31988R1956

6.7.1988 ОФИЦИАЛЕН ВЕСТНИК НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ L 175/1

РЕГЛАМЕНТ (ЕИО) № 1956/88 НА СЪВЕТА
от 9 юни 1988 година
за установяване на подробни правила за прилагане на схемата за съвместно международно инспектиране, приета от Организацията за риболов в северозападната част на Атлантическия океан

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаването на Европейската икономическа общност,

като взе предвид Регламент (ЕИО) № 170/83 на Съвета от 25 януари 1983 г. относно създаване на общностен режим на опазване и управление на рибните ресурси ([1]), и по-специално член 11 от него,

като взе предвид предложението на Комисията,

като има предвид, че Конвенцията относно бъдещото многостранно сътрудничество в областта на риболова в северозападната част на Атлантическия океан, наричана по-нататък „конвенцията NAFO“, бе одобрена от Съвета с Регламент (ЕИО) № 3179 ([2]) и влезе в сила на 1 януари 1979 г.;

като има предвид, че Организацията по риболова в северозападната част на Атлантическия океан (NAFO), учредена с конвенцията NAFO, прие схема за съвместна международна инспекция, която предвижда взаимни права за контрол и инспекция на корабите от договарящите се страни, както и за преследване на държавата, под чийто флаг плават нарушителите, и за налагане на санкции срещу нея; като има предвид, че се появиха някои пропуски в прилагането на тази схема; като има предвид, че вследствие на това на 26 юни 1986 г. Общността обяви своето намерение да не се счита повече за обвързана със схемата за взаимно инспектиране, считано от дванадесетия месец след тази дата; като има предвид, че докато не бъде приета преразгледана схема на NAFO, Съветът е приел с Регламент (ЕИО) № 3251/87 ([3]) временна автономна схема за контрол на общностните кораби, които оперират в регулаторната зона;

като има предвид, че Комисията по риболова на NAFO е приела на 10 февруари 1988 г. предложение за изменена схема, озаглавена „Схема за съвместна международна инспекция“; като има предвид, че в съответствие с член XI от конвенцията NAFO, предложението ще стане изпълнимо за договарящите се страни, считано от 10 юни 1988 г., при липса на възражения от тяхна страна; като има предвид, че изменената схема е приемлива за Общността;

като има предвид, че е уместно да се разшири инспекцията на корабите в регулаторната зона, за да се осигури и спазването от тяхна страна на други необходими общностни мерки за контрол и за съхранение на риболовните ресурси;

като има предвид, че в интерес на надзора на риболовните дейности на корабите на Общността в регулаторната зона е необходимо държавите-членки да сътрудничат помежду си и с Комисията в прилагането на изменената схема и на други необходими общностни мерки;

като има предвид, че изменената схема се прилага, без да се засяга задължението държавите-членки съгласно член 1 от Регламент (ЕИО) № 2241/87 на Съвета от 23 юли 1987 г. относно установяването на някои мерки за контрол на риболовните дейности ([4]), с цел инспекция и контрол на общностните кораби, които се занимават с риболов и сродни дейности в регулаторната зона;

като има предвид, че следва да се приемат подробни правила за прилагане на изменената схема и на настоящия регламент,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Схемата за съвместно международно инспектиране, приета на 10 февруари 1988 г. от комисията за риболов на NAFO, наричана по-долу „схемата“, се прилага в Общността.

Текстът на схемата се прилага към настоящия регламент.

Член 2

1. Комисията на Европейските общности назначава общностни инспектори по схемата. Последните могат да бъдат определени от

([1]) ОВ L 24, 27.1.1983 г., стр. 1.
([2]) ОВ L 378, 30.12.1978 г., стр. 1.
([3]) ОВ L 314, 4.11.1987 г., стр. 1.
([4]) ОВ L 207, 29.7.1987 г., стр. 1.

Комисията или от държава-членка. На борда на всеки кораб на държава-членка може да се качи инспектор на Общността, който извършва или предстои да извърши инспекция в регулаторната зона на NAFO.

2. Освен функциите, които упражняват в рамките на схемата, инспекторите на Общността инспектират в регулаторната зона общностните кораби, по отношение на които се прилага схемата, за да осигурят спазването на всяка друга общностна мярка за съхранение или контрол, приложима за тези кораби.

Член 3

Държавите-членки сътрудничат помежду си и с Комисията в прилагането на схемата.

Член 4

При необходимост се приемат подробни правила за прилагането на настоящия регламент съгласно процедурата, предвидена в член 14 от Регламент (ЕИО) № 170/83.

Член 5

Регламент (ЕИО) № 3251/87 се отменя.

Член 6

Настоящият регламент влиза в сила на третия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейските общности*.

Прилага се от 9 юни 1988 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Люксембург на 9 юни 1988 година.

За Съвета

Председател

N. BLÜM

СХЕМА ЗА СЪВМЕСТНО МЕЖДУНАРОДНО ИНСПЕКТИРАНЕ

1. (i) Контролът се извършва от инспекторите на службите за контрол на риболова на договарящите се страни, назначени по схемата за съвместно международно инспектиране, наричана по-нататък „схемата“.

ii) До 1 ноември всяка година съответните органи на страните по споразумението съобщават на изпълнителния секретар имената на инспекторите и на специалните кораби за инспектиране (в това определение се включват риболовните кораби, които превозват инспектори), както и идентичността на вертолетите, включени в схемата в съответствие с параграф 12 от последната.

Договарящите се страни уведомяват изпълнителния секретар, когато това е възможно, с предизвестие от два месеца, за направените изменения в тези съобщения.

iii) След нотифицирането на изпълнителния секретар и по взаимно договаряне между съответните договарящи се страни, инспекторите, назначени от дадена страна по схемата, могат да бъдат взети на борда на специалните кораби за инспекция на друга страна, включена в схемата.

iv) След получаването на нотификацията за назначенията по схемата от страна на една от договарящите се страни, изпълнителният секретар издава на съответния орган, за всеки инспектор от въпросната страна, документ за самоличност съгласно посоченото в приложение I. Този документ е номериран. Всеки инспектор го носи в себе си и да го представя в момента на качването си на борда на кораба.

v) Специалните кораби за инспекция незабавно нотифицират изпълнителния секретар, чрез радиовръзка/телекс: за датата и часа, в който започват изпълнението на своите задължения в рамките на схемата. Всички превозвани инспектори се приемат за инспектори на NAFO.

vi) В интервала от време между началото и края на изпълняваните от тях задължения по схемата инспекторите и специалните кораби за инспекция не могат да прилагат спрямо кораби под юрисдикцията на други договарящи се страни законовите и подзаконовите разпоредби относно зоната на договарящата страна, която ги е наела по схемата.

vii) Специалните кораби за инспекция незабавно съобщават на изпълнителния секретар чрез радиовръзка/телекс: датата и часа на приключване на техните задължения в рамките на схемата.

viii) Във всички случаи, часовете, посочени в точка vi) по-горе, се нанасят в бордовия дневник на кораба. Отбелязаните в него часове са часовете, приложими съгласно точка vi) по-горе. В случаите, когато не е възможно да се направят нотификациите, вписването в бордовия дневник представлява изпълнение на задълженията, посочени в точки v) и vii).

ix) Изпълнителният секретар предава съдържанието на направените в рамките на схемата от всяка договаряща страна нотификации до всички членове на комисията по риболова, наричана по-долу „комисията“, в рамките на петнадесет дни след датата на тяхното получаване.

2. i) При осъществяване на инспектирането всяка договаряща се страна следва да се стреми да осигури еднакво третиране на всички страни по споразумението, чиито плавателни съдове осъществяват дейност в рамките на регулаторната зона, като осигури равномерно разпределение на инспекциите.

ii) За да гарантира обективността при изпълнението и разпределението на инспекциите между договарящите се страни, броят на извършените инспекции от корабите на дадена договаряща се страна на корабите на друга договаряща се страна, отразява доколкото е възможно съществуващото съотношение между риболовните дейности на инспектираната страна и съвкупността от риболовните дейности в регулаторната зона, измерено по-специално на базата на обема на улова и на броя на дните, прекарани в пристанището.

3. Съответните органи на договарящите се страни нотифицират изпълнителния секретар за наименованията на органите, определени да приемат незабавни сигнали за явни нарушения, както и за средствата, с които могат да приемат и изпращат отговори на съобщения.

Когато в даден период от време над 15 плавателни съда на една договаряща се страна са ангажирани с риболовни операции или с преработка или прехвърляне на риба в регулаторната зона, тази страна по споразумението изпраща в същия период от време инспектор или друг определен орган да присъства в регулаторната зона, или друг определен орган, който да присъства на територията на договаряща се страна, съседна на зоната, за която се прилага настоящата конвенция, с цел да приема и отговаря без закъснение на съобщения за явни нарушения.

4. Всеки кораб или хеликоптер, който изпълнява задача по схемата и превозва инспектор, показва следните сигнали, за да сигнализира, че инспекторът е започнал инспекция съгласно схемата:

а) денем, при условия на нормална видимост, два инспекционни вимпела, така както са описани в приложение II, разположени по вертикала един над друг на разстояние не повече от един метър;

б) транспортното средство за акостиране показва един инспекционен вимпел, както е описано в приложение II.

5. i) Инспектирането и контролът по схемата се прилагат за следните кораби в рамките на регулаторната зона:

а) риболовни кораби, които извършват или са извършвали риболовни дейности в регулаторната зона;

б) кораби, оборудвани със съоръжения за преработка на риба на борда и които извършват или са извършвали дейности по прехвърлянето на улова в рамките на регулаторната зона;

в) транспортни кораби, които реално осъществяват дейности по прехвърляне на улов.

ii) Капитанът на всеки кораб, за който се прилага схемата, улеснява качването на борда, когато му се подаде сигнал в съответствие с международния код на сигналите от кораб или от хеликоптер, който превозва инспектор. От кораба, на чийто борд се качва инспекторът, не се изисква да спира или да прави маневри по време на риболовната операция, на потапянето във водата или на издигането на риболовното съоръжение. Въпреки това, капитанът предоставя:

а) за корабите с габаритна дължина над 30 м, подвижна въжена стълба, проектирана и използвана както е описано в приложение III;

б) помощта за слизане на борда от хеликоптери, предвидена или уточнена при посочените в приложение IV условия.

В двата случая капитанът се съобразява с обичайната маневрена практика, за да позволи на инспекционния екип да се качи на борда при първа възможност.

iii) Процедурите, предвидени за директното прехвърляне на лица, които се намират на борда на хеликоптер, не задължават капитана на риболовен кораб да предприема по-сериозни предпазни мерки от предвидените в международното право.

iv) Инспекционният екип се състои от не повече от двама назначени по схемата инспектори. По време на инспекциите се забранява използването на оръжие; по-специално, инспекторите не могат да носят оръжие. Без да се нарушават разпоредбите на настоящия раздел, неносенето или неизползването на оръжия не се счита за ограничаване на дейността на инспекторите от договарящата се страна, чиито кораби плават под собствения ѝ флаг.

v) Корабът, който изпълнява две траулерни дейности, е длъжен да се идентифицира, като издигне триъгълен флаг или знаме при приближаване на инспектора.

6. i) Инспекциите се провеждат по начин, който до минимум затормозява или притеснява кораба, дейностите му и улова. Освен в случай на явно нарушение, инспекцията трае не повече от три часа или до вдигане и преглед на мрежата и улова, в зависимост от това, коя от тези дейности продължава по-дълго време.

Когато инспекторът установи различие между регистрирания улов и неговите изчисления за улова на борда на кораба, той може да преразгледа изчисленията, процедурите, необходимите документи, използвани за отчитане на улова в регулаторната зона и да определи улова на борда на кораба; след това той трябва да напусне борда на кораба в часа след приключване на основната инспекция.

Инспекторът ограничава проучванията си до установяването на факти във връзка със съблюдаването на мерките на Комисията, за които страната по договора не е имала възражения, по отношение на инспектирания кораб, в съответствие с член XII от Конвенцията. Инспекцията се провежда с помощта на инспекционен доклад, чийто образец е даден в приложение V.

По отношение на раздел 15 от приложение V, независимо от забележките за квотите съгласно член XII от Конвенцията, инспекторите, като се основават на бордовия дневник, обобщават, по вид и участък, улова, направен от риболовния кораб в регулаторната зона през време на текущото пътуване и записват това обобщение във формуляра за инспекция. За тази цел текущото пътуване се счита, че започва, когато корабът навлиза в регулаторната зона и че завършва, когато той напуска зоната на Конвенцията (включително пограничните пристанища от споменатата зона) за повече от двадесет последователни дни. Текущото пътуване не трябва да се счита за приключило, докато корабът превозва на борда си уловена в регулаторната зона риба.

В случай на езикова трудност инспекторът или капитанът използват на подходящия език съответната част от въпросника, даден в приложение VI.

Договарящите се страни могат, като се обърнат писмено към изпълнителния секретар, да използват възможността инспекторите да се основават на докладите в бордовия дневник за квотния период, а не за текущото пътуване при изготвянето на обобщението, по видове и подразделения за улова, направен от риболовния кораб в регулаторната зона през време на текущото пътуване и вписват това обобщение в раздел 15 от формуляра за инспекция.

Като провежда тези прегледи, инспекторът може да изисква от капитана всякаква необходима помощ. Капитанът улеснява работата на инспектора. Могат да се добавят коментари в доклада за инспекция, който трябва да бъде подписан от всички лица, посочени във формуляра. Копие от формуляра се дава на капитана на кораба.

Всяка страна по договора, която инспектира кораба, изпраща в писмена форма подробностите за всяко предполагаемо нарушение до страната по договора, която е собственик на инспектирания кораб, по възможност по време на работния ден след датата на инспекцията. Договарящите се страни, които инспектират корабите, чрез посредничеството на изпълнителния секретар, изпращат списък на инспектираните кораби в рамките на десетдневен период до органите, посочени от договарящите се страни, чиято собственост са въпросните кораби.

В случай на явно нарушение или на различие в регистрирания улов и изчисленията на улова на борда, които са направени от инспектора, копие от доклада за инспекция, подкрепен с документи, с направени втори снимки, се предава възможно най-бързо на компетентните органи на договарящата страна, на която принадлежи инспектираният кораб. Ако има други доклади от инспекция, оригиналът, по възможност в срок от тридесет дни, се предава на органа, посочен от договарящата страна, която е собственик на инспектирания кораб. Копие от всеки доклад за инспекция също се изпраща на изпълнителния секретар.

ii) Независимо от възраженията, формулирани по квотите в съответствие с член XII от Конвенцията:

а) инспекторите са упълномощени да инспектират и да измерват всички риболовни съоръжения, които са в готовност за употреба на или в близост до работната палуба, както и за инспектиране и за изчисления на улова, който се намира на или под палубите, доколкото тази инспекция и тези измервания са необходими, за да се установи дали са спазени мерките на Комисията;

б) риболовните съоръжения се проверяват съобразно мерките на Комисията;

в) съответствието между данните от бордовия дневник по отношение на регулаторната зона и изчисленията на улова на борда във връзка с тези вписвания може да се провери, а разликите между регистрирания улов и направеното от инспектора изчисление на улова на борда се записват, в проценти, в раздел 18 от доклада от инспекция (точка „коментари“);

г) инспекторите могат да проверяват и съставените по време на квотния период доклади, до датата на инспекция, които се намират на борда на кораба в съответствие с част 1, буква В, параграф 2, буква б), iii) на мерките за прилагане и за опазване на NAFO.

iii) Всеки инспектор е упълномощен да преглежда улова, мрежите или другите съоръжения, както и всеки подходящ документ, сметнат за необходим, за да проверят спазването на мерките на Комисията.

Инспекторът, който установи предполагаемо нарушение на мерките:

— записва явното нарушение в доклада, подписва записката и получава подпис на капитана,

— вписва датата, мястото и вида на установеното явно нарушение в бордовия дневник или в друг подходящ документ и подписва тези бележки. Той може да изготви копие на всеки подходящ елемент, даден в този документ и да покани капитанът на кораба да удостовери на всяка страница, че се отнася за копие, вярно с оригинала,

— има неограничени пълномощия да подкрепи констатацията на предполагаемото нарушение посредством снимков материал на съоръженията или на улова на съответния риболовен кораб, за който случай на капитана на кораба се връчва втора снимка и се прибавя към доклада до компетентния орган на договарящата се страна, която е собственик на инспектирания кораб.

iv) Когато инспектор установи предполагаемо нарушение на мерките, които забраняват:

а) риболова в затворена зона или посредством забранени съоръжения в дадена зона;

б) риболова на запаси или на видове след датата, на която договарящата страна, която е собственик на кораба, е нотифицирала изпълнителния секретар, че нейните кораби ще прекратят всякаква пряка риболовна дейност на тези запаси или видове; и

в) риболовът в качеството на квота „други“, без предварително нотифициране до изпълнителния секретар или повече от седем работни дни след като изпълнителният секретар е нотифицирал договарящата се страна, която е собственик на инспектирания кораб, че риболовът на нейните запаси или видове в качеството на квота „други“ следва да бъде прекратен,

за да позволи на договарящата се страна да действа срещу предполагаемото нарушение, инспекторът се старае незабавно да влезе в контакт с инспектора на договарящата се страна, която е собственик на инспектирания кораб, за който знае, че се намира наблизо, или с органа, назначен съгласно параграф 3 по-горе. За тази цел, капитанът на кораба, който е предмет на инспекция, предоставя на негово разположение оборудването и радиотелеграфиста на своя кораб, за да изпраща и получава съобщения.

По искане на инспектора капитанът прекъсва всякаква риболовна дейност, която инспекторът може да счете за противоречаща на мерките, посочени в букви от а) до в) по-горе. През това време инспекторът приключва инспекцията и ако не му е възможно да се свърже в разумен срок с инспектор или с орган, назначен от договарящата се страна, която е собственик на кораба, той напуска инспектирания кораб и възможно най-бързо влиза във връзка с един от двамата. Въпреки това, ако успее да установи връзка по време на присъствието си на борда на инспектирания кораб, при условие че инспекторът или назначеният орган и при условие че инспекторът или органът, назначен от договарящата се страна, която е собственик на кораба, даде своето съгласие, инспекторът може да остане на борда. Докато инспекторът е на борда, капитанът не може да възобнови своята риболовна дейност, докато инспекторът не е достатъчно убеден, вследствие на предприетото от капитана на кораба действие или на свързването с инспектор или с орган, назначен от договарящата се страна, която е собственик на кораба, че предполагаемото нарушение няма да се повтори.

v) Отговорният инспектор може да поиска капитанът да оттегли всяка част от риболовните съоръжения, която счита в разрез с мерките на Комисията. Отличителен знак се поставя стабилно върху всяка част на риболовното съоръжение, която инспекторът би могъл да счита, че е използвана неправомерно, и инспекторът нанася тези данни в своя доклад. Знакът остава върху съоръжението, докато то бъде прегледано от инспектор или от органа, назначен от договарящата се страна, която е собственик на кораба, които ще вземат решение за съдбата на въпросното съоръжение.

vi) Инспекторът може да фотографира риболовното съоръжение по такъв начин, че отличителният знак и размерите на съответното съоръжение да бъдат видими и заснетите предмети трябва да бъдат изброени в доклада. Втора снимка трябва да бъде връчена на капитана на кораба.

7. Съответният орган на договаряща страна, която е била нотифицирана за явното нарушение, извършено от кораб, който е нейна собственост, предприема незабавни действия, за да получи и да прегледа доказателството за предполагаемото нарушение, води всякакви допълнителни проучвания, необходимо за разпореждането с предполагаемото нарушение и, доколкото е възможно, да се качи на борда на въпросния кораб. Съответният орган на договарящата се страна, която е собственик на въпросния кораб, също сътрудничи изцяло на компетентния орган на договарящата се страна, която е назначила инспектора, за да гарантира, че доказателството за предполагаемото нарушение ще бъде установено и запазено под форма, която улеснява съдебното действие.

Съответният орган на договаряща се страна, който е нотифициран за наличието на различия между регистрирания улов и изчисленията на инспектора, доколкото е възможно, се качва на борда на въпросния кораб и, във всеки случай, влиза във връзка с инспекторите на NAFO, за да гарантира, че доказателството ще бъде изготвено и запазено под форма, която да улесни съдебно действие и провежда всяко необходимо допълнително проучване, позволяващо определянето на подходящо допълнително действие.

8. Инспекторът, който установи отказа от страна на кораб да пусне инспекционния екип да се качи на борда, след като е получил подходящия сигнал:

i) изготвя доклад възможно най-бързо за явното нарушение, до всеки инспектор на договарящата се страна, която е собственик на съответния кораб, за който знае, че се намира в близост, или до орган, назначен от тази договаряща се страна; и

ii) изготвя доклад, който дава възможно най-много данни, включително естеството на сигнала, разстоянието, от което е подаден, съществуващата в този момент видимост, състоянието на морето, условията във връзка с вятъра и ледовете.

9. Всякаква оказана на инспектора съпротива или всяко несъблюдаване на неговите препоръки се считат от държавата, под чийто флаг плава корабът за действия, предприети срещу инспектор на тази държава.

10. Инспекторите изпълняват задълженията си съгласно правилата, дадени в схемата, но остават под оперативния контрол на органите на тяхната договаряща се страна и са отговорни пред последните.

11. Съответните органи на договарящите се страни отдават на докладите, изготвени от инспекторите на другите договарящи се страни в рамките на схемата, същата тежест и същото развитие като на изготвените от техните инспектори. Разпоредбите на настоящия параграф не задължават съответните органи на дадена договаряща се страна да придават на изготвения от чужд инспектор доклад по-голяма доказателствена стойност от тази, която би имал докладът в страната на инспектора. Съответните органи на договарящите се страни си сътрудничат с цел да улеснят съдебната или друга процедура, която произтича от представен от инспектора в рамките на схемата доклад.

12. Съответните органи на договарящите се страни уведомяват изпълнителния секретар до 1 ноември всяка година за прогнозните планове за участие на своите органи, кораби и хеликоптери в схемата през следващата календарна година, а изпълнителният секретар може да изпрати съвети до съответните органи на договарящите се страни с оглед на координиране на техните операции в тази област, включително броят на инспекторите и този на превозващите инспекторите кораби и хеликоптери.

13. Съответните органи на всяка от договарящите се страни съобщават на изпълнителния секретар, най-късно до 1 март всяка година, за предходната календарна година:

i) броя на проведените от тях инспекции в рамките на схемата, като уточняват броя на инспекциите на корабите на всяка договаряща се страна и, в случай на предполагаемо нарушение, датата и мястото на инспекцията на съответния кораб, както и естеството на явното нарушение;

ii) разпореждането с предполагаемите нарушения, за които са нотифицирани от договарящата се страна. Предполагаемите нарушения се регистрират целогодишно, докато се вземе окончателно решение в рамките на законодателството на държавата, под чийто флаг плава корабът; всяка наложена санкция се описва подробно;

iii) разликите между улова, вписан в бордовия дневник на корабите на тяхната договаряща се страна, и изчисленията на улова, направени от инспекторите на борда на корабите, които те считат за важни. Случаите, които са счетени за важни, се регистрират целогодишно, докато NAFO бъде уведомена за развитието на тези случаи, включително за санкциите, наложени в рамките на законодателството на държавата на флага. Тези санкции трябва да бъдат описани точно.

14. i) В случай на разногласие по тълкуването или по прилагането на схемата съответните договарящи се страни се консултират с цел да опитат да разрешат този спор.

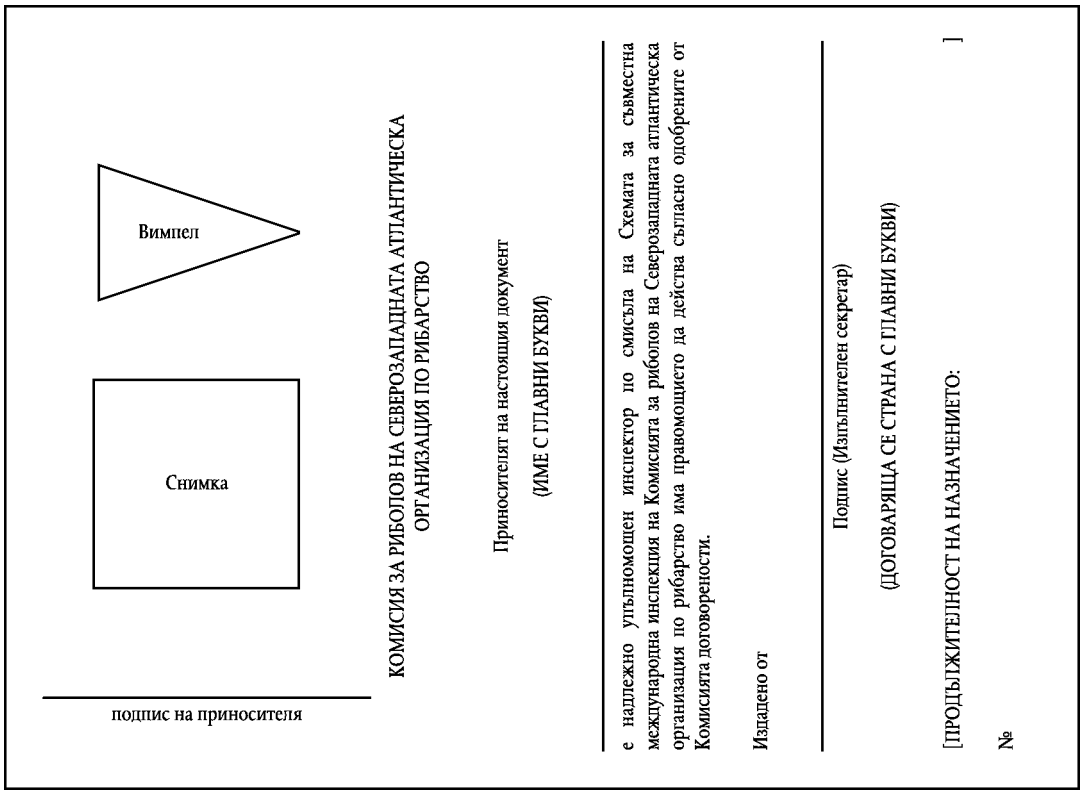
ii) Ако и след консултациите разногласието остане неразрешено, изпълнителният секретар, по искане на договарящата се страна, представя спора по време на специално заседание на Постоянния комитет за международен контрол (STACTIC). STACTIC изготвя доклад във връзка със спора и го представя на Комисията по рибарство през двата месеца, които следват горепосоченото заседание.

iii) След получаването на доклада на STACTIC, всяка договаряща се страна може, в допълнителен срок от два месеца, да поиска специално заседание на Комисията по рибарство за разглеждане на този доклад и предприемане на подходящите мерки.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

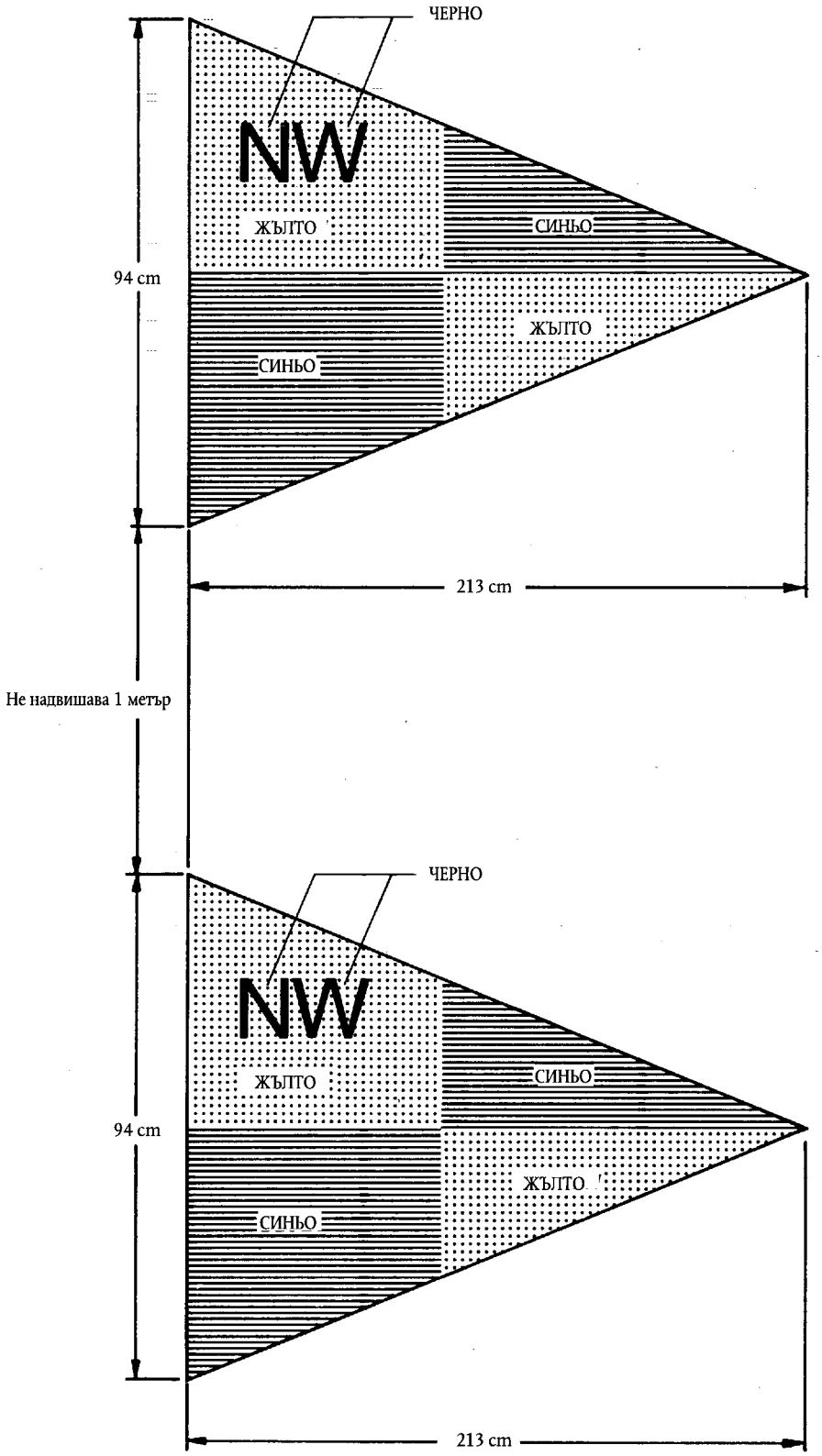
ДОКУМЕНТ ЗА УДОСТОВЕРЯВАНЕ НА САМОЛИЧНОСТ НА ИНСПЕКТОРА

(минимални размери 8,5 × 5,5 сантиметра)



ПРИЛОЖЕНИЕ II

ВИМПЕЛИ НА ИНСПЕКЦИЯ



ПРИЛОЖЕНИЕ III

ПОСТРОЯВАНЕ И ИЗПОЛЗВАНЕ НА ПОДВИЖНА ВЪЖЕНА СТЪЛБА

1. Подвижните въжени стълби са така проектирани, че да позволяват на инспекторите да се качват на борда и да слизат от там безопасно по море. Подвижните въжени стълби трябва да бъдат чисти и в добро състояние.

2. Стълбата е обезопасена в такова положение, че да не се намира на мястото на евентуални изливания от кораба, така че всяко стъпало да остане здраво закрепено за стената на кораба, възможно най-отдалечено от сводовете, които може да има корпуса на кораба и да позволява на инспектора напълно безопасен достъп до кораба.

3. Стъпалата на подвижната въжена стълба:

   а) са направени от дърво или от всякакъв друг материал с равностойни свойства и са от една част без възли и с ефикасна противохлъзгаща повърхност; четирите най-долни стъпала са от каучук с достатъчна устойчивост и твърдост или от всякакъв друг материал с равностойни характеристики;

   б) имат дължина най-малко 480 mm, ширина 115 mm и дълбочина 25 mm, с изключение на всякакво противохлъзгащо устройство;

   в) са на разстояние от 380 mm най-малко и 380 mm най-много и могат да бъдат закрепени по такъв начин, че да остават хоризонтални.

4. Никоя подвижна въжена стълба не е с повече от две резервни стъпала, закрепени по различен от използвания начин за първоначалните стъпала на стълбата и всяко закрепено по този начин стъпало се заменя в разумен срок със стъпало, закрепено като останалите несменяеми стъпала на стълбата.

5. Страничните въжета на стълбата са направени от две необвити дебели плетени въжета или от подобни въжета, чиято обиколка не е по-малка от 60 mm; всяко дебело въже е непрекъснато, без снаждания, до най-високото стъпало; две въжета за изтегляне, подходящо закрепени за кораба, с обиколка най-малко от 65 mm, както и спасително въже, са в готовност за употреба при нужда.

6. Летви от твърдо дърво или от всякакъв друг материал с равностойни качества, от една част и с дължина не-по-малка от 1,80 метра, се предвиждат за интервалите, които пречат на подвижната въжена стълба да се навива. Най-ниската летва е разположена върху петото стъпало от долу на стълбата, като интервалът между всяка летва и следващата не е повече от девет стъпала.

7. Предвиждат начини за осигуряване на безопасен и удобен достъп и изход от върха на пилотната стълба или всяка друга командна стълба или от което и да било съоръжение. Когато това преминаване става с влизане в лонжерона или във флашборда, се предвиждат подходящи дръжки. Когато преминаването става посредством стълба на флашборд, последната е закрепена по надлежен начин по лонжерона на последната или за платформата и се монтират две подпорни греди на палубата в мястото на влизане и мястото на излизане от борда, на разстояние от най-малко 0,70 метра и най-много 0,80 метра. Всяка подпорна греда на палубата е здраво закрепена за корпуса н кораба, в неговата основа или близо до нея, както и в по-висока точка; тя не е с диаметър под 40 mm и не надхвърля с по-малко от 1,20 метра флашборда.

8. През нощта е осигурено осветление по такъв начин, че монтираната подвижна въжена стълба и мястото, от където инспекторът се качва на борда на кораба да са подходящо осветени. Шамандура със система за внезапно запалване се намира на разположение и в готовност за употреба при нужда. Буксир също се намира на разположение, готов за употреба при нужда.

9. Предвиждат се начини, за да се позволи използването на подвижната въжена стълба от двете страни на кораба.

10. Поставянето на стълбата, както и качването на и свалянето от борда на инспектора, се надзирават от отговорен за кораба служител.

11. В случая, когато в даден кораб техническите характеристики са такива, че защитните странични наклонения биха попречили на прилагането на една от тези мерки, се правят одобрени от Комисията специални корекции, за да подсигурят безопасното качване и слизане на лица на борда на кораба.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

ПРОЦЕДУРИ, КОИТО ПОЗВОЛЯВАТ ПРЕХВЪРЛЯНЕТО НА ИНСПЕКЦИОННИ ЕКИПИ МЕЖДУ ХЕЛИКОПТЕРИ И КОРАБИ

1. Капитанът на хеликоптера осигурява на своя отговорност безопасността на лицата, които са прехвърляни между кораб и хеликоптер през цялото време, докато лицето е завързано за хеликоптера посредством въже за спускане на тежести и скрипец за вдигане на товар.

2. Капитанът на кораба спазва следните процедури, за да помага на хеликоптера:

   i) опитва се да се свърже по телеграфа на общ език;

   ii) променя курса и скоростта, ако му дадат инструкция и ако има възможност за това;

   iii) поддържа курса и запазва същата равномерна скорост по време на операциите по прехвърлянето, при условие че не е застрашена безопасността на кораба;

   iv) дава видимо визуално указване на посоката на вятъра посредством вимпел или друга подходяща за целта принадлежност;

   v) освобождава зоната на прехвърляне от всякакъв предмет, който може да бъде отнесен от вятъра;

   vi) по време на прехвърлянето телеграфните предавания се извършват посредством вертикални метални антени (високочестотни), които се намират в непосредствена близост до зоната на прехвърлянето. Ако такива предавания се окажат необходими, хеликоптерът се предупреждава за това, за да могат операциите по прехвърлянето да бъдат отложени; ако първо се спусне ръководна линия, членовете на екипажа могат да движат тази линия, за да помогнат за прехвърлянето на инспекционния екип и единствено на инспекционния екип, останалите линии и метални нишки не трябва да се пипат от екипажа на кораба, докато инспекционният екип ги закрепи за палубата на кораба;

   vii) доколкото е възможно, се предприемат всички подходящи мерки, така че никоя линия или спуснат от хеликоптера предмет да не се закачи или да не се заплете за корабните надстройки.

3. Хеликоптерът, който показва вимпела на инспекция, оповестява на кораба намерението да свали човек на борда посредством:

   i) телеграфно предаване с честота от 2182 kHz по канал VHF-FM 16 или по други одобрени честоти;

   ii) оптически или акустични указвания посредством сигнал, извлечен от международния сигнален код, както е посочено в параграф 7;

   iii) стационарен полет над или в близост до избраната позиция с оглед на прехвърляне, заедно с посочените в параграф 4 сигнали с ръка, приети от Международния сигнален код;

4. i) *Сигнал:* показване на посоката посредством ръка или длан

Използван от:	*Значение:*
хеликоптер	Искам да извърша прехвърляне или качване на борда в указаната посока

ii) *Сигнал:* вертикално движение на ръката или на знаме, или указване „вдигнат палец“

Използван от:	*Положение:*	*Значение:*
Единия и другия	Преди прехвърляне	Готов за извършване на прехвърлянето;
Кораба	Преди прехвърляне	Искам да направя прехвърляне от това положение;
Хеликоптера	След хвърляне на водещото въже	Хванете свободния край на водещото въже;
	След хващането на свободния край на водещото въже	Теглете внимателно водещото въже;
Единия и другия	Във всеки момент	Всеки положителен отговор;

iii) *Сигнал:* хоризонтално движение на ръката или на знаме, или указване „палец надолу“

Използван от:	*Положение:*	*Значение:*
Кораба	Преди прехвърляне	Прехвърлянето не се препоръчва от това положение, препоръчвам промяна на положението (като се посочва с ръка желаната позиция);
Единия и другия	Преди хвърляне на водещото въже	Не съм се задържал, за да направя прехвърлянето;
Кораба	По време на прехвърлянето	Искам да прекратите операцията по прехвърлянето;
Хеликоптера	След като е хвърлено водещото въже	Да намалите опъна на водещото въже;
	След като е намален опъна на водещото въже	Да пуснете водещото въже
Единия и другия	Във всеки момент	Всеки отрицателен отговор

5. Оптическото показване на символа YU от хеликоптера или телеграфното предаване на YANKEE UNIFORM до риболовния кораб означава, че изброените в параграф 7 трябва да бъдат използвани за съобщенията по отношение на инспекцията.

6. Посочените по-долу ситуации са представителни примери за условия, при които не може да бъде извършено директното прехвърляне на намиращи се на борда на хеликоптера лица:

   i) управляващия на борда на хеликоптера или капитанът на кораба счита, че отделеното пространство за прехвърлянето е недостатъчно или че има твърде много препятствия;

   ii) движението на кораба е твърде важно, за да може, по мнението на управляващия на борда на хеликоптера или на капитана на кораба, да се извърши прехвърлянето без риск;

   iii) хеликоптерът не може да застане в стационарно летателно положение при приемливи условия на видим вятър;

   iv) съществуват други рискове, които застрашават безопасността на хеликоптера, на кораба или на прехвърляните лица.

7.

Сигнал IMO:	*Обозначение IMO:*	*Забележки*
SQ 3	Трябва да спрете, налага се да спрете, ще се кача на борда	Показването на инспекционния вимпел казва наличието в хеликоптера на упълномощен инспекционен екип
MG	Следва да поддържате курса…	Правилен курс
IK-RQ	Моля движете се с… възела	
AZ	Невъзможно е да се спусна, но мога да ви повдигна	Указване на намерение за започване на прехвърляне на лица (използван заедно със сигнала BB)
BB1-RQ	Мога ли да се приземя на палубата: готови ли сте да ме поемете в предната част?	Използван заедно със сигнала AZ за указване, че хеликоптерът няма да кацне, но ще започне операция по прехвърляне от хеликоптера на указаното място
BB2-RQ	Мога ли да се приземя на палубата: готови ли сте да ме поемете в средата на кораба?	
BB3-RQ	Мога ли да се приземя на палубата: готови ли сте да ме поемете в задната част на кораба?	
K	Искам да вляза във връзка с вас посредством. …… … (извадки от таблица 1 на *IMO*) 6 …флагчета на международния код 8 …радиопредаване на честота2182 kHz 9 …радиопредаване VHF по канал 16	
YX	Искам да направя радиовръзка при посочената честота	
C	ДА(положителен)	
N	НЕ (отрицателен)	November Oscar по телеграфен сигнал или на живо
YU	Ще вляза във връзка с вашата станция чрез международния сигнален код	
BT	В момента един хеликоптер се отправя към вас (или в посочения час)	

ПРИЛОЖЕНИЕ V

КОМИСИЯ ЗА РИБОЛОВ НА ОРГАНИЗАЦИЯТА ЗА РИБОЛОВ В СЕВЕРОЗАПАДНАТА ЧАСТ НА АТЛАНТИЧЕСКИЯ ОКЕАН ДОКЛАД ЗА ИНСПЕКЦИЯ

(Инспектор: Моля, попълнете с ПЕЧАТНИ ГЛАВНИ БУКВИ)

1. Формулярите от доклада за инспекция се представят в кочани; всяка страница да съдържа оригинал и две химически копия (за предпочитане цветни или за предпочитане един жълт лист и един зелен лист).

2. Листата следва да бъдат перфорирани на върха и в основата, за да могат лесно да се отделят.

3. Точки от 1—8 и 18 от доклада трябва да бъдат попълнени с червено мастило.

4. Кочаните следва за предпочитане да бъдат съединени и да съдържат 20 пълни набора доклади в три страници.

5. Страниците на разопакованата връзка следва да са с размери 355,5 mm (14") на дължина и 216 mm с (8,5") на широчина.

Бележка за капитана на риболовния кораб

Инспекторът показва в момента на качването своя документ от NAFO за удостоверяване на самоличността. След това той има право да инспектира и да замерва всички риболовни съоръжения на работната палуба или в близост и които са в готовност за употреба, улова, който се намира на и под палубите, както и всеки подходящ документ. Тази инспекция има за цел да удостовери дали се спазват разпоредбите на NAFO, по които вашата договаряща се страна не е повдигнала възражение, и независимо от такива възражения, да се контролират вписванията в бордовия дневник за регулаторната зона и за улова на борда. Инспекторът няма да иска от вас да вдигнете мрежите, но той може да остане на кораба до вдигането на мрежата.

ИНСПЕКТОР(И), ПОЛУЧИЛ(И) РАЗРЕШЕНИЕ

1. Име(на) .....

   Договаряща се страна .....

2. Наименование и отличителен букви и/или номер на кораба, който го транспортира .....

ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО ИНСПЕКТИРАНИЯ КОРАБ

3. Договаряща се страна и пристанище на регистрация .....

4. Наименование на кораба и регистрационен номер .....

5. Име на капитана .....

6. Име и адрес на собственика .....

   .....

7. Положение, определено от капитана на инспекционния кораб в ..... Гринуичко време;

   Географска ширина ..... географска дължина .....

   а) използвано оборудване за определяне на положението .....

8. Положение, определено от капитана на риболовния кораб в ..... Гринуичко време;

   Географска ширина ..... географска дължина .....

   а) използвано оборудване за определяне на положението .....

ДАТА И ЧАСОВЕ НА НАЧАЛОТО И НА КРАЯ НА ИНСПЕКЦИЯТА

9. Дата ..... Час на качване на борда ..... Гринуичко време. Час на напускане ..... Гринуичко време.

РИБОЛОВНИ СЪОРЪЖЕНИЯ, ИНСПЕКТИРАНИ НА РАБОТНАТА ПАЛУБА ИЛИ В БЛИЗОСТ

10.

	Първа мрежа	Втора мрежа	Трета мрежа
Вид мрежа (трал, гриб и др.)			
Материал (по възможност химическа категория)			
Обикновена или двойна нишка			
Мрежа (премерена в мокро състояние)			
Вид на закрепени за мрежата и инспектирани устройства			
Забележки			

ОПРЕДЕЛЯНЕ НА РАЗМЕРА НА ОТВОРА НА МРЕЖАТА — В МИЛИМЕТРИ

11. Дъно на мрежите (включително удължители, по целесъобразност) — мостри от 20 отвора на мрежата

	Широчина (размер на окото)																			Средна ширина	Законни размери
Първа мрежа																					
Втора мрежа																					
Трета мрежа																					

Защитна престилка — мостри от ..... отвора на мешите

Първа мрежа																					
Втора мрежа																					
Трета мрежа																					

Оставаща част от мрежата — мостри от 20 отвора на мешите

Първа мрежа																					
Втора мрежа																					
Трета мрежа																					

12. Съхранявани ли са докладите за улова на борда през квотния период?

ДА/НЕ

РЕЗУЛТАТ ОТ ИНСПЕКЦИЯТА НА РИБАТА НА БОРДА

13. Резултат от инспекцията на рибата по време на последното изтегляне (ако е необходимо).

Общо тона	Уловени видове	Процент от всеки вид	Процент на спусканията в морето
	Общ улов		

14. Резултат от инспекцията на улова на борда

Видове риба съгласно код-3 alpha	Изчисление на инспектора (в тонове)

Коментар на инспектора за начина на пресмятане на изчисленията

.....

.....

.....

15. Обобщение на улова, направено от бордовия дневник за текущото пътуване (1)/квотния период (2)

Дата на влизане в регулаторната зона	Участък	Вид риба съгласно код-3 alpha	Улов (в тонове)	Начин на преработка	Хвърляния

(1) „Текущото пътуване“ се счита за започнало в момента, когато корабът навлиза в регулаторната зона и за приключило в момента, когато корабът напуска регулираната от конвенцията зона (прилежащите пристанища на тази регулирана от конвенцията зона, които са част от тази зона) за период от над двадесет поредни дни. Текущото пътуване не се счита за приключено, докато корабът има на борда си улов с произход от регулаторната зона

(2) По целесъобразност, съгласно точка 6, i), шеста алинея от схемата.

Бележка за капитана на риболовния кораб

На този етап инспекцията ще приключи, освен ако не е открито явно нарушение. В противен случай преминете към точка 20. Ако е открито явно нарушение, инспекторът записва нарушението тук и подписва на това място. Трябва да приподпишете, за да посочите, че сте уведомени за нарушението. Вашият подпис не е признаване от ваша страна на явното нарушение.

16. Характер на явното нарушение: .....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Подпис на инспектора: .....

Подпис на капитана: .....

При установяване на явно нарушение, инспекторът може:

1. да прегледа и да заснеме съоръженията на риболовния кораб, улова, бордовите дневници или всякакъв друг подходящ

2. да поиска да спрете риболова, ако явното нарушение се изразява в:

   а) риболов в закрита зона или риболов с помощта на забранено съоръжение в специална зона;

   б) риболов на запаси или видове след датата, на която договарящата се страна на инспектирания кораб е уведомила изпълнителния секретар, че нейните кораби ще прекратят директния риболов на тези запаси или видове; и

   в) риболов по квота „други“ без предварително нотифициране на изпълнителния секретар или над седем работни дни, след като изпълнителният секретар е уведомил договарящата страна на инспектирания кораб, че уловът по квота „други“ следва да бъде спрян за този запас или за този вид.

Преди да поискат от Вас да спрете риболова, инспекторът трябва незабавно да се постарае да установи връзка с инспектора на вашата договаряща се страна, за който знае, че се намира в близост, или с назначения от вашата договаряща се страна инспектор. За целта Вие ще трябва да предоставите вашето телеграфно оборудване и вашия радиотелеграфист на разположение на инспектора. Ако инспекторът не е в състояние да се свърже с инспектор на вашата договаряща се страна или с назначен орган, той довършва инспекцията си и напуска Вашия кораб. Докато инспекторът е на борда, Вие следва да не възобновявате Вашата риболовна дейност, само ако сте го убедили, че няма да повторите предполагаемото нарушение, например, че сте сменили зоната или че сте откачили незаконните съоръжения.

КОМЕНТАРИ И ЗАБЕЛЕЖКИ

17. Документи, проверени след предполагаемо нарушение .....

18. Коментари: (в случая на разлика между изчисленията на улова на борда и вписванията на улова в бордовия дневник, отбележете в проценти тази разлика)

.....

.....

.....

19. Заснети предмети във връзка с предполагаемото нарушение .....

.....

.....

.....

20. Други коментари, показания и/или забележки на инспектора (инспекторите) .....

.....

.....

21. Показания на втория инспектор или на свидетеля .....

.....

22. Име и подпис на втория инспектор или на свидетеля .....

23. Подпис на отговорния инспектор .....

24. Показание на свидетеля или на свидетелите на капитана .....

.....

.....

25. Име и подпис на свидетелите на капитана .....

.....

26. Обратна разписка за доклада:

Аз долуподписаният, капитан на кораба ....., потвърждавам, че съм получил на тази дата копие от настоящия доклад и вторите снимки. Подписът ми не означава приемане на която и да е част от съдържанието на договора.

Дата ..... Подпис .....

27. Коментари и подпис на капитана на кораба .....

КОПИЕТО Е ПРЕДНАЗНАЧЕНО ЗА КАПИТАНА НА КОРАБА, КАТО ОРИГИНАЛЪТ СЕ ЗАПАЗВА ОТ ИНСПЕКТОРА, ЗА ДА МОЖЕ ДА СЕ ПРЕДСТАВИ КЪДЕТО И ПРЕД КОГОТО СЕ ИЗИСКВА.

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

ИНСПЕКЦИОНЕН ВЪПРОСНИК

1. Аз съм инспектор съгласно схемата. Това е моят документ за самоличност. Бих желал да инспектирам Вашите мрежи) други риболовни съоръжения) улов) документи.
2. Моля да се срещна с капитана на този кораб.
3. Моля да ми кажете Вашето име.
4. Моля да ми сътрудничите при прегледа на Вашия улов) съоръжения) документи в съответствие с мерките на Комисията.
5. Моля да проверите сегашното Ви положение и точния час.
6. Според мен Вие сте на……°… географска ширина и на…… °географска дължина, в…… Гринуичко време. Съгласен ли сте с това?
7. Моля да проверите Вашето положение с помощта на инструментите, с които е оборудван инспекционния кораб!
8. Сега съгласен ли сте?
9. Моля да ми представите документите, удостоверяващи националността на Вашия кораб) регистрационните документи) бордовия дневник (риболовния(те) дневник(ци).
10. Моля да посочите името и адреса на собственика на този кораб на мястото, което посочвам на формуляра за инспекция.
11. Кои са основните видове риба, които ловите?
12. Ловите ли риба с цел преработка?
13. Съгласен съм.
14. Да.
15. Не съм съгласен.
16. Не.
17. Моля да ме заведете до мостика (до палубата) до мястото на преработка) до трюмовете за риба.
18. Използвате ли закрепени за мрежи устройства? Ако е така, от какъв вид са те? Моля да го посочите на мястото, което ви показвам.
19. Моля да включите тези светлини.
20. Искам да прегледам тази мрежа) предпазна престилка.
21. Покажете ми останалите риболовни съоръжения, които се намират на риболовната палуба или в близост.
22. Покажете ми шаблона за измерване на размера на отворите на мрежата, ако имате такъв.
23. Поискайте от персонала да държат тази мрежа, за да мога да я измеря.
24. Моля да пуснете във водата тази мрежа за десет минути.
25. Инспектирах …… отвора на ……тази мрежа.
26. Проверете дали съм отбелязал с точност ширината на измерените от мен отвори на мрежата на мястото, което ви показвам върху формуляра за инспекция.
27. Искам да инспектирам улова ви. Свършихте ли с изтеглянето на рибата?
28. Моля да ми покажете тези риби.
29. Искам да изчисля във Вашия улов дела на видовете, които подлежат на регулиране.
30. Моля да отворите на копието на формуляра за инспекция на Вашия език и да ми предоставите необходимата информация, за да го попълня. Ще ви посоча кои части.
31. Ако не ми окажете сътрудничеството, което Ви поисках, ще докладвам за отказа ви на Вашата договаряща се страна.
32. Установих, че средната ширина на отворите на тази мрежа е от …… mm. Това е под допустимия минимален размер и ще уведомя за това Вашата договаряща се страна.
33. Установих наличието на закрепени за мрежите устройства) други забранени риболовни съоръжения. Ще предупредя за това Вашата договаряща се страна.
34. Сега ще поставя отличителния знак върху това риболовно съоръжение, което трябва да си остане така, докато не го види инспектор на Вашата договаряща се страна, когато пожелае.

35. Установих, че …… риба няма необходимия размер. Ще уведомя за това Вашата договаряща се страна.

36. Установявам, че вие очевидно в момента ловите риба в тази зона/през забранения период/с помощта на забранени съоръжения) забранени запаси или видове. Ще уведомя за това вашата договаряща се страна.

37. Установих на борда на кораба наличие на допълнителен улов от видовете, които са предмет на регулиране, в количества, които превишават разрешените количества. Ще уведомя за това Вашата договаряща се страна.

38. Изготвих редица копия на следните информационни елементи, които са дадени в този документ. Моля да ги заверите с Вашия подпис.

39. Моля да се свържа с назначения от Вашата договаряща се страна орган. Моля да изпратите това съобщение и да направите така че отговорите да достигнат до мен.

40. Желаете ли да направите забележки по тази инспекция, по-специално за начина, по който тя се провежда и по отношение на поведението на инспектора или на инспекторите? Ако е така, моля да ги отразите на мястото, което Ви посочвам във формуляра за инспекция, на който съм нанесъл моите собствени констатации. Моля да подпишете тези забележки. Имате ли свидетели, които желаят да направят забележки? Ако е така, те могат да ги отбележат на мястото, което Ви посочвам в формуляра за инспекция.

41. Напускам кораба Ви. Благодаря.