

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2016/96**af 20. januar 2016**

om ændring af forordning (EU) nr. 1236/2010 om en kontrol- og håndhævelsesordning for det område, der er omfattet af konventionen om det fremtidige multilaterale samarbejde vedrørende fiskeriet i det nordøstlige Atlanterhav

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 43, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

efter den almindelige lovgivningsprocedure ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1236/2010 ⁽³⁾ foretages der en gennemførelse i EU-retten af de bestemmelser i kontrol- og håndhævelsesordningen (»ordningen«), der er fastlagt ved en henstilling vedtaget af Kommissionen for Fiskeriet i det Nordøstlige Atlanterhav (NEAFC) på dens årsmøde den 15. november 2006 og efterfølgende ændret ved en række henstillinger på dens årsmøder i november 2007, november 2008 og november 2009.
- (2) På dens årsmøde i november 2012 vedtog NEAFC henstilling 15:2013, der ændrer ordningens artikel 13 vedrørende meddelelse af omladninger og landingshavn. På dens efterfølgende årsmøde i november 2013 vedtog NEAFC henstilling 9:2014, der ændrer ordningens artikel 1, 20-25 og 28 vedrørende henholdsvis definitionerne, en række bestemmelser for havnestatskontrol af fremmede fiskerfartøjer og procedurerne i tilfælde af overtrædelse. På dens årsmøde i november 2014 vedtog NEAFC henstilling 12:2015, der ændrer henstilling 9:2014, for så vidt angår ordningens artikel 22 og 23 om havnestatskontrol af fremmede fiskerfartøjer.
- (3) I medfør af artikel 12 og 15 i konventionen om det fremtidige multilaterale samarbejde vedrørende fiskeriet i det nordøstlige Atlanterhav, som blev godkendt ved Rådets afgørelse 81/608/EØF ⁽⁴⁾, trådte henstilling 15:2013 i kraft den 8. februar 2013.
- (4) Henstilling 9:2014, som ændret ved henstilling 12:2015, trådte i kraft den 1. juli 2015. Eftersom henstilling 9:2014 blev bindende for de kontraherende parter på nævnte dato, er det hensigtsmæssigt at anvende samme anvendelsesdato for visse bestemmelser i denne forordning som anvendelsesdatoen for nævnte henstilling.
- (5) Det er nødvendigt at gennemføre disse henstillinger i EU-retten. Forordning (EU) nr. 1236/2010 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

⁽¹⁾ EUT C 332 af 8.10.2015, s. 81.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets holdning af 15.12.2015 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 15.1.2016.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1236/2010 af 15. december 2010 om en kontrol- og håndhævelsesordning for det område, der er omfattet af konventionen om det fremtidige multilaterale samarbejde vedrørende fiskeriet i det nordøstlige Atlanterhav, og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 2791/1999 (EUT L 348 af 31.12.2010, s. 17).

⁽⁴⁾ Rådets afgørelse 81/608/EØF af 13. juli 1981 om indgåelse af konvention om det fremtidige multilaterale samarbejde vedrørende fiskeriet i det nordøstlige Atlanterhav (EFT L 227 af 12.8.1981, s. 21).

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EU) nr. 1236/2010 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 3 ændres således:

a) Nr. 6) affattes således:

»6) »fiskeriaktiviteter«: fiskeri, herunder fællesfiskeri, forarbejdning af fisk, omladning eller landing af fiskeressourcer eller varer heraf og enhver anden erhvervsmæssig aktivitet, der tager sigte på eller har forbindelse med fiskeri, herunder emballering, transport, bunkring eller anden forsyning«.

b) Nr. 10) affattes således:

»10) »tredjepartsfartøj«: ethvert fartøj, der deltager i fiskeriaktiviteter, og som ikke fører en kontraherende parts flag, herunder fartøjer, som der er rimelige grunde til at mistænke for ikke at henhøre under nogen stat«.

c) Nr. 13) affattes således:

»13) »havn«: ethvert sted på kysten, der anvendes til landing eller til levering af tjenester relateret til eller til støtte for fiskeriaktiviteter, eller et sted på eller tæt på kysten, som den kontraherende part har udpeget til omladning af fiskeressourcer.«

2) Artikel 9, stk. 1, litra d), sidste punktum, affattes således:

»Med forbehold af kapitel IV skal modtagerfartøjer mindst 24 timer forud for enhver landing indsende rapport om den samlede fangst om bord, den samlede vægt, der skal landes, navnet på havnen og den forventede dato samt det forventede tidspunkt for landingen, uanset om landingen finder sted i en havn i eller uden for konventionsområdet.«

3) Kapitel IV, titlen, affattes således:

»HAVNESTATSKONTROL AF FISK FANGET AF FARTØJER, DER FØRER EN ANDEN KONTRAHERENDE PARTS FLAG«.

4) Artikel 22 affattes således:

»Artikel 22

Anvendelsesområde

Med forbehold af forordning (EF) nr. 1224/2009 og Rådets forordning (EF) nr. 1005/2008 (*) anvendes bestemmelserne i dette kapitel for fiskerfartøjer, der anvender medlemsstaternes havne, og som opbevarer fiskeressourcer om bord, der er fanget i konventionsområdet af fiskerfartøjer, der fører en anden kontraherende parts flag, som ikke tidligere er landet eller omladet i en havn.

5) Artikel 23 affattes således:

»Artikel 23

Udpegede havne

Medlemsstaterne udpeger og underretter Kommissionen om havne, hvor det er tilladt at lande eller omlade fiskeressourcer, der er fanget i konventionsområdet af fiskerfartøjer, som fører en anden kontraherende parts flag, eller at yde havnetjenester til sådanne fartøjer. Kommissionen underretter NEAFC's sekretariat om disse havne og om enhver ændring af listen over udpegede havne, mindst 15 dage før ændringen træder i kraft.

Det er kun tilladt at lande og omlade fisk, der er fanget i konventionsområdet af fiskerfartøjer, der fører en anden kontraherende parts flag, og at yde havnetjenester til sådanne fartøjer i de udpegede havne.«

(*) Rådets forordning (EF) nr. 1005/2008 af 29. september 2008 om en EF-ordning, der skal forebygge, afværge og standse ulovligt, urapporteret og ureguleret fiskeri, om ændring af forordning (EØF) nr. 2847/93, (EF) nr. 1936/2001 og (EF) nr. 601/2004 og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1093/94 og (EF) nr. 1447/1999 (EUT L 286 af 29.10.2008, s. 1).«

6) Artikel 24 ændres således:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. I overensstemmelse med artikel 6 i forordning (EF) nr. 1005/2008 skal føreren af et fiskerfartøj eller dennes repræsentant, der om bord har fisk som omhandlet i nærværende forordnings artikel 22, og som agter at anløbe en havn, meddele de kompetente myndigheder i medlemsstaten, hvor den havn, de ønsker at anløbe, er beliggende, senest tre arbejdsdage forud for det forventede ankomsttidspunkt.

En medlemsstat kan imidlertid fastsætte en anden frist, navnlig under hensyntagen til typen af forarbejdning af de fisk, der er fanget, eller afstanden mellem fiskepladserne og dens havne. I så fald underretter medlemsstaten straks Kommissionen eller det af denne udpegede organ og NEAFC's sekretariat herom.«

b) Stk. 2, første afsnit, affattes således:

»2. Den i stk. 1 omhandlede forudgående meddelelse kan annulleres af afsenderen ved til de kompetente myndigheder i den havn, som føreren havde til hensigt at benytte, at meddele dette senest 24 timer før den meddelte forventede ankomst i den pågældende havn.«

7) Artikel 25 ændres således:

a) Titlen affattes således:

»Tilladelse til landing eller omladning og til anden benyttelse af havnen«.

b) Stk. 1, indledningen, affattes således:

»1. Flagstaten for et fiskerfartøj, der ønsker at foretage landing eller omladning, eller, hvis fiskerfartøjet har deltaget i omladning uden for EU-farvande, donorfartøjernes flagstat(er), bekræfter ved at udfylde den i artikel 24 omhandlede forudgående meddelelse:«.

c) Stk. 2 affattes således:

»2. Landing eller omladning må først påbegyndes, når havnemedlemsstatens kompetente myndigheder har givet tilladelse hertil ved på behørig vis at udfylde den i artikel 24 omhandlede forudgående meddelelse. Tilladelse gives kun, hvis den i stk. 1 omhandlede bekræftelse fra flagstaten er modtaget.«

d) Følgende stykke indsættes:

»3a. Der gives ikke tilladelse til landing, omladning og anden benyttelse af havnen, hvis havnemedlemsstaten modtager tydelige beviser på, at fangsten om bord er taget i modstrid med de gældende krav for en kontraherende part vedrørende områder under dens nationale jurisdiktion.«

e) Stk. 4 affattes således:

»4. Havnemedlemsstatens kompetente myndigheder meddeler straks skibsføreren eller dennes repræsentant og fartøjets flagstat deres beslutning om, hvorvidt der gives tilladelse til landing, omladning eller anden benyttelse af havnen, ved at udfylde den i artikel 24 omhandlede forudgående meddelelse og underretter NEAFC's sekretariat herom.«

8) Artikel 26 ændres således:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. Hver medlemsstat foretager på grundlag af risikoforvaltning, der tager hensyn til de generelle retningslinjer, der er beskrevet i bilag II, inspektion af mindst 5 % af den mængde fersk fisk og mindst 7,5 % af den mængde frossen fisk, der landes eller omlades i deres havne i løbet af hvert rapporteringsår.«

b) Følgende stykke indsættes:

»1a. Inspektionerne foretages på en retfærdig, åben og ikke-diskriminerende måde og må ikke udgøre chikane mod noget fartøj.«

c) Stk. 2 affattes således:

»2. Kontrollørerne undersøger alle relevante områder på fartøjet for at kontrollere, om de relevante bevarelses- og forvaltningsforanstaltninger er overholdt. Inspektionerne foretages i overensstemmelse med de procedurer, der er fastlagt i bilag III.«

d) Følgende stykke indsættes:

»2a. Hver medlemsstat bestræber sig i videst muligt omfang på at lette kommunikationen med skibsføreren eller fartøjets overordnede besætningsmedlemmer, herunder, hvis det er muligt og nødvendigt, ved at sikre, at kontrolløren er ledsaget af en tolk.«

e) Følgende stykke indsættes:

»3a. De nationale kontrollører må ikke indskrænke skibsførerens mulighed for at kommunikere med sin flagstats myndigheder.«

f) Stk. 4 affattes således:

»4. Havnemedlemsstaten kan opfordre andre kontraherende parters kontrollører til at ledsage dens egne kontrollører og observere inspektionen.«

9) I artikel 29, stk. 2, tilføjes følgende punktum:

»Den medlemsstat, der har foretaget inspektionen, meddeler i givet fald også den kontraherende part, i hvis farvande overtrædelsen har fundet sted, og den stat, hvori skibsføreren er statsborger, resultaterne af denne inspektion.«

10) Bilaget bliver bilag I.

11) Et nyt bilag II tilføjes som angivet i bilag I til denne forordning.

12) Et nyt bilag III tilføjes som angivet i bilag II til denne forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tredjedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 1, nr. 1) og 4)-12), anvendes dog fra den 1. juli 2015.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Strasbourg, den 20. januar 2016.

På Europa-Parlamentets vegne

M. SCHULZ

Formand

På Rådets vegne

A.G. KOENDERS

Formand

BILAG I

Følgende bilag tilføjes til forordning (EU) nr. 1236/2010:

»BILAG II

GENERELLE RETNINGSLINJER FOR RISIKOFORVALTNING I FORBINDELSE MED INSPEKTION I HAVNEMEDLEMSSTATEN

Risikoforvaltning betyder systematisk identifikation af risici og gennemførelse af alle de foranstaltninger, der er nødvendige for at begrænse disse risici. Dette omfatter aktiviteter, som f.eks. indsamling af data og oplysninger, analyse og vurdering af risici, forberedelse og iværksættelse af foranstaltninger og regelmæssig overvågning og evaluering af processen og dens resultater.

På grundlag af en risikovurdering fastlægger hver havnemedlemsstat en risikoforvaltningsstrategi for at lette overholdelsen af denne forordning. Denne strategi bør omfatte udvælgelse, beskrivelse og tildeling af egnede, omkostningseffektive kontrolinstrumenter og inspektionsressourcer, der er tilpasset typen og det skønnede niveau af hver risiko, og opfyldelsen af målbenchmarks.

Der fastlægges risikovurderings- og risikoforvaltningskriterier for kontrol-, inspektions- og verificeringsopgaverne for at gøre det muligt i god tid at foretage en risikoanalyse og en overordnet vurdering af de relevante kontrol- og inspektionsoplysninger.

De enkelte fiskerfartøjer, grupper af fiskerfartøjer, operatører og/eller fiskeriet efter forskellige fiskearter i de forskellige områder af konventionsområdet er underlagt kontrol og inspektion i overensstemmelse med det tildelte risikoniveau og under anvendelse af bl.a. følgende generelle antagelser om risikoniveauet i forbindelse med havnemedlemsstatens kontrol af landinger og omladninger i havnen:

- a) fangster, der er taget af en ikke-kontraherende parts fartøj
 - b) frosne fangster
 - c) store fangstmængder
 - d) fangster, der tidligere er omladet til havs
 - e) fangster, der er taget uden for farvande henhørende under en kontraherende parts jurisdiktion, dvs. i reguleringsområdet
 - f) fangster, der er taget både i og uden for konventionsområdet
 - g) fangster af værdifulde arter
 - h) fangster af fiskeressourcer, for hvilke fiskerimulighederne er særlig begrænsede
 - i) antal inspektioner, der tidligere er udført, og antallet af konstaterede overtrædelser for et fartøj og/eller en operatør.«
-

BILAG II

Følgende bilag tilføjes til forordning (EU) nr. 1236/2010:

»BILAG III

PROCEDURER FOR INSPEKTION I HAVNEMEDLEMSSTATEN

De nationale kontrollører skal:

- a) kontrollere, at fartøjets ombordværende ID-dokumentation og oplysningerne om fartøjsejeren er ægte, fuldstændige og korrekte, herunder gennem relevant kontakt med flagstaten eller internationale skibsregistre om nødvendigt
- b) kontrollere, at fartøjets flag og mærkninger (f.eks. navn, havnekendingsnummer, Den Internationale Søfartsorganisations (IMO's) identifikationsnummer, internationalt radiokaldesignal og andre mærkninger, hoveddimensioner) er i overensstemmelse med oplysningerne i dokumentationen
- c) kontrollere, at tilladelserne til fiskeri og fiskerirelaterede aktiviteter er ægte, fuldstændige og korrekte, og at de er i overensstemmelse med de oplysninger, der er meddelt i medfør af artikel 24
- d) gennemgå al anden relevant dokumentation og relevante registre om bord, herunder dokumentation og registre i elektronisk form og fartøjsovervågningssystemdata (FOS-data) fra flagstaten eller relevante regionale fiskeriforvaltningsorganisationer. Relevant dokumentation kan omfatte logbøger, fangst-, omladnings- og handelsdokumenter, besætningslister, stuveplaner og -tegninger, beskrivelse af fiskelastrum samt dokumenter, der kræves i henhold til konventionen om international handel med udryddelsestruede vilde dyr og planter (CITES)
- e) undersøge alle relevante fiskeredskaber om bord, herunder redskaber, der eventuelt er stuvet af vejen, så de ikke er synlige, og anordninger i tilknytning hertil, og kontrollere, at de opfylder betingelserne i tilladelserne. Fiskeredskaberne skal også kontrolleres for at sikre, at karakteristika såsom maskestørrelse og trådtykkelse, anordninger og elementer, der er fastgjort på redskaber, netdimensioner og -konstruktion, tejner, skrabere og krogstørrelse og -antal er i overensstemmelse med gældende forskrifter, og at mærkningerne er i overensstemmelse med dem, der er godkendt for fartøjet
- f) fastslå, om fisken om bord er fanget i overensstemmelse med de gældende tilladelser
- g) overvåge hele losningen eller omladningen og foretage krydskontrol mellem de mængder pr. art, der er anført i den forudgående meddelelse om landing, og de mængder pr. art, der landes eller omlades
- h) undersøge fiskene, herunder ved stikprøvekontrol, for at fastslå deres mængde og sammensætning. I forbindelse hermed kan kontrollørerne åbne kasser, der er pakket med fisk, og flytte fangsten eller kasser for at sikre sig, at lastens indhold af fisk er korrekt. En sådan undersøgelse kan omfatte inspektion af varetype og bestemmelse af nominel vægt
- i) når landing eller omladning er afsluttet, efterprøve og notere de mængder fisk pr. art, der forbliver om bord
- j) vurdere, om der er vægtige grunde til at antage, at et fartøj har udøvet IUU-fiskeri eller fiskerirelaterede aktiviteter til støtte af sådant fiskeri
- k) forelægge skibsføreren rapporten med inspektionsresultatet, herunder mulige foranstaltninger der kunne træffes, med henblik på kontrollørens og førerens underskrift. Førerens underskrift på rapporten er alene en bekræftelse af modtagelse af en kopi af rapporten. Førerens underskrift skal have mulighed for at fremsætte bemærkninger til rapporten eller gøre indsigelse mod den og, alt efter tilfældet, have mulighed for at kontakte de relevante myndigheder i flagstaten, navnlig hvis føreren har meget svært ved at forstå rapportens indhold. Førerens underskrift skal have mulighed for at udlevere en kopi af rapporten, og
- l) om nødvendigt og muligt sørge for, at relevant dokumentation bliver oversat.«