriften mit Ihrer Unterschrift.

39. Ich möchte mit der beauftragten EWG-Behörde Verbindung aufnehmen. Übermitteln Sie bitte diese Meldung und stellen Sie Ihr Gerät auf entsprechenden Empfang ein.

40. Möchten Sie zu dieser Inspektion, ihrer Durchführung und dem Verhalten des/der Inspekteurs/e irgendwelche Bemerkungen abgeben? Wenn ja, können Sie diese an der angezeigten Stelle des Berichtsvordrucks eintragen, in dem ich meine Feststellungen vermerkt habe. Bitte unterzeichnen Sie die Bemerkungen. Haben Sie Zeugen, die Bemerkungen abgeben wollen? Wenn ja, können sie diese an der angezeigten Stelle im Berichtsvordruck eintragen.

41. Ich verlasse jetzt Ihr Schiff. Danke schön.