31988R1956

L 175/1 *DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH* 6.7.1988

ROZPORZĄDZENIE RADY (EWG) NR 1956/88
z dnia 9 czerwca 1988 r.
przyjmujące przepisy w sprawie stosowania Systemu Wspólnej Międzynarodowej Kontroli przyjętego przez Organizację Rybacką Północno-Zachodniego Atlantyku

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą,

uwzględniając rozporządzenie Rady (EWG) nr 170/83 z dnia 25 stycznia 1983 r ustanawiające wspólnotowy system ochrony i zarządzania zasobami połowowymi ([1]), w szczególności jego art. 11,

uwzględniając wniosek Komisji,a także mając na uwadze, co następuje:

Konwencja o przyszłej wielostronnej współpracy w rybołówstwie na Północno-Zachodnim Atlantyku, zwana dalej Konwencją NAFO, została zatwierdzona przez Radę rozporządzeniem (EWG) nr 3179/78 ([2]) i weszła w życie 1 stycznia 1979 r.;

Organizacja Rybacka Północno-Zachodniego Atlantyku (NAFO), ustanowiona na mocy Konwencji NAFO, przyjęła system wspólnego egzekwowania międzynarodowego, obejmujący przepisy w odniesieniu do wzajemnych praw w zakresie wchodzenia na pokład i przeprowadzania inspekcji przez umawiające się strony oraz prowadzenia dochodzenia i nakładania sankcji przez państwo bandery; ujawniły się niektóre słabe punkty w stosowaniu tego schematu; Wspólnota w efekcie zawiadomiła 26 czerwca 1986 r. o swym zamiarze rezygnacji z uczestnictwa w schemacie wspólnego międzynarodowego egzekwowania po upływie 12 miesięcy od tej daty; do czasu przyjęcia zweryfikowanego systemu przez NAFO Rada przyjęła w rozporządzeniu (EWG) nr 3251/87 ([3]) tymczasowy i autonomiczny system kontroli w odniesieniu do statków Wspólnoty działających w obszarze regulowanym;

Komisja Rybołówstwa NAFO przyjęła 10 lutego 1988 r. propozycję zmodyfikowanego systemu, który obecnie będzie nosił nazwę „Systemu Wspólnej Międzynarodowej Kontroli"; na mocy art. XI Konwencji NAFO propozycja ta stanie się, przy braku sprzeciwów, środkiem wiążącym umawiające się strony z mocą od 10 czerwca 1988 r.; zmodyfikowany system może być zaakceptowany przez Wspólnotę;

właściwe jest rozszerzenie inspekcji statków Wspólnoty w obszarze regulowanym, tak aby obejmowały one kwestię zgodności z innymi środkami wspólnotowymi w zakresie kontroli i ochrony zasobów połowowych;

w interesie monitorowania działalności w zakresie rybołówstwa prowadzonej przez statki Wspólnoty w obszarze regulowanym, niezbędna jest współpraca Państw Członkowskich między sobą i z Komisją w zakresie stosowania zmodyfikowanego systemu i innych odpowiednich środków wspólnotowych;

zmodyfikowany system stosuje się bez uszczerbku dla zobowiązania Państw Członkowskich zgodnie z art. 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2241/87 z dnia 23 lipca 1987 r. ustanawiającego niektóre środki kontroli w odniesieniu do działalności z zakresu rybołówstwa ([4]) do prowadzenia inspekcji i kontroli statków Wspólnoty, które brały udział w połowach i innych pokrewnych działaniach w obszarze regulowanym;

należy przyjąć szczegółowe zasady wykonywania zmodyfikowanego systemu i niniejszego rozporządzenia,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

System Wspólnej Międzynarodowej Kontroli, przyjęty przez Komisję Rybołówstwa NAFO 10 lutego 1988 r., zwany dalej „systemem" stosuje się we Wspólnocie.

Tekst Protokołu załączony jest do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

1. Komisja Wspólnot Europejskich wyznacza inspektorów Wspólnoty do realizacji systemu. Inspektorzy mogą być

([1]) Dz.U. L 24 z 27.1.1983, str. 1.
([2]) Dz.U. L 378 z 30.12.1978, str. 1.
([3]) Dz.U. L 314 z 4.11.1987, str. 1.
([4]) Dz.U. L 207 z 29.7.1987, str. 1.

wyznaczeni przez Komisję lub Państwo Członkowskie. Inspektor Wspólnoty może być umieszczony na pokładzie dowolnego statku Państwa Członkowskiego, który realizuje lub ma realizować funkcje kontrolne w obszarze regulowanym NAFO.

2. Poza funkcjami wynikającymi z systemu, inspektorzy Wspólnoty dokonują w obszarze regulowanym inspekcji statków Wspólnoty, do których stosuje się system w zakresie zgodności z innymi wspólnotowymi środkami kontroli czy ochrony mającymi zastosowanie do tych statków.

Artykuł 3

Przy realizacji systemu Państwa Członkowskie współpracują między sobą i z Komisją.

Artykuł 4

Szczegółowe zasady w celu wykonywania niniejszego rozporządzenia przyjmuje się, w razie potrzeby, zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 14 rozporządzenia (EWG) nr 170/83.

Artykuł 5

Rozporządzenie (EWG) nr 3251/87 zostaje uchylone.

Artykuł 6

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie trzeciego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 9 czerwca 1988 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 9 czerwca 1988 r.

W imieniu Rady

N. BLÜM

Przewodniczący

SYSTEM WSPÓLNEJ MIĘDZYNARODOWEJ KONTROLI

1. i) Kontrola przeprowadzana jest przez inspektorów ze służb kontroli rybołówstwa umawiających się stron po ich przystąpieniu do Systemu Wspólnej Międzynarodowej Kontroli, zwanego dalej „systemem".

   ii) Właściwe władze umawiających się stron powiadamiają sekretarza wykonawczego, do 1 listopada każdego roku, o nazwiskach inspektorów i nazwach specjalnych statków inspekcyjnych (określenie to obejmuje statki rybackie, na pokładzie których znajduje się inspektor) oraz oznaczeniach śmigłowców, które przydzielają do systemu zgodnie z ust. 12 systemu.

   Wszelkie zmiany wprowadzane do tych zawiadomień przez umawiające się strony, w miarę możliwości, przekazuje się sekretarzowi wykonawczemu z dwumiesięcznym wyprzedzeniem.

   iii) Po powiadomieniu sekretarza wykonawczego i w przypadku wzajemnego porozumienia między odpowiednimi umawiającymi się stronami, inspektorzy przydzieleni przez jedną stronę mogą być umieszczeni na pokładzie specjalnych statków inspekcyjnych innej strony, przydzielonych do systemu.

   iv) Po otrzymaniu od umawiającej się strony zawiadomienia o przydzieleniu do systemu, sekretarz wykonawczy, dla każdego inspektora tej strony, wydaje odpowiednim władzom dokument tożsamości, którego wzór przedstawiono w załączniku I. Dokument ten ma numer. Każdy inspektor ma dokument tożsamości przy sobie i okazuje go przy wchodzeniu na pokład statku.

   v) Specjalne statki inspekcyjne zawiadamiają niezwłocznie sekretarza wykonawczego przez radio/teleks o dniu i godzinie rozpoczęcia swych obowiązków w ramach systemu. Zakłada się, że wszyscy inspektorzy na pokładzie są inspektorami Organizacji Rybackiej Północno-Zachodniego Atlantyku.

   vi) Między terminem rozpoczęcia i terminem zakończenia swych obowiązków w ramach systemu inspektorzy i specjalne statki inspekcyjne nie mogą egzekwować przepisów ustawowych ani wykonawczych związanych ze strefą umawiającej się strony, która ich przydzieliła do systemu, dotyczących statków będących pod jurysdykcją innej umawiającej się strony.

   vii) Specjalne statki inspekcyjne zawiadamiają niezwłocznie sekretarza wykonawczego przez radio/teleks o dniu i godzinie zakończenia swych obowiązków w ramach systemu.

   viii) W każdym przypadku terminy określone w vi) powyżej są odnotowywane w rejestrze pokładowym statku. Terminy odnotowane w rejestrze są terminami stosowanymi do vi) powyżej. W wyjątkowych przypadkach, gdy przekazanie informacji jest niemożliwe, wpisy do rejestru stanowią wypełnienie obowiązków wynikających z v) oraz vii).

   ix) Sekretarz wykonawczy przekazuje informacje podane w zawiadomieniach dostarczonych mu w związku z systemem przez którąkolwiek z umawiających się stron, wszystkim członkom Komisji Rybołówstwa, zwanej dalej „Komisją", w ciągu 15 dni od daty ich otrzymania.

2. i) Podczas inspekcji umawiająca się strona dąży, poprzez równomierne rozłożenie prowadzenia inspekcji, do zapewnienia równego traktowania wszystkim umawiającym się stronom, których statki znajdują się w obszarze regulowanym.

   ii) W celu zapewnienia obiektywizmu podczas przeprowadzania inspekcji i przy rozłożeniu ich prowadzenia na umawiające się strony, liczba inspekcji dokonanych przez statki umawiającej się strony na statkach którejkolwiek innej umawiającej się strony powinna, na ile to możliwe, odzwierciedlać stosunek działalności w zakresie rybołówstwa kontrolowanej Strony do całokształtu działalności w zakresie rybołówstwa prowadzonej w obszarze regulowanym, mierzony na podstawie między innymi wielkości połowu oraz liczby dni spędzonych w porcie.

3. Właściwe władze umawiających się stron powiadamiają sekretarza wykonawczego o nazwach władz wyznaczonych do odbierania natychmiastowego zawiadomienia o jawnych naruszeniach oraz informują o środkach stosowanych do celów przyjmowania takich zawiadomień i odpowiadania na te komunikaty.

Jeżeli w jakimkolwiek czasie w obszarze regulowanym znajduje się więcej niż 15 statków jednej umawiającej się strony, zaangażowanych w działania połowowe lub w przetwarzanie lub przenoszenie ryb w obszarze regulowanym, ta Umawiająca się Strona umieszcza na ten czas inspektora lub innego wyznaczonego przedstawiciela władz obecnego w obszarze regulowanym lub innego wyznaczonego przedstawiciela władz obecnego na terytorium państwa umawiającej się strony, przylegającego do obszaru regulowanego, w celu bezzwłocznego odbierania i udzielania odpowiedzi w odniesieniu do zawiadomić o jawnym naruszeniu.

4. Każdy statek lub śmigłowiec przydzielony do systemu, na którego pokładzie znajduje się inspektor pokazuje następujące sygnały wskazujące obecność inspektora wykonującego kontrolę w ramach systemu:

   a) w ciągu dnia, w warunkach normalnej widoczności, dwa proporce inspekcji, jak pokazano w załączniku II, zawieszone w linii pionowej jeden nad drugim, przy czym odległość między nimi nie może przekraczać jednego metra;

   b) statek lub śmigłowiec z inspektorem wskazuje jeden proporzec inspekcji jak określono w załączniku II.

5. i) W obszarze regulowanym inspekcje i kontrole w ramach systemu stosuje się w odniesieniu do:

   a) statków rybackich, które są w trakcie lub zakończyły działania połowowe w obszarze regulowanym;

   b) statki wyposażone w urządzenia do przetwarzania ryb, które są w trakcie lub zakończyły działania związane z przenoszeniem ryb w obszarze regulowanym; oraz

   c) statki transportowe, obecnie zaangażowane w działania związane z przenoszeniem ryb.

ii) Po otrzymaniu właściwego sygnału nadanego zgodnie z Międzynarodowym Kodem Sygnałowym ze statku lub śmigłowca z inspektorem na pokładzie, kapitan statku objętego systemem ułatwia wejście na pokład. Statek, na który inspektor ma wejść nie musi się zatrzymywać ani wykonywać manewrów, jeśli jest w trakcie łowienia, zarzucania czy wybierania sieci. Bez względu na to, kapitan zapewnia:

a) w przypadku statków o całkowitej długości przekraczającej 30 m, trap do wchodzenia na pokład o budowie i sposobie użytkowania zgodnym z opisem podanym w załączniku III;

b) taką pomoc przy wejściu na pokład śmigłowca, jak określono w załączniku IV.

W każdym z tych przypadków kapitan przestrzega zasad dobrej praktyki morskiej, by zapewnić możliwie jak najszybsze wejście grupy inspektorów na pokład.

iii) Procedury ustanowione do przenoszenia personelu śmigłowcem nie nakładają na kapitana statku rybackiego większej odpowiedzialności niż ta, która wynika z prawa międzynarodowego.

iv) W skład grupy przeprowadzającej kontrolę wchodzi najwyżej dwóch inspektorów przydzielonych do systemu. Używanie broni podczas inspekcji jest zabronione i w szczególności inspektorzy nie powinni nosić broni. Bez względu na przepisy niniejszej sekcji, zasada, iż nie wolno posiadać ani używać i broni nie jest uważana za ograniczenie działalności inspektorów przez umawiającą się stronę, której statki pływają pod własną banderą.

v) Od statku odpowiedzialnego za prowadzenie jednoczesnych operacji w zakresie połowu włokiem wymaga się, aby zidentyfikował się przez pokazanie proporczyka lub bandery podczas zbliżania się inspektora.

6. i) Inspekcje przeprowadza się w taki sposób, aby powstałe w związku z nimi uszczerbek i niedogodności dla statku, jego działalności i połowu były jak najmniejsze. Inspekcja trwa nie dłużej niż trzy godziny lub do czasu wybrania sieci i skontrolowania sieci i połowu, zależnie od tego, która z tych czynności wymaga więcej czasu, lecz ograniczenie to nie ma zastosowania w przypadku jawnego naruszenia.

W przypadku różnicy między odnotowanymi połowami a szacunkiem inspektora w zakresie połowu znajdującego się na statku, inspektor może ponownie sprawdzić obliczenia, procedury, odpowiednią dokumentację wykorzystaną do ustalenia ostatecznej wielkości połowów w obszarze regulowanym oraz połowu znajdującego się na pokładzie; w takiej sytuacji inspektor opuszcza pokład w ciągu godziny po zakończeniu inspekcji podstawowej.

Inspektor ogranicza swoje żądania wyjaśnień do koniecznych celem sprawdzenia stanu faktycznego w związku z przestrzeganiem tych środków Komisji, co do których Umawiająca się Strona, w odniesieniu do kontrolowanego statku, nie wniosła sprzeciwu na mocy art. XII Konwencji. Kontrolę przeprowadza się w oparciu o sprawozdanie z kontroli przedstawione w załączniku V.

W odniesieniu do sekcji 15 załącznika V, bez względu na wszelkie sprzeciwy co do kwot połowowych wniesionych na mocy art. XII Konwencji, inspektorzy podsumują na podstawie rejestru pokładowego, dla bieżącego rejsu, wielkości połowów statku w obszarze regulowanym w podziale według gatunków i rejonów i odnotują te wyniki w formularzu kontroli. W tym celu bieżący rejs należy zdefiniować jako rejs rozpoczęty z chwilą wpłynięcia statku na obszar regulowany i zakończony w momencie opuszczenia przez statek obszaru regulowanego (do którego zalicza się również porty graniczące z obszarem regulowanym objętym nadzorem) na czas dłuższy niż 20 kolejnych dni. Bieżącego rejsu nie uważa się za zakończony dopóki na pokładzie statku znajduje się połów z obszaru regulowanego.

W przypadku trudności językowych inspektor lub kapitan posługują się, we właściwym języku, właściwą częścią kwestionariusza przedstawionego w załączniku VI.

Umawiające się strony mogą, za pośrednictwem pisma do sekretarza wykonawczego, skorzystać z opcji, w której inspektor podsumuje z zapisów w rejestrze pokładowym wielkości połowów ich statku w obszarze regulowanym nie dla bieżącego rejsu, lecz dla okresu obowiązywania kwoty połowowej, w podziale według gatunków i rejonów i wpisuje wynik takiego podsumowania w sekcji 15 formularza kontroli.

Podczas przeprowadzania kontroli inspektor może prosić kapitana o wszelką niezbędną pomoc. Kapitan ułatwia pracę inspektora. Do treści sprawozdania z kontroli mogą być zgłaszane zastrzeżenia i podpisują go wszystkie osoby, których podpis jest wymagany. Kapitan statku otrzymuje kopię sprawozdania.

Umawiająca się Strona dokonująca kontroli statku przekazuje na piśmie szczegółowe dane na temat jawnego naruszenia wyznaczonym władzom umawiającej się strony, której statek był kontrolowany, o ile to możliwe w ciągu dnia roboczego następującego po kontroli. Umawiające się strony dokonujące kontroli statków przekazują, w okresach 10-dniowych, za pośrednictwem sekretarza wykonawczego, zawiadomienia wraz z wykazem skontrolowanych statków, wyznaczonym władzom Umawiających się Stron, których statki były kontrolowane.

W przypadku jawnego naruszenia czy różnicy, według oceny inspektora, między połowem odnotowanym a znajdującym się na pokładzie, sprawozdanie z kontroli wraz z dokumentacją towarzyszącą, włączając drugi zestaw wykonanych zdjęć, zostaje przekazane odpowiedzialnym władzom umawiającej się strony, do której należy skontrolowany statek, w możliwie jak najkrótszym terminie po zawinięciu statku inspekcyjnego do portu. W przypadku innych sprawozdań z kontroli oryginał w miarę możliwości przekazuje się w ciągu 30 dni wyznaczonym władzom umawiającej się strony, do której należy skontrolowany statek. Kopię każdego sprawozdania z kontroli otrzymuje również sekretarz wykonawczy.

ii) Bez względu na jakiekolwiek sprzeciwy dotyczące kwot połowowych, zgłoszonych zgodnie z art. XII Konwencji:

a) inspektorzy są uprawnieni do skontrolowania i pomiaru wszystkich narzędzi połowowych na lub w pobliżu pokładu roboczego i łatwo dostępnego do pracy oraz do skontrolowania i zapisania oszacowanej wielkości połowu znajdującego się na i pod pokładem w zakresie niezbędnym do ustalenia, czy statek realizuje środki wprowadzone przez Komisję;

b) kontrola narzędzi połowowych odbywa się zgodnie ze środkami Komisji;

c) w odniesieniu do wielkości połowów może być ustalona zgodność między zapisami w dzienniku połowowym dla obszaru regulowanego a szacunkiem połowu na pokładzie, a procentowe różnice między wielkościami połowów odnotowanymi w dzienniku a szacunkami inspektora w zakresie połowu, są wykazywane w sekcji 18 sprawozdania z kontroli (sekcja uwag); oraz

d) inspektorzy mogą również potwierdzić, że posiadany na statku rejestr za okres obowiązywania kwoty połowowej do dnia kontroli jest zgodny ze Środkami Ochrony i Egzekwowania NAFO, część 1 C (2) b) iii).

iii) Inspektor jest uprawniony do badania połowu, sieci oraz innych narzędzi połowowych oraz wszelkich odpowiednich dokumentów, których zbadanie uzna za konieczne w celu sprawdzenia, czy są przestrzegane środki wprowadzone przez Komisję.

W przypadku stwierdzenia jawnego naruszenia środków:

— inspektor odnotowuje jawne naruszenie w sprawozdaniu, podpisuje się pod dokonanym wpisem i uzyskuje pod nim podpis kapitana,

— inspektor dokonuje wpisu do dziennika połowowego lub innego odpowiedniego dokumentu z podaniem daty, miejsca i rodzaju stwierdzonego jawnego naruszenia i podpisuje się pod taką adnotacją. Inspektor może sporządzić kopię każdego odpowiedniego wpisu w takim dokumencie i zażądać od kapitana statku pisemnego potwierdzenia na każdej stronie takiej kopii jej zgodności z oryginalnym wpisem,

— inspektor dysponuje nieograniczoną możliwością udokumentowania jawnego naruszenia zdjęciami odpowiednich narzędzi połowowych lub połowów, w takim przypadku drugi zestaw zdjęć jest wręczany kapitanowi statku i dołączany do sprawozdania przesyłanego właściwym władzom umawiającej się strony, której statek kontrolowano.

iv) W przypadku stwierdzenia jawnego naruszenia środków zabraniających:

a) połowu w obszarze zamkniętym lub przy użyciu narzędzi niedozwolonych w szczególnym obszarze;

b) połowu zasobów lub gatunków po terminie zgłoszonym sekretarzowi wykonawczemu przez umawiającą się stronę, do której należy kontrolowany statek, jako termin zakończenia ukierunkowanego połowu tych zasobów lub gatunków; oraz

c) połowu w ramach kwoty połowowej określonej dla kategorii „inne organizmy morskie" bez wcześniejszego zawiadomienia sekretarza wykonawczego lub po upływie siedmiu dni roboczych po zawiadomieniu przez sekretarza wykonawczego umawiającej się strony, do której należy kontrolowany statek, że połowy w ramach kategorii „inne organizmy morskie" dla tych zasobów lub gatunków należy zakończyć,

inspektor, aby ułatwić umawiającej się stronie działanie w sprawie jawnego naruszenia, niezwłocznie podejmuje próbę skontaktowania się ze znajdującym się w pobliżu inspektorem umawiającej się strony, do której należy skontrolowany statek lub władzami wyznaczonymi zgodnie z ust. 3 powyżej. Kapitan kontrolowanego statku udostępnia do nadawania i odbierania komunikatów w tej sprawie sprzęt radiowy statku oraz wyznacza operatora do wykonywania tych czynności.

Na żądanie inspektora kapitan przerywa wszelkie połowy, które inspektor uzna za naruszające środki określone w lit. a) - c) powyżej. W tym czasie inspektor kończy inspekcję oraz, jeżeli nie uda mu się w odpowiednim czasie skontaktować z inspektorem lub wyznaczonymi władzami umawiającej się strony, do której należy kontrolowany statek, opuszcza kontrolowany statek i możliwie jak najszybciej kontaktuje się z inspektorem lub władzami. Jeżeli jednak kontakt zostanie nawiązany, gdy inspektor jest jeszcze na pokładzie kontrolowanego statku i pod warunkiem że inspektor lub wyznaczone władze umawiającej się strony, do której należy statek, wyrażą na to zgodę, inspektor może pozostać na pokładzie. Dopóki inspektor pozostaje na pokładzie, kapitan statku nie może podjąć połowów do czasu aż inspektor, czy to wskutek działań podjętych przez kapitana statku czy kontaktu inspektora z innym inspektorem lub wyznaczonymi władzami umawiającej się strony, do której należy kontrolowany statek, nie uzyska pewności, w rozsądnych granicach, że jawne naruszenie nie zostanie powtórzone.

v) Inspektor odpowiedzialny może zażądać, by kapitan usunął wszelkie narzędzia połowowe, które w opinii inspektora są sprzeczne ze środkami Komisji. Każda część narzędzi połowowych, która zdaniem inspektora narusza przepisy, jest trwale opatrywana znakiem identyfikacyjnym, a fakt ten odnotowywany przez inspektora w sporządzonym przez niego sprawozdaniu. Oznaczone narzędzie jest zachowywane do czasu zbadania przez inspektora lub wyznaczone władze umawiającej się strony, do której należy kontrolowany statek, którzy ustalą ponowne wydanie narzędzi.

vi) Inspektor ma prawo sfotografować narzędzia połowowe w taki sposób, by był widoczny znak identyfikacyjny oraz rozmiar narzędzi połowowych, a sfotografowane części należy wymienić w sprawozdaniu. Drugie zdjęcie jest przekazywane kapitanowi statku.

7. Właściwe władze umawiającej się strony, zawiadomione o jawnym naruszeniu popełnionym przez statek tej Strony, podejmują niezwłoczne działania w celu uzyskania i rozważenia dowodów jawnego naruszenia, przeprowadzenia dalszego dochodzenia niezbędnego do likwidacji jawnego naruszenia oraz, w każdym przypadku, gdy jest to możliwe, wejścia na pokład danego statku. Właściwe władze umawiającej się strony, do której należy dany statek, w pełni współpracują z właściwymi władzami umawiającej się strony, która wyznaczyła inspektora tak, aby zapewnić przygotowanie dowodu jawnego naruszenia oraz zachować go w formie ułatwiającej postępowanie sądowe.

   Właściwe władze umawiającej się strony, zawiadomione o różnicach między odnotowanymi połowami a szacunkami inspektora, w każdym przypadku, gdy będzie możliwe wchodzą na pokład danego statku, a w każdym przypadku współpracują z inspektorami NAFO w celu zapewnienia, że zostanie przygotowany dowód i w celu zachowania go w postaci ułatwiającej ewentualne postępowanie sądowe oraz prowadzą wszelkie późniejsze dochodzenia niezbędne do ustalenia dalszych właściwych działań.

8. Inspektor, który zauważy, że statek nie umożliwia wejścia na pokład grupie inspekcyjnej, mimo iż został wcześniej prawidłowo powiadomiony sygnałami:

   i) w możliwie jak najkrótszym czasie zgłasza jawne naruszenie któremukolwiek z przebywających w pobliżu inspektorów umawiającej się strony, do której należy statek, lub wyznaczonym władzom tej umawiającej się strony; oraz

   ii) przygotowuje sprawozdanie zawierający możliwie jak największą ilość informacji, z podaniem rodzaju sygnału, odległości, z jakiej sygnał został nadany, widzialności w tym czasie, stanu morza, wiatru i warunków oblodzeniowych.

9. Przeciwstawianie się inspektorowi lub odmowa wykonania jego poleceń jest traktowane przez państwo bandery statku tak jakby inspektor był inspektorem tego państwa.

10. Inspektorzy wypełniają swoje obowiązki zgodnie z zasadami określonymi w ramach systemu, lecz podlegają kontroli operacyjnej władz swoich Umawiających się stron i są przed nimi odpowiedzialni.

11. Właściwe władze umawiającej się strony rozpatrują sprawozdania inspektorów innych Umawiających się stron w ramach systemu na takiej samej podstawie jakby te sprawozdania były złożone przez ich własnych inspektorów. Przepisy niniejszego ustępu nie nakładają na właściwe władze umawiającej się strony obowiązku nadawania większej wartości dowodowej sprawozdaniu zagranicznego inspektora, niż ta, jaką miało to sprawozdanie we własnym państwie inspektora. Właściwe władze Umawiających się stron współpracują w celu ułatwienia postępowań sądowych lub innych, wynikających ze sprawozdania złożonego przez inspektora w ramach niniejszego systemu.

12. Do 1 listopada każdego roku, właściwe władze umawiającej się strony informują sekretarza wykonawczego o wstępnych planach udziału w systemie jej inspektorów, statków i śmigłowców w kolejnym roku kalendarzowym, zaś sekretarz wykonawczy może skierować do właściwych władz Umawiających się stron sugestie dotyczące koordynacji ich działań w tej dziedzinie, w tym liczby inspektorów oraz liczby statków i śmigłowców do przewozu tych inspektorów.

13. Właściwe władze każdej z Umawiających się stron do 1 marca każdego roku przedstawiają sekretarzowi wykonawczemu sprawozdanie za rok poprzedni z podaniem:

   i) liczby inspekcji przeprowadzonych przez nią w ramach systemu, z wyszczególnieniem liczby inspekcji dokonanych na statkach poszczególnych Umawiających się stron oraz, w przypadku jawnego naruszenia, datę i pozycję tego statku w czasie inspekcji oraz rodzaj jawnego naruszenia;

   ii) sposób załatwienia sprawy jawnego naruszenia, o którym zostały powiadomione przez umawiającą się stronę. Adnotacje o jawnym naruszeniu umieszcza się w rocznych sprawozdaniach, aż do chwili zakończenia działań na mocy ustawodawstwa państwa bandery, a wszelkie kary nałożone w związku z tym są szczegółowo opisywane;

   iii) różnice uznane przez te władze za znaczne, między odnotowanymi połowami wskazanymi w dziennikach połowowych statków Umawiających się stron i oszacowanymi przez inspektorów na pokładach statków. Przypadki uznane za istotne wymienia się corocznie do czasu poinformowania NAFO o podjętych działaniach, w tym o wszelkich karach nałożonych przez państwo bandery. Kary te opisuje się w szczególny sposób.

14. i) W przypadku sporu dotyczącego interpretacji lub stosowania systemu, dane umawiające się strony konsultują się w celu wyjaśnienia nieporozumienia.

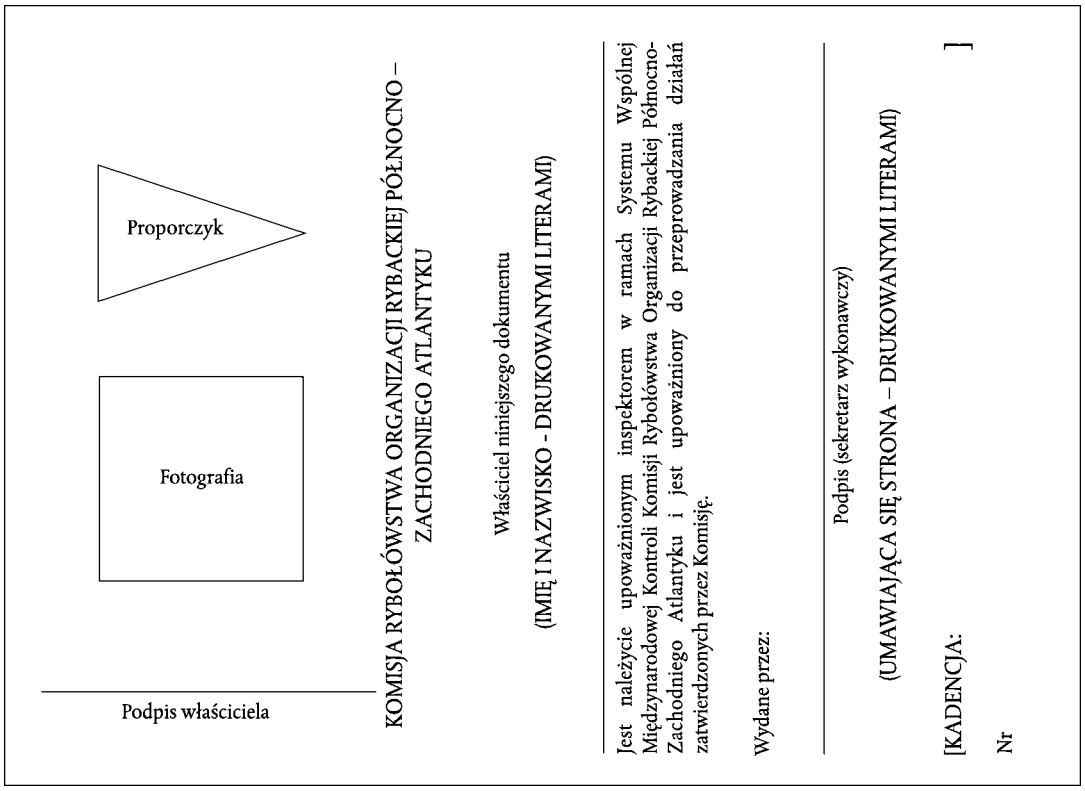
   ii) Jeżeli po konsultacjach nieporozumienie nie zostanie rozstrzygnięte, sekretarz wykonawczy, na wniosek umawiającej się strony, przedstawia spór na specjalnym posiedzeniu Stałego Komitetu Kontroli Międzynarodowej (STACTIC). STACTIC sporządza sprawozdanie w sprawie nieporozumienia i przekazuje go Komisji Rybołówstwa w ciągu dwóch miesięcy od posiedzenia Komitetu.

   iii) Po otrzymaniu sprawozdania STACTIC umawiająca się strona może w okresie kolejnych dwóch miesięcy wystąpić o zwołanie specjalnego posiedzenia Komisji Rybołówstwa, w celu rozpatrzenia sprawozdania i podjęcia stosownych działań.

ZAŁĄCZNIK I

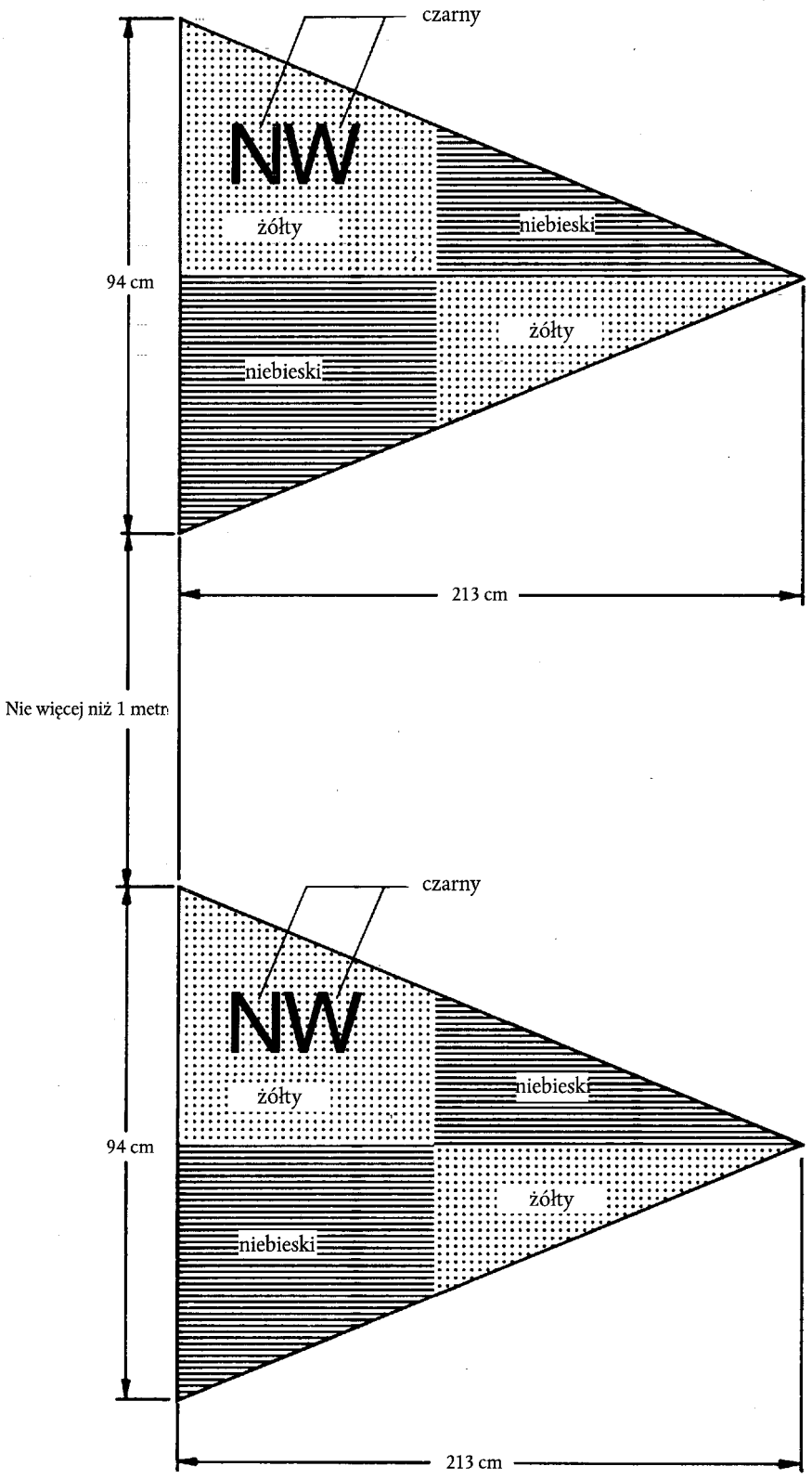
DOKUMENT TOŻSAMOŚCI INSPEKTORA

(nie mniejszy niż 8,5 cm × 5,5 cm)



ZAŁĄCZNIK II

PROPORCZYKI INSPEKCJI



ZAŁĄCZNIK III

BUDOWA I STOSOWANIE TRAPU DO WCHODZENIA NA POKŁAD

1. Trapy są odpowiednio przystosowane do celów bezpiecznego wchodzenia i schodzenia inspektorów z pokładu na morzu. Trapy muszą być utrzymywane w czystości i dobrym stanie.

2. Trap przymocowany jest w takim położeniu, żeby nie znajdował się w miejscu jakichkolwiek zrzutów ze statku, każdy stopień opiera się trwale o burtę statku, w miarę możliwości poza jej krzywiznami i w taki sposób, aby inspektor miał bezpieczny i wygodny dostęp do statku.

3. Stopnie trapu:

   a) wykonane są z drewna twardego lub innego materiału o równoważnych właściwościach, w jednym kawałku bez sęków, o wystarczająco niepoślizgowej powierzchni; cztery najniższe stopnie mogą być wykonane z gumy o odpowiedniej wytrzymałości i sztywności lub z innego materiału o równoważnej charakterystyce;

   b) posiadają minimalne wymiary: długość 480 mm, szerokość 115 mm, grubość 25 mm bez powłoki przeciwpoślizgowej; i

   c) są równomiernie rozmieszczone, nie rzadziej i nie gęściej niż 380 mm i mogą być przymocowane tak, by utrzymywały się w pozycji poziomej.

4. Żaden trap nie może mieć więcej niż dwa stopnie wymienne, które są przymocowane za pomocą metody innej niż zastosowana w odniesieniu do stopni oryginalnej konstrukcji trapu i każdy stopień tak przymocowany należy wymienić w możliwie jak najkrótszym, rozsądnym czasie, na stopień zamocowany w taki sposób jak w oryginalnej konstrukcji trapu.

5. Bocznymi linami trapu są dwie nieosłonięte liny z konopi manilskich lub o równoważnej jakości, o obwodzie nie mniejszym niż 60 mm, zamocowane na każdej stronie; każda lina musi być ciągła, bez żadnych połączeń poniżej górnego stopnia; w pobliżu, gotowe do użycia w razie potrzeby powinny znajdować się dwie liny o obwodzie nie mniejszym niż 65 mm, odpowiednio przymocowane do statku oraz lina bezpieczeństwa.

6. Listwy, wykonane z drewna twardego lub innego materiału o równoważnych właściwościach, jednolite i nie krótsze niż 1,80 m, należy zamocować w takich odległościach, aby zapobiec skręcaniu się trapu. Najniższą listwę należy umieścić przy piątym stopniu, licząc od dołu trapu, a odległość między kolejnymi listwami nie może być przekraczać dziewięciu stopni.

7. Należy zapewnić środki umożliwiające bezpieczne i wygodne wejście na statek i zejście ze statku przy użyciu trapu pilota, trapu burtowego lub innego sprzętu. Jeżeli wejście następuje przez bramkę w relingu lub nadburciu, należy zamocować odpowiednie poręcze. W przypadku wejścia za pomocą trapu w nadburciu trap należy trwale zamocować do relingu lub pomostu, a w miejscu wejścia na statek umieścić dwie poręcze w odległości nie mniejszej niż 0,70 m i nie większej niż 0,80 m jedna od drugiej. Każdą poręcz należy sztywno przymocować do konstrukcji statku przy podstawie lub w jej okolicy oraz wyżej; poręcz powinna mieć średnicę nie mniejszą niż 40 mm i sięgać do wysokości co najmniej 1,20 m powyżej krawędzi nadburcia.

8. W nocy należy zapewnić oświetlenie, tak by zarówno trap wzdłuż burty, jak i miejsce wejścia inspektora na pokład były odpowiednio oświetlone. Koło ratunkowe z samozapłonowym urządzeniem oświetlającym powinno znajdować się w pobliżu, gotowe do użycia. Lina do wyciągania powinna znajdować się w pobliżu, gotowa do użycia w razie potrzeby.

9. Należy zapewnić możliwość spuszczenia trapu po obu stronach statku.

10. Mocowanie trapu oraz wchodzenie i schodzenie inspektora ze statku nadzoruje odpowiedzialny za to oficer.

11. Jeżeli cechy konstrukcyjne statku, takie jak odbojniki uniemożliwiają wykonanie któregokolwiek z powyższych przepisów, zostaną dokonane szczególne uzgodnienia, satysfakcjonujące Komisję, celem zapewnienia bezpiecznego wejścia osób na pokład i zejścia z pokładu.

ZAŁĄCZNIK IV

PROCEDURA DOWOŻENIA INSPEKTORA ŚMIGŁOWCEM

1. Kapitan śmigłowca jest odpowiedzialny za zapewnienie bezpieczeństwa personelu przenoszonego między statkiem a śmigłowcem podczas całego okresu, w którym dana osoba jest połączona ze śmigłowcem poprzez linę wciągającą i wciągarkę.

2. Kapitan statku, aby wspomagać śmigłowiec, postępuje zgodnie z procedurą określoną poniżej:

   i) próbuje porozumieć się przez radio we wspólnym języku;

   ii) zmienia kurs i przyspiesza, jeśli jest o to proszony i ma taką możliwość;

   iii) utrzymuje stały kurs i przyspiesza podczas przenoszenia, chyba że bezpieczeństwo statku jest zagrożone;

   iv) zapewnia wizualne wskazanie pozornego wiatru przy użyciu proporczyka lub innych odpowiednich urządzeń;

   v) oczyszcza przestrzeń z przedmiotów, które mogłyby zostać zdmuchnięte;

   vi) podczas operacji przenoszenia nie dokonuje transmisji radiowych poprzez antenę zamocowaną na stałe (wysokiej częstotliwości) w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru przenoszenia. Jeśli pojawi się konieczność dokonania takiej transmisji, śmigłowiec jest informowany o możliwości opóźnienia przeprowadzenia operacji przenoszenia; jeśli lina przewodnia zostaje opuszczona jako pierwsza, członkowie załogi mają być gotowi do przyjęcia liny, aby wspomóc operację przenoszenia grupy inspekcyjnej. Inne liny nie powinny być dotykane przez załogę statku, dopóki grupa inspekcyjna nie przeprowadzi opuszczenia tych lin na pokład statku;

   vii) przyjmuje niezbędne środki w możliwym zakresie, w celu zapewnienia, że żadna z lin lub z wyposażenia zwisających z śmigłowca jest przymocowana lub może zaplątać się na pokładzie.

3. Śmigłowiec wystawiając swój proporczyk inspekcji przekazuje statkowi informację, że zamierza wysadzić inspektora na pokład:

   i) poprzez komunikat radiowy na falach o częstotliwości 2 182 kHz, VHF-FM kanał 16 lub na innych uzgodnionych częstotliwościach;

   ii) poprzez wizualne lub słuchowe wskazanie odpowiednich sygnałów z Międzynarodowego Kodu Sygnałowego jak wskazano w ust. 7;

   iii) poprzez krążenie ponad lub w pobliżu zamierzonego miejsca wysadzenia inspektora w połączeniu z sygnałami dawanymi dłonią, przyjętymi z Międzynarodowego Kodu Sygnałowego, jak wskazano w ust. 4

4. i) *Sygnał*: Ruch wskazujący ramieniem lub dłonią

Użyty przez:	*Znaczenie:*
Śmigłowiec	Chcę przeprowadzić operację przenoszenia lub osiąść na pokład na wskazanej pozycji

ii) Sygnał: Pionowy ruch ramion lub flagi, albo wskazanie „kciuk w górę”

Użyte przez:	*Sytuacja:*	*Znaczenie:*
Kogokolwiek	Przed rozpoczęciem operacji przenoszenia	Jestem gotów do przeprowadzenia operacji przenoszenia;
Statek	Przed rozpoczęciem operacji przenoszenia	Pragnę rozpocząć operację przenoszenia z tej pozycji;
Śmigłowiec	Po rzuceniu liny przewodniej	Zbierz luzy na linii przewodniej;
	Po zebraniu luzów na linie przewodniej	Pociągnij łagodnie linę przewodnią;
Kogokolwiek	W każdym czasie	Odpowiedź pozytywna.

iii) *Sygnał*: Poziomy ruch ramion lub flagi, albo wskazanie „kciuk w dół”

Użyte przez:	*Sytuacja:*	*Znaczenie:*
Statek	Przed rozpoczęciem operacji przenoszenia	Operacja przenoszenia z tej pozycji nie jest zalecana – wskaż alternatywną pozycję (i kieruj się na pożądaną pozycję);
Kogokolwiek	Przed rozpoczęciem operacji przenoszenia	Nie jestem gotowy do przeprowadzenia operacji przenoszenia;
Statek	Podczas operacji przenoszenia	Proszę wstrzymać operację przenoszenia;
Śmigłowiec	Po rzuceniu liny przewodniej	Poluzuj linię przewodnią;
	Po poluzowaniu liny przewodniej	Oddaj linę przewodnią;
Kogokolwiek	W każdym czasie	Odpowiedź negatywna.

5. Wizualne wskazanie przez śmigłowiec symbolu YU lub radiowa transmisja YANKEE UNIFORM do statku rybackiego oznaczają, że mają być użyte, dla sprawdzenia komunikacji, sygnały określone w ust. 7.

6. Wymienione poniżej sytuacje są przykładami warunków, w których nie powinno się przeprowadzać operacji przenoszenia osób z lub do śmigłowca:

   i) gdy według opinii kapitana śmigłowca lub kapitana statku nie ma odpowiednio wolnej przestrzeni dla przeprowadzenia operacji przenoszenia lub jest zbyt dużo przeszkód;

   ii) gdy jest znaczące kołysanie się statku, które - według opinii kapitana śmigłowca lub kapitana statku - stwarza ryzyko;

   iii) śmigłowiec nie może ustabilizować swojej pozycji w dopuszczalnym wietrze pozornym; oraz

   iv) istnieje inne ryzyko zagrażające bezpieczeństwu śmigłowca lub statku albo przenoszonych osób.

7.

IMO sygnał	IMO Znaczenie	Uwagi
SQ 3	Zatrzymajcie się albo stańcie w dryfie; zamierzam wejść na wasz statek	Wywieszenie proporczyka inspekcji wskazuje na obecność w śmigłowcu upoważnionej grupy inspekcyjnej
MG	Sterujcie kursem…	Kurs jest prawidłowy
IK-RQ	Idziecie z prędkością… (liczba) węzłów	
AZ	Nie mogę osiąść, ale mogę podnieść załogę.	Wskazanie zamiaru przeprowadzenia operacji przenoszenia z lub do śmigłowca (używane wraz z sygnałem BB)
BB1-RQ	Czy mogę osiąść na twoim pokładzie; czy jesteś gotowy na przyjęcie mnie z przodu statku?	Używane w połączeniu z sygnałem AZ wskazuje, że śmigłowiec nie osiądzie, ale przeprowadzi operację przenoszenia we wskazanej części statku
BB2-RQ	Czy mogę osiąść na twoim pokładzie; czy jesteś gotów na przyjęcie mnie na śródokręciu?	
BB3-RQ	Czy mogę osiąść na twoim pokładzie; czy jesteś gotów na przyjęcie mnie na rufie?	
K	Chcę nawiązać z wami łączność za pomocą…(wyciąg z IMO Tablica 1) 6… Międzynarodowego Kodu Flagowego 8… radiotelefonii 2 182 KHz 9… radiotelefonii UKF - kanał 16	
YX	Chcę nawiązać łączność radiotelefoniczną na wskazanej częstotliwości	
C	Tak (potwierdzenie)	
N	Nie (zaprzeczenie)	*November Oscar* za pomocą głosu lub transmisji radiowej
YU	Nawiąże łączność z waszą stacją za pomocą Międzynarodowego Kodu Sygnałowego	
BT	Śmigłowiec zbliża się do was teraz (lub w wyznaczonym czasie)	

ZAŁĄCZNIK V

KOMISJA RYBOŁÓWSTWA ORGANIZACJI RYBACKIEJ PÓŁNOCNO-ZACHODNIEGO ATLANTYKU
SPRAWOZDANIE Z KONTROLI

(Inspektor: Proszę wypełnić DRUKOWANYMI LITERAMI)

1. Formularze sprawozdania z kontroli mają postać samokopiującego bloku, w którym każda strona ma jeden oryginał i dwie kopie (najlepiej kolorowe oraz najlepiej jedną żółtą i jedną zieloną).

2. Strony mają perforację u góry i u dołu dla ułatwienia wyrywania.

3. Pozycje 1–8 oraz 18 sprawozdania są wyróżnione czerwonym tuszem.

4. Bloki powinny zawierać 20 trzystronicowych formularzy sprawozdania.

5. Każda strona po wyrwaniu z bloku powinna mieć następujące wymiary: długość 355,5 mm (14") i szerokość 216 mm (8 $^1/_2$")

Uwaga dla kapitana statku rybackiego:

Inspektor NAFO przedstawia niniejszy dokument podczas identyfikacji przy wejściu na pokład. Na jego podstawie jest on uprawniony do przeprowadzenia inspekcji i pomiaru wszystkich narzędzi połowowych znajdujących się na pokładzie roboczym lub w jego pobliżu, które są przygotowane do użycia oraz inspekcji połowu znajdującego się na i/lub pod pokładami oraz wszelkich odpowiednich dokumentów. Inspekcja ta ma na celu sprawdzenie, czy przestrzegane są środki NAFO, do których wasza umawiająca się strona nie zgłosiła sprzeciwu oraz, niezależnie od jakichkolwiek takich sprzeciwów, skontrolowanie wpisów do dziennika połowowego, dokonanych w obszarze regulowanym oraz połowów znajdujących się na pokładzie. Inspektor nie będzie żądał wybrania sieci; może on jednak pozostać na pokładzie do czasu ich wybrania.

UPRAWNIONY/UPRAWNIENI INSPEKTOR/INSPEKTORZY

1. Nazwisko(-a) .....

   Umawiająca się strona .....

2. Nazwa oraz litery identyfikacyjne/lub numer statku, na którym przebywał .....

INFORMACJE O KONTROLOWANYM STATKU

3. Umawiająca się strona i port macierzysty.....

4. Nazwa i numer rejestrowy statku .....

5. Nazwisko kapitana .....

6. Nazwa (nazwisko) i adres właściciela statku .....

   .....

7. Pozycja określona przez kapitana statku inspekcyjnego o godz ..... GMT:

   Szerokość geograficzna..... Długość geograficzna .....

   (a) Przyrządy użyte do określenia pozycji statku.....

8. Pozycja określona przez kapitana statku inspekcyjnego o godz ..... GMT:

   Szerokość geograficzna ..... Długość geograficzna .....

   (a) Przyrządy użyte do określenia pozycji statku.....

DATA I GODZINA ROZPOCZĘCIA I ZAKOŃCZENIA KONTROLI

9. Data ..... Czas przybycia na pokład ..... GMT Czas opuszczenia pokładu ..... GMT

SKONTROLOWANE NARZĘDZIA POŁOWOWE NA POKŁADZIE ROBOCZYM LUB W JEGO POBLIŻU

10.	Sieć 1	Sieć 2	Sieć 3
Rodzaj sieci (włok, niewód itp.)			
Materiał (o ile możliwe, kategoria chemiczna)			
Przędza pojedyncza lub podwójna			
Sieć (mierzona na mokro) – na lub w pobliżu pokładu rufowego			
Rodzaj skontrolowanego umocowania sieci			
Uwagi			

POMIAR WIELKOŚCI OCZKA SIECI – W MILIMETRACH

11. Worek włoka (wraz z przedłużaczami – o ile występują) – Próbki 20 oczek

	Szerokość (wielkość oczek)																		Średnia szerokość	Dopuszczalna szerokość
Sieć1																				
Sieć 2																				
Sieć 3																				

Fartuch worka włoka - próbka ..... oczek

Sieć1																				
Sieć 2																				
Sieć 3																				

Pozostała sieć – próbka 20 oczek

Sieć1																				
Sieć 2																				
Sieć 3																				

12. Czy zapis połowów był przechowywany na statku podczas obowiązywania kwoty połowowej?
TAK/NIE

WYNIK KONTROLI NA POKŁADZIE

13. Wynik kontroli połowów z ostatniego ciągnienia (jeśli ma zastosowanie)

Łącznie ton	Wszystkie pozyskane gatunki	Procent każdego	Procent zrzutów
	■■■■■		

14. Wynik kontroli połowów na pokładzie

Gatunki ryb o kodzie 3-alfa	Szacunki inspektora w odniesieniu do wielkości połowu (w tonach)

Uwagi inspektora co do sposobu obliczania szacunków:

.....

.....

.....

15. Podsumowanie połowów z dzienników połowowych dla bieżącego rejsu (1)/okresu obowiązywania kwoty połowowej (2)

Data wejścia w obszar regulowany	Rejon	Gatunki ryb o kodzie 3-alfa	Połów (w tonach metrycznych)	Sposób przetwarzania	Odrzuty

(1) „Bieżący rejs" określany jest jako rozpoczęty w chwili gdy statek wpływa do obszaru regulowane objętego nadzorem i kończący się z chwilą wypłynięcia statku z obszaru regulowanego (do którego zalicza się również porty graniczące z obszarem regulowanym) na czas dłuższy niż 20 dni. Bieżący rejs nie jest uważany za zakończony, dopóki na pokładzie znajdują się ryby złowione w obszarze regulowanym

(2) Stosowane zgodnie z akapitem szóstym pkt 6 i) systemu.

Uwaga dla kapitana statku rybackiego:

Na tym etapie kontrola zostanie zakończona, o ile inspektor nie stwierdzi jawnego naruszenia. Jeżeli jawne naruszenie nie zostanie stwierdzone – należy przejść do pkt 20. Jeżeli jawne naruszenie zostanie stwierdzone, inspektor odnotuje naruszenie w tym miejscu i podpisze. Pani/Pan musi złożyć podpis pod adnotacją inspektora na potwierdzenie, że Pani/Pan została poinformowana/został poinformowany o naruszeniu. Podpis Pani/Pana nie jest równoznaczny z przyznaniem się do jawnego naruszenia.

16. Rodzaj jawnego naruszenia: .....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Podpis inspektora: .....

Podpis kapitana: .....

W przypadku stwierdzenia jawnego naruszenia inspektor może:

1. Zbadać i sfotografować narzędzia połowowe statku rybackiego, połów, dzienniki połowowe lub inne odpowiednie dokumenty;

2. Zażądać od kapitana wstrzymania połowu, jeżeli jawne naruszenie obejmuje:

   a) połów w zamkniętym obszarze lub za pomocą narzędzi zabronionych w szczególnym obszarze;

   b) połów zasobów lub gatunków po dniu, w którym umawiająca się strona, do której należy kontrolowany statek powiadomiła sekretarza wykonawczego, że statki tej strony zakończą prowadzenie ukierunkowanych połowów tych zasobów lub gatunków; oraz

   c) połów w ramach kwoty połowowej dotyczącej „Innych" bez wcześniejszego powiadomienia sekretarza wykonawczego lub po upływie siedmiu dni roboczych po zawiadomieniu przez sekretarza wykonawczego umawiającej się strony, do której należy kontrolowany statek, że połowy w ramach „Innych kwot" dla tych zasobów lub gatunków należy zakończyć.

Przed poproszeniem Pani/Pana o zakończenie połowu, inspektor musi niezwłocznie podjąć próbę skontaktowania się ze znajdującym się w pobliżu inspektorem umawiającej się strony lub wyznaczonymi władzami tej umawiającej się strony. Ma Pani/Pan obowiązek umożliwić inspektorowi skorzystanie z sprzętu radiowego lub pomocy operatora do tych celów. Jeżeli inspektorowi nie uda się nawiązać kontaktu z inspektorem Pani/Pana umawiającej się strony lub wyznaczonymi władzami, dokończy on czynności kontrolne i opuści Pani/Pana statek. Dopóki inspektor znajduje się na pokładzie, nie powinna Pani/nie powinien Pan podejmować połowu, chyba że zdoła Pani/Pan przekonać inspektora, że jawne naruszenie się nie powtórzy, np. ponieważ została zmieniona strefa lub wyłączono z użytku nielegalne narzędzia.

KOMENTARZE I UWAGI

17. Dokumenty zbadane po ujawnieniu naruszenia .....

18. Komentarze: (W przypadku rozbieżności między szacunkiem inspektora w odniesieniu do wielkości połowu znajdującego się na pokładzie a odpowiednimi wpisami z dziennika połowowego dotyczącymi połowów, należy wpisać różnicę w procentach)

.....

.....

.....

19. Zdjęcia wykonane w związku z jawnym naruszeniem .....

.....

.....

.....

20. Inne uwagi, oświadczenia i/lub uwagi inspektora(-ów) .....

.....

.....

21. Oświadczenie drugiego inspektora lub świadka .....

.....

22. Nazwisko oraz podpis drugiego inspektora lub świadka .....

23. Podpis odpowiedzialnego inspektora .....

24. Podpis odpowiedzialnego inspektora .....

.....

.....

25. Nazwisko oraz podpis świadka/świadków kapitana .....

.....

26. Przyjęcie do wiadomości i potwierdzenie odbioru sprawozdania:

Ja, niżej podpisany, kapitan statku ....., niniejszym potwierdzam, że w dniu dzisiejszym otrzymałem kopię niniejszego sprawozdania i drugi komplet zdjęć. Mój podpis nie stanowi potwierdzenia żadnej z części sprawozdania.

Data: ..... Podpis: .....

27. Uwagi i podpis kapitana statku .....

KOPIA DLA KAPITANA, ORYGINAŁ ZATRZYMUJE INSPEKTOR DO WYMAGANEGO ROZDZIELENIA

ZAŁĄCZNIK VI

KWESTIONARIUSZ KONTROLI

1. Jestem inspektorem działającym w ramach systemu. Oto mój dokument tożsamości. Chciałbym przeprowadzić kontrolę Pana sieci/innych narzędzi połowowych/połowów/dokumentów.
2. Chciałbym skontaktować się z kapitanem statku.
3. Proszę o podanie nazwiska.
4. Proszę o współpracę ze mną przy przeprowadzaniu czynności kontrolnych dotyczących połowów/urządzeń/dokumentów, pod kątem zgodności ze środkami Komisji.
5. Proszę o sprawdzenie obecnej pozycji statku i godziny.
6. Zapisuję pozycję statku …jako szerokość geograficzną…°… długość geograficzną…°… o godz…GMT. Czy Pan się zgadza?
7. Czy chciałby Pan sprawdzić swoją pozycję na moich urządzeniach na pokładzie statku inspekcyjnego?
8. Czy teraz Pan się zgadza?
9. Proszę o pokazanie mi dokumentów ustalających przynależność Pan statku/dokumentów rejestracji/dziennika mostka/dziennika(-ów) połowowego(-ych).
10. Proszę o wpisanie nazwy i adresu właściciela tego statku w miejscu, które wskazuję na formularzu sprawozdania.
11. Jakie podstawowe gatunki są przedmiotem połowów?
12. Czy łowicie do celów odłowu?
13. Zgadzam się.
14. Tak.
15. Nie zgadzam się.
16. Nie.
17. Proszę mnie zaprowadzić na mostek/pokład roboczy/do pomieszczeń służących do przetwarzania/do ładowni ryb.
18. Czy używa Pan jakichkolwiek urządzeń mocujących sieci? Jeżeli tak, jakiego typu? Proszę o wpisanie ich w miejscu, które wskazuję.
19. Proszę o włączenie tych świateł.
20. Chciałbym sprawdzić tę sieć/fartuch.
21. Proszę o pokazanie pozostałych narzędzi połowowych znajdujących się na pokładzie połowowym lub w jego pobliżu.
22. Proszę o pokazanie mi szablonu do pomiaru oczek sieci, o ile go Pan posiada.
23. Proszę poprosić Pana ludzi/członków załogi, aby przytrzymali tę sieć, tak abym mógł ją zmierzyć.
24. Proszę zanurzyć tę sieć w wodzie na 10 minut.
25. Sprawdziłem… oczek w … tej sieci.
26. Proszę sprawdzić, czy zapisałem w sprawozdaniu w miejscu, które wskazuję, dokładnie taką szerokość oczek, jaką zmierzyłem.
27. Chciałbym sprawdzić Pana połowy. Czy sortowanie zostało skończone?
28. Czy możecie wyłożyć te ryby?
29. Chcę oszacować w waszym połowie proporcje gatunków objętych nadzorem.
30. Proszę o wzięcie formularza kontroli w języku, jakim się Pan posługuje i podanie mi informacji niezbędnych do wypełnienia. Będę wskazywał kolejno pozycje.
31. Jeżeli nie będzie Pan współpracować, o odmowie powiadomię Pana umawiającą się stronę.
32. Stwierdziłem, że średnia szerokość oczek, które zmierzyłem w … sieci wynosi… mm. Wydaje się, że jest to poniżej minimalnego stosowanego rozmiaru oczka i zostanie to zgłoszone Pana umawiającej się stronie.
33. Stwierdziłem obecność sprzętu mocującego sieć/innych narzędzi połowowych, które wydają się być nielegalne. Zostanie to zgłoszone Pani/Pana umawiającej się stronie.
34. Umieszczę teraz znak identyfikacyjny na tych narzędzi połowowych, które mają być zachowane wraz z tym znakiem do chwili zbadania przez inspektora połowowego Pana umawiającej się strony, na jego żądanie.

35. Stwierdziłem… niewymiarowych ryb. Zgłoszę to Pana umawiającej się stronie.

36. Stwierdzam, że w sposób oczywisty łowi Pan w tym obszarze po terminie/przy użyciu niedozwolonych narzędzi/niedozwolone zasoby lub gatunki. Zostanie to zgłoszone Pana umawiającej się stronie.

37. Stwierdziłem obecność przyłowu gatunków objętych nadzorem, w ilościach przewyższających dopuszczalne. Zostanie to zgłoszone Pani/Panu umawiającej się stronie.

38. Sporządziłem kopie następującego wpisu/wpisów w tym dokumencie. Proszę o podpisanie dla potwierdzenia wiarygodności kopii.

39. Chciałbym się skontaktować z wyznaczonymi władzami Pana umawiającej się strony. Proszę o wysłanie tego komunikatu i odebranie odpowiedzi.

40. Czy chciałby Pan wnieść jakieś uwagi w związku z tą kontrolą, włączając sposób jej przeprowadzenia oraz zachowania inspektora(-ów)? Jeżeli tak, proszę je wpisać w tym miejscu w sprawozdaniu, w którym spisałem ustalenia z kontroli. Czy ma Pan świadków, którzy chcieliby przedstawić swoje uwagi? Jeżeli tak, mogą to zrobić w miejscu, które wskazuję w formularzu sprawozdania.

41. Opuszczam statek. Dziękuję.