

Vergaderjaar 2012–2013

29 675

Zee- en kustvisserij

Nr. 148

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN ECONOMISCHE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 april 2013

In reactie op het verzoek van uw Kamer, zoals gedaan tijdens het ordedebat van de Kamer d.d. 28 maart jl. (Handelingen II, vergaderjaar 2012/13, nr. 68, Regeling van werkzaamheden), informeer ik u hierbij over het vermeend illegaal teruggooien van haring en de controle op de visserijsector. Hierbij betrek ik de berichtgeving over deze vermeende praktijken in Nieuwsuur d.d. 27 maart jl.

Highgrading

Highgrading is het teruggooien van vis die aan de minimum aanlandmaat voldoet en waarvoor de visser quotum heeft. Dit teruggooien is in de EU sinds 2009 verboden. Vis die niet aan de minimummaat voldoet of waarvoor de visser geen quotum heeft, moet ingevolge EU-regelgeving worden teruggegooid.

Het Nederlands onderzoeksinstituut IMARES monitort jaarlijks via waarnemers aan boord de discards aan boord van schepen van de Nederlandse pelagische visserij die in het Noordoost-Atlantische gebied actief zijn. Het door IMARES berekende discard-percentage voor haring in 2010 was 1%. Het door IMARES berekende discard-percentage voor alle pelagische doelsoorten bedroeg 6% in gewicht in 2010, hetgeen overeenkomt met voorafgaande jaren. Volgens IMARES komt het incidenteel voor dat een gedeelte van of de gehele vangst wordt teruggegooid en zou highgrading een mogelijke reden voor deze manier van discards kunnen zijn.

Vlagstaat, kuststaat en havenstaat

De kuststaat is verantwoordelijk voor het toezicht op de visserijactiviteiten van alle vaartuigen in zijn Exclusieve Economische Zone (EEZ of 200-mijlszone). De kuststaat voert de controles op zee uit. Aangezien het in de rapportage van Nieuwsuur gaat om een haringreis tussen de

Shetland-eilanden en het Schotse vasteland is het Verenigd Koninkrijk de kuststaat.

De vlagstaat is mede ingevolge het VN Zeerechtverdrag en de Europese controleverordening verantwoordelijk voor alle activiteiten van zijn vaartuigen waar ook ter wereld (voor zover instrumenten voorhanden zijn om toezicht uit te oefenen). In het onderhavige geval is Duitsland de vlagstaat.

De havenstaat is verantwoordelijk voor het toezicht op alle vaartuigen die in zijn havens aanlanden en vis afzetten. Bij highgrading kan de havenstaat niet optreden omdat de overtreding op zee plaatsvindt en daar moet worden geconstateerd.

Om tot effectieve controle en vervolging van overtredingen te komen, zijn samenwerking en uitwisseling van informatie van groot belang.

In het onderhavige geval is het aan Duitsland als vlagstaat om actie te ondernemen. Het Verenigd Koninkrijk heeft namelijk geen overtreding op zee geconstateerd en het betreft een schip onder Duitse vlag dat eigendom van een Duitse onderneming is. Op basis van de informatie die de Duitse autoriteiten hebben ontvangen, is de Duitse inspectiedienst (BLE) inmiddels een onderzoek naar de rechtmatigheid van het bewijs en vermeende valsheid in geschrifte gestart. De Duitse inspectiedienst heeft meegedeeld op basis van de uitkomsten van het onderzoek gepaste maatregelen te zullen nemen, als die aan de orde zijn. Ik heb de Duitse autoriteiten gevraagd mij hierover op de hoogte te houden.

Nederlandse controle

De Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) heeft een aangifte van Greenpeace tegen het Nederlandse moederbedrijf van de hierboven bedoelde Duitse onderneming ontvangen. De NVWA heeft inmiddels vastgesteld dat het dezelfde casus als die in Duitsland betreft. De NVWA verleent ondersteuning aan de Duitse inspectiedienst bij het lopende onderzoek.

De NVWA heeft de controle op de pelagische visserij in het bijzonder ingericht op het aanlanden en houdt in dit verband toezicht op hoeveelheden en gewichten (havenstaatcontrole). De NVWA verricht onder meer kruiscontroles tussen de opgave in het logboek en wat zich aan boord bevindt, vangstopgave en verkoopgegevens, gebieden en gegevens van de satellietvolgapparatuur (VMS). Het logboek is leidend voor de registratie van daadwerkelijk gevangen vis. De officiële vangstopgave aan de autoriteiten wordt elke 24u per elektronisch logboek gedaan en bestaat uit de dagproductie van een vaartuig in 1000 kilo (ton) van de voorafgaande 24 uur.

De handhaving inclusief de visserijcontrole op het Nederlandse deel van de Noordzee (kuststaatcontrole) wordt door alle handhavende diensten integraal in kustwachtverband met varende en vliegende eenheden uitgevoerd. Er worden weinig controles met betrekking tot pelagische vaartuigen op zee uitgevoerd aangezien deze vaartuigen over het algemeen vissen in wateren van andere kuststaten, zoals het Verenigd Koninkrijk en Ierland. Een overtreding van het verbod op highgrading dient bij controle op zee te worden geconstateerd.

Alternatieve controlemethodes

In Denemarken en het Verenigd Koninkrijk worden camera's gebruikt voor controle aan boord van kotters bij pilot-projecten in het kader van Fully Documented Fishery (FDF). De resultaten zijn echter niet onbetwist positief. Zo raken lenzen vervuild, kost het tijd om beelden uit te lezen, is

het moeilijk vast te stellen om welke maat vis het gaat en vallen camera's regelmatig uit.

Controle door waarnemers aan boord vindt in de EU zover bekend niet plaats.

In het verleden heeft wel controle door waarnemers aan boord plaatsgevonden in het gebied van de Northwest Atlantic Fisheries Organisation (NAFO). In dat gebied wordt niet door de pelagische reders gevist. De aanleiding was toen het conflict tussen Canada en de Europese Unie over de visserij op heilbot. Daarbij is echter gebleken dat waarnemers op langdurige visreizen niet alles wat er gebeurt kunnen zien en beïnvloedbaar bleken. Controle door waarnemers aan boord is bovendien zeer kostbaar en de kosten ervan zouden door de sector zelf moeten worden gedragen. Tot slot strookt controle door waarnemers aan boord niet met de handhavingsstrategie van de NVWA die is gebaseerd op de Rijksbrede visie op toezicht: vertrouwen tenzij, horizontaal naleving stimuleren en draagvlak creëren.

Slot

Mijn inzet in de lopende discussie over de hervorming van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB) is gericht op een effectieve en controleerbare aanlandplicht. Ik ben hierover met de sector in overleg. Het naleven van het verbod op highgrading en het nemen van mogelijke aanvullende maatregelen zoals camera's en waarnemers aan boord evenals de eigen verantwoordelijkheid van de sector om regels na te leven en overtredingen te voorkomen, komen hierbij nadrukkelijk aan de orde. De ontwikkeling van effectief nationaal handhavings-, inspectie- en controlebeleid op de aanlandplicht zal in nauwe afstemming met de Europese Commissie, het visserij controle agentschap en andere lidstaten plaatsvinden.

Ik zal u op de hoogte houden in het kader van de implementatie van het GVB.

De staatssecretaris van Economische Zaken,
S.A.M. Dijkema