

Een betere controle van de externe vissersvloot van de EU garanderen

Omvlagging door Europese visvaartuigen - de noodzaak van strengere normen

Voorwoord

De Europese Unie (EU) betaalt in het kader van officiële Europese overeenkomsten aanzienlijke sommen geld –momenteel circa € 145 miljoen aan belastinggeld– om zeker te stellen dat Europese vaartuigen toegang hebben tot visgronden in de wateren van derde (niet-Europese) landen. Ondanks de grote som geld is er bewijs dat aanvragen van vaartuigen om onder dergelijke overeenkomsten te mogen vissen, niet voldoende kritisch worden beoordeeld door Europese lidstaten.

In het kader van dit onderzoek is het vlaggedrag van alle 771 Europese visvaartuigen met een lengte van meer dan 50 meter in het Europese vlootregister in een Periode van 10 jaar (2005-2015) geanalyseerd. Er is getracht om de patronen van vlaggedrag binnen de Europese vloot in kaart te brengen en om inzichtelijk te maken welke vlaggenstaten en bedrijven betrokken zijn bij omvlagging. Hoewel omvlagging legaal is, is er sprake van misbruik wanneer een bedrijf herhaaldelijk en snel een vaartuig onder een andere vlag laat varen om de toepasselijke wetgeving en maatregelen inzake bescherming en beheer (CMM's) te omzeilen.

Uit het onderzoek is gebleken dat 23 vaartuigen (opnieuw) werden opgenomen in het Europese vlootregister, nadat zij voorafgaand hadden gevaren onder de vlag van niet-Europese landen waarvan bekend is dat deze zich niet hard maken om illegale, ongemelde en ongeregelde visserij (IOO) te voorkomen, tegen te gaan en te beëindigen, hetgeen ertoe heeft geleid dat deze landen in het kader van de Europese IOO-verordening van de Europese Unie een rode of gele kaart hebben gekregen. Een aantal vaartuigen kreeg vrijwel onmiddellijk nadat ze (opnieuw) waren opgenomen in het Europese vlootregister, toestemming om te vissen onder officiële Europese overeenkomsten inzake toegang, ondanks de twijfels die bestonden over de mate van controle die was uitgeoefend door de staten, onder wiens vlag de vaartuigen daarvoor geregistreerd waren.

Hoewel er technisch gezien geen regels zijn overtreden in de onderhavige gevallen, biedt het herhaaldelijk en doelbewust omvlaggen naar landen die een officiële waarschuwing ('kaart') hebben gekregen, ruimte voor gedrag dat niet consistent is met de doelstellingen van het Europese Gemeenschappelijke Visserijbeleid. Binnen de huidige regelgeving, waarin normen zijn opgenomen voor het toekennen van vismachtigingen aan de externe vloot van de EU, wordt van de Europese lidstaten niet vereist dat zij de duurzaamheid van eerdere visactiviteiten onder de vlag van een ander land beoordelen noch dat zij toetsen of deze activiteiten in overeenstemming zijn met de toepasselijke wetgeving of CMM's. In december 2015 heeft de Europese Commissie een voorstel ingediend voor een nieuwe verordening betreffende het duurzame beheer van externe vissersvlooten. Deze herzieningsprocedure vormt een belangrijke kans om de mazen in de wet te dichten die het Europese vaartuigen mogelijk maakt misbruik te maken van omvlaggen en om te werken in strijd met Europese wetgeving en normen.

Inleiding

De Environmental Justice Foundation (EJF), Oceana, The Pew Charitable Trusts en WWF werken samen om een geharmoniseerde en effectieve uitvoering van de Verordening van de Europese Unie (EU) om illegale, ongemelde en ongeregelde visserij te voorkomen, tegen te gaan en te beëindigen (IOO)¹ zeker te stellen.

De EU heeft door middel van haar innovatieve en ambitieuze IOO-verordening, die in 2010 van kracht werd, IOO-visserij op mondiaal niveau actief bestreden. Ook heeft de EU de normen aangescherpt die van toepassing zijn op vaartuigen onder Europese vlag die binnen en buiten de Europese wateren werken, door middel van hervorming van het Gemeenschappelijke Visserijbeleid (GVB) van de EU, dat sinds 2014 van kracht is².

De huidige wetgeving waarin de activiteiten van de Europese vissersvloot die buiten de Europese wateren werken, zijn geregeld, is een belangrijk aspect in de strijd tegen IOO-visserij en wordt momenteel herzien³. Het volgende praktijkvoorbeeld laat duidelijk zien dat de eisen onder de verordening van de EU houdende de externe vissersvloot moeten worden aangescherpt zodat deze in lijn zijn met het GVB en het mondiale beleid van de EU om IOO-visserij te voorkomen, tegen te gaan en te beëindigen. Het onderzoek benadrukt de mazen in de huidige wetgeving en de gelegenheid die de herziening van de verordening betreffende de externe vissersvloot biedt om deze te dichten.



Problemen met de huidige wetgeving en noodzaak van verandering

De EU betaalt in het kader van officiële Europese toegangsovereenkomsten – zogenaemde partnerschapsovereenkomsten inzake (duurzame) visserij of (S)FPA's – aanzienlijke sommen geld om zeker te stellen dat Europese vaartuigen toegang hebben tot visgronden in de wateren van derde (niet-Europese) landen. Momenteel gaat het over een bedrag van circa € 145 miljoen dat jaarlijks uit belastinggeld wordt betaald⁴. Ondanks de hoogte van het bedrag is er bewijs dat aanvragen van vaartuigen om onder dergelijke overeenkomsten te vissen, niet voldoende kritisch worden beoordeeld door lidstaten. In het onderzoek dat hieronder wordt toegelicht, kreeg een aantal vaartuigen vrijwel onmiddellijk nadat ze (opnieuw) waren opgenomen in het Europese vlootregister, toestemming om te vissen onder (S)FPA's, ondanks de twijfels die bestonden over de mate van controle die was uitgeoefend door de staten, onder wiens vlag de vaartuigen daarvoor geregistreerd waren. Dit geldt in het bijzonder voor (S)FPA's met Mauritanië en Marokko, waarvoor de EU elk jaar een bedrag van respectievelijk € 59.125.000 and € 30.000.000 betaalt⁵.

Uit dit onderzoek is gebleken dat 23 vaartuigen (opnieuw) werden opgenomen in het Europese vlootregister, nadat zij voorafgaand hadden gevaren onder de vlag van niet-Europese landen waarvan bekend is dat zij zich niet hard maken om illegale visserij (IOO) te beëindigen (**kader 1**). Deze vaartuigen zijn zodra zij weer in het Europese vlootregister waren opgenomen, gemachtigd om in niet-Europese wateren te vissen onder diverse types overeenkomst, waaronder de met belastinggeld gesubsidieerde (S)FPA's. In de meeste gevallen die in kaart zijn gebracht, werden de machtigingen binnen relatief korte tijd, soms zelfs binnen drie werkdagen, toegekend door Europese lidstaten.

Kader 1: Het uitdelen van kaarten in het kader van de IOO-verordening van de EU

In het kader van de Verordening van de EU om illegale, ongemelde en ongereguleerde visserij te voorkomen, tegen te gaan en te beëindigen (IOO) (Verordening (EG) nr. 1005/2008 van de Raad) kan de Europese Commissie 'niet-meewerkende derde landen' die de strijd tegen IOO-visserij niet steunen, vooraf in kaart brengen of deze landen een gele kaart geven. Voordat het zo ver is, doet de Commissie een diepgaand onderzoek om feiten te verzamelen zodat beoordeeld kan worden of deze landen zich als vlag-, kust-, haven- of marktstaten houden aan het internationale recht. De Commissie en de autoriteiten van deze derde landen gaan met elkaar in gesprek. Het kan maanden en zelfs jaren duren om de bestaande systemen ter voorkoming van IOO-visserij en de naleving van de internationale regels te beoordelen.

Als er een gele kaart wordt uitgedeeld, wordt deze gekoppeld aan een actieplan waarin de noodzakelijke verbeteringen op het gebied van visserijbeheer en procedures voor monitoring, controle en bewaking zijn opgenomen. De Commissie werkt nauw samen met derde landen die een gele kaart hebben gekregen, om een actieplan ter bestrijding van IOO-visserij te ontwikkelen en de implementatie ervan te ondersteunen.

De rechtmatigheid en de duurzaamheid van visserij-activiteiten van een vaartuig in het verleden moeten grondig worden gecontroleerd om zeker te stellen dat Europese lidstaten voldoen aan hun internationale verplichtingen. De lidstaten moeten de activiteiten van hun vissersvloot goed controleren en zich hoeden voor niet-naleving door hun vaartuigen van toepasselijke wetten en maatregelen inzake bescherming en beheer (CMM's) (**kader 2**).

Wanneer er vóór toekenning van een vismachtiging slechts beperkt wordt gecontroleerd, is er onvoldoende zekerheid dat toekomstige activiteiten van Europese vaartuigen in lijn met de toepasselijke regelgeving zijn (niet-naleving in het verleden vormt een indicatie voor toekomstige of opzettelijke niet-naleving⁶). Bovendien moeten het voeren van de vlag van een Europese lidstaat en gesubsidieerde SFPA's worden voorbehouden aan vaartuigen die een blanco strafblad hebben, hetgeen moet worden geverifieerd door de desbetreffende lidstaat.

Omvlaggen is het proces waarbij een vaartuig onder een andere vlag gaat varen⁷. Hoewel omvlaggen legaal is, is er sprake van misbruik⁸ wanneer een bedrijf herhaaldelijk en snel een vaartuig onder een andere vlag laat varen om de toepasselijke CMM's en/of wetgeving op nationaal, regionaal of mondiaal niveau te omzeilen. In het geval van Europese vaartuigen kan omvlaggen worden toegepast om de exclusiviteitsclausule als bepaald in SFPA's te omzeilen. In overeenstemming met deze clausule mogen Europese vaartuigen zodra de Europese quota of vismogelijkheden onder een SFPA uitgeput zijn, niet langer vissen in de wateren van de kuststaat buiten de officiële toegangsovereenkomst. Door een vaartuig om te vlaggen naar een land buiten de EU heeft het Europese bedrijf echter de vrijheid om zelf een overeenkomst met de kuststaat aan te gaan en in dezelfde wateren te blijven vissen. Een Europees vaartuig kan dus onder de vlag van Saint Kitts en Nevis gaan varen en zelf afspraken maken met Mauritanië of Marokko, zodat het kan blijven vissen zodra het overschot onder de desbetreffende SFPA is uitgeput en de EU de visserij heeft stopgezet.

Vaartuigen die eigendom zijn van een Europees bedrijf, mogen vissen onder de vlag van een land dat een gele kaart heeft gekregen, en in een aantal gevallen hebben Europese vaartuigen of bedrijven het land kunnen helpen om hun tekortkomingen ten aanzien van monitoring en naleving aan te pakken. Indien er al een SFPA is gesloten met een land dat een gele kaart krijgt, kan de EU opnieuw onderhandelen over bepaalde voorwaarden voor toegang tot de wateren van het land, met als doel het land te motiveren om het actieplan te implementeren. Wanneer er onvoldoende voortgang wordt gemaakt met de implementatie van een actieplan, kan het land officieel worden aangemerkt als 'niet-meewerkend' in de strijd tegen IOO-visserij of een rode kaart krijgen. Mogelijke sancties zijn een verbod op de handel in alle zeevis en schaaldieren in Europa, zoals is vastgelegd in de Europese IOO-verordening, en een verbod voor Europese vaartuigen om te vissen in de wateren van het land. Ook geldt er een verbod dat vissersvaartuigen die onder de vlag van een Europese lidstaat varen, onder de vlag van een land met een rode kaart gaan varen⁹.

Op het moment van publicatie heeft de EU in totaal 23 gele kaarten en 4 rode kaarten uitgedeeld aan derde (niet-EU) landen (zie **Bijlage 2** voor meer informatie).

In de verordening betreffende vismachtigingen (FAR)¹⁰ uit 2008, waarin momenteel de machtiging van Europese visactiviteiten in externe (niet-EU) wateren is geregeld, wordt omvlaggen niet genoemd, maar er is een bepaling opgenomen dat vaartuigen die een machtiging in het kader van een SFPA aanvragen, moeten aantonen dat zij in de voorafgaande 12 maanden niet betrokken zijn geweest bij een ernstige overtreding met betrekking tot IOO-visserij. Het hervormde GVB gaat een stap verder en stelt dat vaartuigen die zich hebben laten uitschrijven bij het Europese vlootregister en binnen 24 maanden terugkeren, alleen in aanmerking kunnen komen voor een vismachtiging wanneer zij bewijs overleggen dat zij de Europese wetten en normen hebben nageleefd in de tijd dat zij onder de vlag van een niet-Europees land hebben gevaren. Maar deze voorwaarde geldt alleen voor SFPA's, en betekent dat maatregelen om misbruik van omvlaggen tegen te gaan en historische naleving van de regels door vaartuigen zeker te stellen, niet van toepassing zijn op een groot deel van de externe visactiviteiten van de EU. Dit betreft ook Europese vaartuigen die werken onder private (directe) en chartering-

Kader 2: 'Goedkope vlaggen' en 'niet-naleving'

Onder internationale wetgeving mag een land een vaartuig onder zijn vlag laten varen en dus dat vaartuig zijn nationaliteit geven¹². De vlaggenstaat is er van oudsher voor verantwoordelijk dat de nationale en internationale wetgeving wordt nageleefd, en moet dan ook effectief handhaven ongeacht waar de overtreding plaatsvindt¹³.

Bij de besluitvorming over het wel of niet toekennen van de nationaliteit aan een vaartuig zijn vlaggenstaten niet altijd even kritisch en hanteren ze uiteenlopende criteria. Een aantal vlaggenstaten hanteert relatief soepele criteria voor vaartuigen die mogelijk in hun vlootregister worden opgenomen - dergelijke registers staan bekend als 'open' registers omdat er nagenoeg geen eisen worden gesteld.

Onderzoek naar het vlaggedrag van Europese vaartuigen

Methodologie

In het kader van dit onderzoek is het vlaggedrag van alle 771 Europese vaartuigen met een lengte van meer dan 50 meter in het Europese vlootregister¹⁷ over een Periodee van 10 jaar (2005-2015) geanalyseerd. Er is getracht om de patronen van vlaggedrag binnen de Europese vloot in kaart te brengen en om inzichtelijk te maken welke vlaggenstaten en bedrijven betrokken zijn bij omvlagging. Het gekozen tijdskader strekt zich uit over vijf jaar vóór en vijf jaar na de invoering van de Europese IOO-verordening, zodat er een compleet beeld wordt gegeven van het gedrag van de Europese vloot vóór en na invoering van het kaartsysteem.

Elk vaartuig werd afzonderlijk geanalyseerd aan de hand van gegevens uit het Europese vlootregister en IHS Maritime Sea-web om vast te stellen of er sprake was van omvlaggen. Het systeem van rode en gele kaarten om aan te geven welke derde landen IOO-visserij niet aanpakken, vormde een indicatie

overeenkomsten tussen Europese bedrijven en kuststaten waar geen SFPA mee is afgesloten. Het ontbreken van voorwaarden is in strijd met het internationale actieplan uit 2001 om IOO-visserij te voorkomen, tegen te gaan en te beëindigen. In dit plan wordt aanbevolen dat landen maatregelen nemen om vaartuigen niet onder hun vlag te laten varen als deze in het verleden de regels niet hebben nageleefd, en om misbruik van omvlaggen – het zogenaemde 'vlaghoppen' – te voorkomen¹¹.

De huidige wetgeving inzake de externe vloot biedt vaartuigen de mogelijkheid om opnieuw toegang te verkrijgen tot de Europese vissersvloot en bijbehorende voordelen door middel van omvlaggen naar een Europese lidstaat. Daarbij gelden zeer weinig beperkingen voor het verkrijgen van een machtiging om in niet-Europese landen te vissen. Van deze situatie is ook sprake als het vaartuig onder de vlag van een niet-Europese staat voer waarvan de EU heeft vastgesteld dat deze IOO-visserij niet heeft bestreden en geen goede controle heeft uitgeoefend (het uitdelen van 'kaarten', zie kader 1).

Goedkopevlagstaten werken vaak met een open register, waarbij het vruchtgebruik of de controle van een geregistreerd vaartuig vaak buiten de vlaggenstaat van het vaartuig ligt¹⁴. In het geval van landen die de internationale visserijwetten niet naleven en de vaartuigen die onder hun vlag varen, niet controleren, is sprake van 'niet-naleving van de vlag'¹⁵.

De drijfveer om een vaartuig om te vlaggen naar landen met een open register of naar een vlag van niet-naleving, houdt direct verband met het bewust omzeilen van CCM's inzake visserij onder internationaal recht of regionale organisaties voor visserijbeheer (RFMO's), of om toegang te verkrijgen tot visquota die zijn toegekend aan staten met een open register. Het kan ook te maken met de bedrijfskosten van het in eigendom hebben en/of exploiteren van een vaartuig - die in het algemeen lager zijn in staten met een open register – of de reputatie van een land als belastingparadijs¹⁶.

van het gedrag van de vlaggenstaat. De gevallen werden dan ook onderverdeeld per lidstaat met specifiek de focus op het omvlaggen tussen de EU en landen waaraan de EU rode of gele kaarten heeft uitgedeeld vanwege het tekortschieten in de bestrijding van IOO-visserij (zie **Kader 1**).

Omvlaggen tussen de EU en derde landen met een kaart

Vastgesteld werd dat in totaal 23 vaartuigen die werden geregistreerd in het Europese vlootregister, daaraan voorafgaand onder de vlag van derde landen voeren die een kaart hadden gekregen (de landen hadden op dat moment een kaart of kregen op een later tijdstip een gele of rode kaart). Technisch gezien werden er geen regels overtreden in de gevallen die in dit onderzoek werden vastgesteld, en of dit gedrag moet worden aangemerkt als misbruik van omvlaggen, moet worden vastgesteld door de Europese en nationale autoriteiten in overeenstemming met toekomstige regelgeving inzake de externe vissersvloot. Maar zoals eerder vermeld, is het op grond van de huidige wetgeving niet mogelijk om eventueel misbruik van omvlaggen aan te pakken, ook niet indien het herhaaldelijk en opzettelijk omvlaggen naar landen die een kaart hebben gekregen, ruimte biedt voor gedrag dat niet consistent is met de doelstellingen van het GVB.

Tijdens het onderzoek werd vastgesteld dat vaartuigen die omvlagden naar de Europese vloot, voorheen voeren onder de vlag van derde landen met een kaart:

- Belize (gele kaart - 15/11/2012; rode kaart - 24/03/2014; waarschuwing ingetrokken - 14/10/2014)
- Comoren (gele kaart - 1/10/2015)
- Saint Kitts en Nevis (gele kaart - 12/12/2014)

Ook gingen drie vaartuigen onder de Letse vlag varen, terwijl deze daarvoor in Zuid-Korea waren geregistreerd - dat land had een gele kaart.

De rode kaart werd uitgedeeld aan Belize¹⁸ en de gele kaarten voor Comoren¹⁹, Saint Kitts en Nevis²⁰ en Zuid-Korea²¹ werden uitgedeeld omdat deze landen hun plicht als vlaggenstaat niet nakwamen. Meer specifiek heeft de EU vastgesteld dat elk van deze landen in gebreke is gebleven om in actie te komen tegen 'IOO-visserij uitgeoefend of ondersteund door visvaartuigen om gedocumenteerde en herhaaldelijke IOO-visserij door vaartuigen die voorheen onder zijn vlag voeren, tegen te gaan'²².

Hoewel verschillende gevallen in kaart werden gebracht voordat op grond van de Europese IOO-verordening een gele (of rode) kaart werd uitgedeeld, schoten de desbetreffende landen in de jaren voorafgaande aan de kaart al te kort in de aanpak van IOO-visserij, zoals blijkt uit de passages uit de notificaties van de Commissie waaruit hieronder wordt geciteerd. Op grond hiervan werd het als relevant beschouwd om deze gevallen in dit onderzoek uit te lichten.

Belize

De eerste missie van de Europese Commissie naar Belize dateert van november 2010 - 11 maanden nadat de Europese IOO-verordening van kracht werd. In november 2012 vaardigde de Commissie de notificatie uit²³ dat Belize werd beschouwd als een mogelijk niet-meewerkend land in de strijd tegen IOO-visserij (gele kaart), waarbij de tekortkomingen van de kant van Belize om de verantwoordelijkheden te respecteren die het land onder internationaal recht als vlaggenstaat heeft. Een van de tekortkomingen was dat het land vaartuigen die stonden vermeld op de IOO-lijst van de regionale organisaties voor visserijbeheer (RFMO), toestond om donder de vlag van Belize te voeren. De Commissie merkte ook het volgende op: (i) Belize had van de internationale commissie voor het behoud van de Atlantische tonijn (International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas - ICCAT) in 2010, 2011 en 2012 een schrijven ontvangen waarin de commissie haar zorg uitte over het niet naleven van de verplichtingen ten aanzien van het rapporteren van statistische gegevens; en (ii) Belize was door de Commissie voor de tonijnvisserij in de Indische Oceaan (Indian Ocean Tuna Commission - IOTC) in 2010 aangemerkt als niet-meewerkend land omdat het niet deelnam aan en niet rapporteerde aan de wetenschappelijke commissie. Ook bleek tijdens de missie in november 2010 dat op grond van het vlootregister en de procedures voor registratie van vaartuigen in Belize niet met zekerheid kon worden aangenomen dat vaartuigen die onder de vlag van Belize varen, daadwerkelijk een band met het land hadden.

De tekortkomingen van Belize met betrekking tot het nakomen van internationale verplichtingen als vlaggenstaat waren al bekend in de jaren voordat de Europese IOO-verordening van kracht werd. In 2007 heeft de Europese Commissie Belize al genoemd als 'goedkope vlag' in een begeleidend werkdocument bij de inventarisatie van de effecten voor de Europese IOO-verordening²⁴. Hieraan voorafgaand werd in een rapport uit 2002 voor de Voedsel- en Landbouworganisatie van de Verenigde Naties (UN

FAO) al aangegeven dat onder andere Belize werkte met een open vlootregister²⁵. Het is dan ook geen toeval dat Belize een van de eerste landen was die werden beoordeeld in het kader van het kaartsysteem dat in 2010 in het leven was geroepen.

Comoren

De Europese Commissie ging in mei 2014 op een missie naar Comoren. In de notificatie van de Commissie om Comoren aan te merken als een mogelijk niet-meewerkend land, die in oktober 2015 werd uitgevaardigd, werd bewijs aangevoerd dat circa 20 vaartuigen onder de vlag van Comoren in de Periode 2010 tot en met 2015 betrokken waren geweest bij IOO-visserij²⁶. In de notificatie werd bovendien aangevoerd dat de autoriteiten van Comoren op de hoogte waren van het feit dat op vaartuigen onder de vlag van het land die buiten de territoriale wateren werkten, geen enkele maatregel voor monitoring, controle en bewaking (MCS) van toepassing was. De notificatie concludeerde dat door 'het ontbreken van samenwerking tussen de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de registratie van vaartuigen, en de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de visserij, Comoren onvoldoende in staat is om de omvang en capaciteit van de vloot te monitoren, en illegale vissers onder de vlag van Comoren kunnen vissen zonder betrap te worden'²⁷.

Comoren is sinds 2007 ook aangemerkt als 'goedkope vlag' door de International Transport Workers Federation²⁸.

Saint Kitts en Nevis

De Europese Commissie ging in mei 2014 op een missie naar Saint Kitts en Nevis. In de notificatie van december 2014 om Saint Kitts en Nevis te beschouwen als een mogelijk niet-meewerkend land heeft de Commissie een visserij-ondersteunend vaartuig als bewijs aangevoerd - dit vaartuig was recentelijk onder de vlag van het land gaan varen en was daarvoor onder de vlag van Panama betrokken geweest bij illegale overladingen. De illegale overladingen waren in strijd met de wetgeving van kuststaten in West-Afrika tijdens de vijf jaar vóór 2012. Daarnaast werd in de notificatie benadrukt dat deze 'actie buitengewoon zwaar meewoog aangezien het omvlaggen een notoire IOO-overtreder betreft'. Ook werd opgemerkt dat Saint Kitts en Nevis als vlaggenstaat niet beschikte over wetgeving inzake beheer, behoud of MCS voor visserij op open zee of in de wateren van derde landen. De missie van de Commissie in mei 2014 bracht bovendien aan het licht dat het vlootregister zich buiten Saint Kitts bevond en dat niet met zekerheid kon worden aangenomen dat vaartuigen daadwerkelijk een band met het land hebben.



Overzicht van de resultaten

Van de 771 vaartuigen die in het Europese vlootregister aan een onderzoek werden onderworpen, waren 77 vaartuigen (opnieuw) omgevlagd naar een Europese lidstaat (zie **Tabel 1**)²⁹. In eenendertig van deze gevallen betrof het vaartuigen uit landen waaraan op dat moment of op een later moment een gele of rode kaart was uitgedeeld (zie **Kader 1** en hierboven). Het ging hierbij om 23 vaartuigen aangezien een aantal vaartuigen meerdere malen van vlag was gewisseld vanuit derde landen waaraan een kaart was uitgedeeld. In nog eens 31 gevallen betrof het omvlaggen tussen Europese lidstaten en in 15 gevallen was er sprake van omvlaggen vanuit derde landen die onder de Europese IOO-verordening nooit een waarschuwing hadden gekregen (tien hiervan waren afkomstig uit Rusland).

In deze sectie en in de uitvoerige resultaten in **Bijlage 1** ligt de focus op vaartuigen die de EU (opnieuw) binnenkomen nadat deze onder de vlag van landen met een gele of rode kaart hebben gevaren. Omvlaggen dat plaatsvond binnen de EU, vanuit lidstaten van de Europese Vrijhandelsassociatie (EVA) of vanuit derde landen die onder de Europese IOO-verordening nooit een waarschuwing hadden gekregen, is in het kader van dit onderzoek niet uitvoerig geanalyseerd.

Dit onderzoek beschrijft het gedrag van in totaal 23 vaartuigen die (opnieuw) werden geregistreerd in het Europese vlootregister na te hebben gevaren onder de vlag van een land waaraan een kaart is uitgedeeld (de landen

hadden op dat moment al een kaart of kregen op een later moment een gele of rode kaart). Hieronder vallen 19 vaartuigen die opnieuw onder de vlag van een Europese lidstaat zijn gaan varen, en vier vaartuigen die voor het eerst omvlagden naar de Europese vloot.

Van deze 19 vaartuigen die opnieuw onder de vlag van een Europese lidstaat zijn gaan varen na de vlag te hebben gevoerd van een land met een kaart:

- vier vaartuigen waren afkomstig van vlaggenstaten waarvoor op dat moment een gele kaart gold, en vijftien vaartuigen van vlaggenstaten die in de vijf jaar daarna een gele (of rode) kaart zouden krijgen;
- twee vaartuigen werden omgevlagd naar Nederland, één naar Duitsland, drie naar Polen, zes naar Letland, vier naar Litouwen en twee naar het Verenigd Koninkrijk. Een vaartuig werkte zowel onder de Poolse als Letse vlag; en
- 17 vaartuigen waren pelagische trawlers met een lengte tussen 57 en 125 meter.

Van de vier vaartuigen die voor het eerst onder de vlag van een Europese lidstaat gingen varen, waren er drie afkomstig van landen met een gele kaart of landen die binnen vijf jaar een gele (of rode) kaart zouden krijgen. Dit waren:

- één vaartuig dat toetrad tot de Poolse vloot vanuit Belize, en
- drie vaartuigen die toetraden tot de Letse vloot vanuit Zuid-Korea.

Tabel 1 – Aantal gevallen waarin vaartuigen zijn omgevlagd naar (of binnen) de EU³⁰

Afkomstig van vlag	Total	EU-lidstaat waarnaar het vaartuig is omgevlagd											
		DE	DK	EE	FR	IE	IT	LT	LV	NL	PL	SE	UK
Aantal gevallen van omvlaggen binnen de EU of naar de EU vanuit EVA-lidstaat													
Intra-EU import	20	3	1		1	1	1	6		4		1	2
EVA (IJsland, Noorwegen)	11	1	2			1				5 ⁱ		2	
Subtotaal	31	4	3		1	2	1	6		4	5	3	2
Aantal gevallen van omvlaggen naar de EU vanuit niet-Europese vlag													
Australia	1							1					
Faeroër-eilanden	2							1			1		
Peru	2									2 ⁱ			
Rusland	10			1				4	5				
Subtotaal	15			1				6	5	2	1		
Aantal gevallen van omvlaggen naar de EU vanuit de vlag van een derde land met een kaart													
Belize	12	1						1	1	2	5		2 ⁱ
Comoren	8							8 ⁱ					
Saint Kitts en Nevis	8								6 ⁱ		2 ⁱ		
Zuid-Korea	3								3				
Subtotaal	31	1						9	10	2	7		2
Totaal	77	5	3	1	1	2	1	21	15	8	13	3	4

Afkortingen:
 DE – Duitsland
 DK – Denemarken
 EE – Estland
 FR – Frankrijk
 IE – Ierland
 IT – Italië
 LT – Litouwen
 LV – Letland
 NL – Nederland
 PL – Polen
 SE – Zweden
 UK – Verenigd Koninkrijk

EVA – Europese Vrijhandelsassociatie

ⁱ Inclusief vaartuigen die tweemaal naar de EU zijn omgevlagd vanuit hetzelfde derde land

Conclusies en aanbevelingen

Hoewel er technisch gezien geen regels zijn overtreden in de gevallen die in dit onderzoek zijn vastgesteld, biedt het herhaaldelijk en opzettelijk omvlaggen naar landen met een kaart ruimte voor gedrag dat niet in lijn is met de doelstellingen van het GVB. Kritischer onderzoek had moeten worden verricht naar alle vaartuigen die vanuit vlaggenstaten met een kaart weer terugkeerden naar de Europese vloot: er had in het licht van vastgestelde tekortkomingen ten aanzien van het visserijbeheer en de controlesystemen van de desbetreffende landen moeten worden beoordeeld of de vaartuigen in het verleden de toepasselijke regels hadden nageleefd.

Binnen de huidige regelgeving, waarin normen zijn opgenomen voor het toekennen van vismachtigingen aan de externe vloot van de EU, wordt niet vereist dat zij de duurzaamheid van eerdere visactiviteiten onder de vlag van een ander land beoordelen noch dat zij toetsen of deze activiteiten in overeenstemming zijn met de toepasselijke wetgeving of CMM's. In bovenstaande gevallen werd vastgesteld dat vaartuigen binnen enkele dagen na hun terugkeer naar de Europese vloot, gebruik konden maken van toegangsovereenkomsten waarover door de EU was onderhandeld. Dit wekt de suggestie dat de mate van naleving in het verleden slechts beperkt is beoordeeld.

In december 2015 heeft de Europese Commissie een voorstel ingediend voor een toekomstige verordening betreffende het duurzame beheer van externe vissersvloeden (2015/636). Deze verordening moet de regelgeving als bepaald in de verordening van 2008 vervangen en wordt momenteel behandeld in het Europees Parlement en de Raad. De herziening van de wetgeving inzake het beheer van de Europese externe vissersvloot vormt een belangrijke kans om de mazen in de wet te dichteren die het Europese vaartuigen mogelijk maakt misbruik te maken van omvlaggen en om te werken in strijd met Europese wetgeving en normen.

Met het oog op een effectieve aanpak van misbruik van omvlaggen door de Europese vloot doen wij de volgende aanbevelingen:

- In de toekomstige regelgeving inzake de externe vloot van de EU wordt een bepaling opgenomen dat elk vaartuig dat de de Europese vloot verlaat en weer naar een Europese vlag terugkeert, moet aantonen dat de activiteiten van het vaartuig in overeenstemming waren met het toepasselijke Europese en internationale recht en CMM's.**
- Een vaartuig dat weer onder Europese vlag gaat varen, moet minimaal het volgende overleggen om in aanmerking te komen voor een vismachtiging om in wateren buiten Europa te kunnen vissen:**
 - gegevens van de vangsten onder de vlag van het derde land,
 - een kopie van de vismachtiging van zowel de vlaggenstaat van het vaartuig als het land in wiens wateren het vaartuig vist, en
 - een officiële verklaring van het derde land onder wiens vlag het vaartuig voer, dat aan het vaartuig of het bedrijf geen sancties zijn opgelegd in de tijd dat het vaartuig onder de vlag van het desbetreffende land was geregistreerd.
- Wanneer een EU-lidstaat de aanvraag voor een externe vismachtiging behandelt, moeten de autoriteiten speciale aandacht besteden aan vaartuigen afkomstig uit vlaggenstaten die:**
 - in het kader van de Europese IOO-verordening geen vergunning hebben om zeevis en schaaldieren te exporteren naar de EU,
 - in het kader van de Europese IOO-verordening een gele of rode kaart hebben gekregen vanwege het tekortschieten in de bestrijding van illegale visserij, of
 - zijn aangemerkt als land dat niet-duurzame visserij toestaat conform Artikel 4 paragraaf 1(a) van Verordening (EU) nr. 1026/2012³¹.

BIJLAGE 1 Omvlaggedrag van Europese vaartuigen

De informatie over de vlaggenstaat werd verkregen uit het Europese vlootregister en van IHS Maritime Sea-web. Gegevens van vismachtigingen betreffende toegang tot niet-Europese wateren werden ontleend aan de website whofishesfar.org, waarop informatie over Europese machtigingen voor externe visserij in de Periode 2008-2015 staat vermeld.

Als gegevens vetgedrukt zijn, wil dit zeggen dat machtigingen voor externe visserij zijn toegekend aan vaartuigen kort nadat zij zijn uitgeschreven uit het register van een derde land dat een kaart had gekregen of daarna zou krijgen, en weer waren opgenomen in het Europese vlootregister. Landen die donkerblauw zijn gemarkeerd, hadden op dat moment al een kaart onder de Europese IOO-verordening gekregen, of zouden later een kaart krijgen. In onderstaande tabellen worden RFMO-afkortingen gebruikt - zie Bijlage 3 voor de volledige namen.

Duitsland

Jan Maria vaart onder Duitse vlag, maar is eigendom van een Nederlands bedrijf, dat lid is van de Pelagic Freezer-Trawler Association. Deze vereniging heeft een gecombineerde vloot van 23 vaartuigen en dekt de gehele toeleveringsketen van pelagische vis met leden in Frankrijk, Duitsland, Litouwen, Nederland en het Verenigd Koninkrijk³².

Jan Maria Pelagische trawler met een lengte van 125 meter IMO (International Maritime Organisation) nummer: 8707446		
Vlaggenstaat	Periode	Vismachtigingen voor niet-EU wateren ³³
Duitsland ³⁴	1990 – 30 juni 2009 bron: Europees vlootregister	Wateren van de Faeroër: 2008 – 2009 Noorse wateren: 2008 – 2009 NEAFC: 2008 – 2009
Litouwen	3 juli 2009 – 23 augustus 2009 bron: Europees vlootregister	
Duitsland	24 augustus 2009 – maart 2011 bron: IHS Maritime Sea-web	FPA met Mauritië: 2010 – 2011 Wateren van de Faeroër: 2010, 2014 – 2015 Noorse wateren: 2009 – 2011 NEAFC: 2009 – 2011 SPRFMO: 2010 – 2011
Belize	maart 2011 – april 2011 bron: IHS Maritime Sea-web	
Duitsland	april 2011 – heden bron: IHS Maritime Sea-web	Wateren van de Faeroër: 2014 – 2015 Noorse wateren: 2011 – 2015 CCAMLR: 2013 NEAFC: 2011 – 2015 SPRFMO: 2011 – 2015

Letland

In het register van Letland zijn slechts 23 vaartuigen met een lengte van meer dan 50 meter opgenomen³⁵. Negen vaartuigen werden tussen 2005 en 2015 (opnieuw) in het Letse vlootregister opgenomen na te hebben gevaren onder de vlag van derde landen met een kaart. Deze gevallen vertegenwoordigen bijna 40 procent van de geregistreerde vaartuigen met een lengte van meer dan 50 meter.

Van deze negen vaartuigen waren er gedurende de gehele of een deel van de Periode van het onderzoek vijf eigendom van een Lets bedrijf: Kauguri, Marshal Krylov, Marshal Novikov, Marshal Vasilevskiy, Tamula³⁶. De vijf vaartuigen zijn pelagische vriestrawlers met een lengte van meer dan 94 meter die hun vangsten aan boord invriezen³⁷. Alle vijf voeren in 2012 volgens IHS Maritime Sea-web minimaal zes maanden onder de vlag van Saint Kitts en Nevis, voordat ze naar Letland werden omgevlagd. In 2014 werden de vaartuigen Marshal Novikov en Marshal Krylov omgevlagd naar Saint Kitts en Nevis. Dit gebeurde slechts zes dagen nadat het land een gele kaart had gekregen; de Marshal Krylov vaart nog steeds onder de vlag van het land³⁸. De Marshal Novikov is sindsdien omgevlagd naar Letland, terwijl de Kauguri en Tamula in mei 2013 uitgeschreven zijn bij het Letse register en sindsdien uit de vaart zijn.



Cor Bodemtrawler met een lengte van 57 meter ³⁹ IMO-nummer: 7931909. Eerdere namen: Ur Lagunak, Altasa Cuarto, Northern Phoenix, Vao ⁴⁰		
Vlaggenstaat	Periode	Vismachtigingen voor niet-EU wateren ⁴¹
Spanje ⁴²	1990 – april 1999 bron: IHS Maritime Sea-web	
Namibia	april 1999 – augustus 2007 bron: IHS Maritime Sea-web	
Belize	augustus 2007 – december 2008 bron: IHS Maritime Sea-web	
Letland ⁴³	december 2008 – 29 maart 2012 bron: Europees vlootregister	
Litouwen	9 mei 2012 – november 2015 bron: Europees vlootregister	NAFO: mei 2012 – december 2012 NEAFC: 2012 – 2015
Onbekend	november 2015 – heden bron: IHS Maritime Sea-web	

Dubna Vaartuig met een lengte van 56 meter dat met fuiken en vallen vist IMO-nummer: 8905608. Eerdere naam: O Yang No. 356		
Vlaggenstaat	Periode	Vismachtigingen voor niet-EU wateren
Zuid-Korea	1989 – oktober 2014 bron: IHS Maritime Sea-web	
Letland ⁴⁴	6 oktober 2014 – heden bron: Europees vlootregister	NEAFC: 8 oktober 2014 – 2015

Memele Vaartuig met een lengte van 56 meter dat met fuiken en vallen vist ⁴⁵ IMO-nummer: 8916798. Eerdere namen: Pine 702, Oryong No. 337 ⁴⁶		
Vlaggenstaat	Periode	Vismachtigingen voor niet-EU wateren ⁴⁷
Panama	1990 – 1995 bron: IHS Maritime Sea-web	
Zuid-Korea	1995 – oktober 2014 bron: IHS Maritime Sea-web	
Letland ⁴⁸	6 oktober 2014 – heden bron: Europees vlootregister	NEAFC: 8 oktober 2014 – 2015

Valka Vaartuig met een lengte van 56 meter dat met fuiken en vallen vist ⁴⁹ IMO-nummer: 8805303. Eerdere naam: O Yang No. 106 ⁵⁰		
Vlaggenstaat	Periode	Vismachtigingen voor niet-EU wateren ⁵¹
Zuid-Korea	1989 – oktober 2014 bron: IHS Maritime Sea-web	
Letland ⁵²	6 oktober 2014 – heden bron: Europees vlootregister	NEAFC: 8 oktober 2014 – 2015

Vaartuigen in eigendom van Lets visserijbedrijf:

Kauguri Pelagische trawler met een lengte van 101 meter ⁵³ IMO-nummer: 8225553. Eerdere naam: Fram ⁵⁴		
Vlaggenstaat	Periode	Vismachtigingen voor niet-EU wateren ⁵⁵
Rusland	1982 – 1992 bron: IHS Maritime Sea-web	
Letland	1992 – 23 april 2012 bron: IHS Maritime Sea-web	FPA met Mauritanië: januari – juni 2008, november 2008 – augustus 2009, november 2009 – september 2010, november 2010 – november 2011, januari – april 2012 FPA met Marokko: juli – november 2008, augustus 2009 – januari 2010
Saint Kitts en Nevis	23 april – 22 oktober 2012 bron: Europees vlootregister/ IHS Maritime Sea-web	
Letland	22 oktober 2012 – 17 mei 2013 bron: Europees vlootregister	

Marshal Krylov Pelagische trawler met een lengte van 98 meter ⁵⁶ IMO-nummer: 8035099. Eerdere naam: Tiger Shark ⁵⁷		
Vlaggenstaat	Periode	Vismachtigingen voor niet-EU wateren ⁵⁸
Rusland	1982 – 12 juni 2008 bron: IHS Maritime Sea-web	
Letland ⁵⁹	12 juni 2008 – 23 april 2012 bron: Europees vlootregister	FPA met Mauritanië: 12 juli 2008 – 31 juli 2008, november 2008 – januari 2009, maart – augustus 2009, november 2009 – april 2012 FPA met Marokko: 14 augustus 2008 – 13 november 2008, 3 augustus 2009 – 2 januari 2010, augustus – september 2010

Marshal Krylov (vervolg)		
Vlaggenstaat	Periode	Vismachtigingen voor niet-EU wateren ⁵⁸
Saint Kitts en Nevis	24 april – 23 oktober 2012 bron: Europees vlootregister/ IHS Maritime Sea-web	
Letland	23 oktober 2012 – 18 december 2014 bron: Europees vlootregister	FPA met Mauritanië: 1 januari 2013 – 31? december 2014
Saint Kitts en Nevis	18 december 2014 – heden bron: Europees vlootregister	

Marshal Novikov Pelagische trawler met een lengte van 103 meter ⁶⁰ IMO-nummer: 8036108. Eerdere naam: Mars ⁶¹		
Vlaggenstaat	Periode	Vismachtigingen voor niet-EU wateren ⁶²
Rusland	1982 – juli 1997 bron: IHS Maritime Sea-web	
Saint Vincent en de Grenadines	juli 1997 – juli 2010 bron: IHS Maritime Sea-web	
Saint Kitts en Nevis	juli 2010 – mei 2013 bron: IHS Maritime Sea-web	
Letland ⁶³	17 mei 2013 – 18 december 2014 bron: Europees vlootregister	FPA met Mauritanië: 23 mei 2013 – 30 december 2014 FPA met Marokko: 10 september 2014 – 31 december 2014
Saint Kitts en Nevis	18 december 2014 – 25 juni 2015 bron: Europees vlootregister	
Letland	25 juni 2015 – heden bron: Europees vlootregister	FPA met Marokko: 1 juli – 31 augustus 2015

Marshal Vasilevskiy Pelagische trawler met een lengte van 98 meter ⁶⁴ IMO-nummer: 8033869. Eerdere naam: Whale Shark ⁶⁵		
Vlaggenstaat	Periode	Vismachtigingen voor niet-EU wateren ⁶⁶
Rusland	1982 – april 2009 bron: IHS Maritime Sea-web	
Letland ⁶⁷	8 januari 2009 – 24 april 2012 bron: Europees vlootregister	FPA met Mauritanië: 3 april 2009 – januari 2010, maart – april 2010, juni – augustus 2010, oktober 2010 – april 2011, juni – september 2011, februari en april 2012 FPA met Marokko: 17 augustus – 11 oktober 2010, september – december 2011
Saint Kitts en Nevis	24 april – 23 oktober 2012 bron: Europees vlootregister/ IHS Maritime Sea-web	
Letland	23 oktober 2012 – heden bron: Europees vlootregister	FPA met Mauritanië: 1 januari – september 2013, januari – september 2014 FPA met Marokko: september – december 2014, juni 2015

Tamula Pelagische trawler met een lengte van 94 meter ⁶⁸ IMO-nummer: 7424425. Eerdere naam: Angel shark ⁶⁹		
Vlaggenstaat	Periode	Vismachtigingen voor niet-EU wateren ⁷⁰
Rusland	1975 – 1992 bron: IHS Maritime Sea-web	
Estland	1992 – 1 mei 2004 bron: IHS Maritime Sea-web	
Letland ⁷¹	1 mei 2004 – 23 april 2012 bron: Europees vlootregister	FPA met Mauritanië: januari 2010 – april 2012 FPA met Marokko: september – november 2008
Saint Kitts en Nevis	23 april 2012 – 17 oktober 2012 bron: Europees vlootregister/ IHS Maritime Sea-web	
Letland	23 oktober 2012 – 17 mei 2013 bron: Europees vlootregister	

Naast bovengenoemde negen vaartuigen heeft het onderzoek ook de Saldus aan het licht gebracht, een voorbeeld van een vaartuig dat zich schuldig heeft gemaakt aan IOO-visserij en toegelaten werd tot het Letse vlootregister.

In november 2013, een jaar voordat het vaartuig in het Letse register werd opgenomen, werd de Saldus (of Iskander zoals de naam van het schip toen luidde) betrapt terwijl het in Russische wateren aan het vissen was - de naam was afgedekt en de radio's waren uitgeschakeld⁷². Het vaartuig voer toen onder de vlag van Cambodja. Het schip stopte pas nadat Russische grensbewakers van de Federale Veiligheidsdienst waarschuwingsschoten hadden gelost en het schip de vangst van levende koningskrabben overboord had gezet⁷³. Uiteindelijk werd het schip gestopt toen het probeerde de Russische territoriale wateren in de Zee van Ochotsk probeerde te ontvluchten⁷⁴. Lokale bronnen melden dat de Iskander weer mocht gaan zonder dat een boete werd opgelegd omdat het bewijs van illegale visserij over boord was gezet; dit is echter niet bevestigd door de autoriteiten⁷⁵. De Russische overheid schat dat er jaarlijks voor US \$700 miljoen aan koningskrabben illegaal uit Russische wateren wordt gevist⁷⁶.

In december 2014 kreeg het schip een nieuwe naam — Saldus — waaronder het werd inschreven in het Letse register⁷⁷. De eigenaar was dezelfde als die van een vaartuig met de naam Solveiga⁷⁸ (LVA000005010⁷⁹), dat tot september 2014 onder de Cambodjaanse vlag voer om vervolgens vier maanden onder Russische vlag te varen en uiteindelijk op 5 januari 2015 om te vlaggen naar Letland. Slechts 17 dagen nadat de Solveiga onder Letse vlag was gaan varen, kreeg het schip een machtiging om te vissen in de toegewezen zone van de RFMO die het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan beheert (NEAFC)⁸⁰.

Onder de Europese IOO-verordening is het voor Europese bedrijven verboden om een vaartuig te kopen dat onder de vlag vaart van een land waaraan een rode kaart is uitgedeeld. Hoewel de Saldus en de Solveiga vanuit Rusland zijn omgevlagd naar Letland, waren beide gedurende relatief korte tijd geregistreerd in Rusland en voeren ze daarvoor onder de vlag van Cambodja, dat een rode kaart had gekregen. In het geval van de Saldus zijn

er bovendien meldingen van IOO-visserij die in verband worden gebracht met het vaartuig terwijl het onder Cambodjaanse vlag voer. Het is niet bekend in hoeverre de Letse autoriteiten de naleving van het vaartuig heeft gecontroleerd toen de Saldus in december 2015 en de Solveiga in januari 2015 werden geregistreerd; maar in overeenstemming met de IPOA-IOO en in de geest van de Europese IOO-verordening is het twijfelachtig of deze vaartuigen toegang zouden hebben gekregen tot het Europese vlootregister en in het geval van de Solveiga of het vaartuig een machtiging zou hebben gekregen om te vissen in niet-Europese wateren.

Saldus Vaartuig met een lengte van 54 meter dat met fuiken en vallen vist ⁸¹ IMO-nummer: 8423155. Eerdere namen: Afeliy, Costa Rapida, Status, Iskander ⁸²		
Vlaggenstaat	Periode	Vismachtigingen voor niet-EU wateren
Rusland	juli 1985 – maart 2007 bron: IHS Maritime Sea-web	
Sierra Leone	maart 2007 – september 2013 bron: IHS Maritime Sea-web	
Cambodja	september 2013 – juni 2014 bron: IHS Maritime Sea-web	
Rusland	juni – december 2014 bron: IHS Maritime Sea-web	
Letland ⁸³	5 december 2014 – heden bron: IHS Maritime Sea-web	

Litouwen



De vijf vaartuigen die hieronder staan beschreven en tussen 2005 en 2015 (opnieuw) in het Letse vlootregister zijn opgenomen na te hebben gevaren onder de vlag van landen met een gele kaart, waren eigendom van hetzelfde Litouwse bedrijf gedurende de gehele of een deel van de duur van het onderzoek. Het zijn stuk voor stuk pelagische vriestrawlers met een lengte van meer dan 100 meter die hun vangsten aan boord invriezen⁸⁵.

Met name de Simonas Daukantas is een interessant geval omdat dit vaartuig na hernieuwde registratie in het Europese register in 2014 van de Litouwse autoriteiten een nieuw CFR-nummer (Community Fleet Register - communautair vlootregister) kreeg, hetgeen in strijd is met Europees recht. Toen het vaartuig weer in Europa werd geregistreerd, had het zijn eerdere CFR-nummer moeten gebruiken, dat door de Poolse autoriteiten was verstrekt. Een CFR-nummer is een uniek identificatienummer dat permanent wordt toegekend aan een Europees vaartuig; het kan niet opnieuw worden toegekend aan een ander vaartuig en het is in strijd met Europees recht om een nieuw CFR-nummer toe te kennen aan een vaartuig dat al eerder een CFR-nummer had⁸⁶.

Simonas Daukantas		
Pelagische trawler met een lengte van 120 meter ⁸⁷ IMO-nummer: 8607220. Eerdere namen: Beta 1, Beta, Karolis Pozhela ⁸⁸		
Vlaggenstaat	Periode	Vismachtigingen voor niet-EU wateren ⁸⁹
Rusland	1989 – 1992 bron: IHS Maritime Sea-web	
Litouwen	1992 – 1998 bron: IHS Maritime Sea-web	
Cyprus	november 1998 – juli 2005 bron: IHS Maritime Sea-web	
Belize	juli 2005 – juni 2013 bron: IHS Maritime Sea-web	
Polen ⁹⁰	7 juni – 27 september 2013 bron: Europees vlootregister	FPA met Mauritanië: 14 juni – 30 september 2013
Belize	27 september 2013 – 26 februari 2014 bron: Europees vlootregister	
Litouwen ⁹¹	26 februari 2014 – heden bron: Europees vlootregister	FPA met Mauritanië: 1 april 2014 – 28 februari 2015, 1 april 2015 – 30 juni 2015 ICCAT: 23 februari – december 2015

Irvinga		
Pelagische trawler met een lengte van 104 meter ⁹² IMO-nummer: 8834639. Eerdere namen: Neringa		
Vlaggenstaat	Periode	Vismachtigingen voor niet-EU wateren ⁹³
Rusland	1990 – 1992 bron: IHS Maritime Sea-web	
Litouwen	1992 – maart 1996 bron: IHS Maritime Sea-web	
Cyprus	maart 1996 – 1 mei 2004 bron: IHS Maritime Sea-web	
Litouwen ⁹⁴	1 mei 2004 – 15 juni 2011 bron: Europees vlootregister	FPA met Mauritanië: maart – juni 2008, december 2008 – januari 2009, maart – augustus 2009, december 2009 – augustus 2010, november 2010 – januari 2011, mei 2011 FPA met Marokko: augustus – september 2008, augustus – oktober 2010 SPRFMO: 2010 – 2011
Comoren	15 juni – 28 juli 2011 bron: Europees vlootregister	
Litouwen	28 juli 2011 – 4 mei 2012 bron: Europees vlootregister	FPA met Mauritanië: 1 augustus 2011 – september 2011 FPA met Marokko: oktober – november 2011 ICCAT: 2012 SPRFMO: 2010 – 2011
Comoren	4 mei 2012 – 17 september 2012 bron: Europees vlootregister	

Irvinga (vervolg)		
Vlaggenstaat	Periode	Vismachtigingen voor niet-EU wateren ⁹³
Litouwen	17 september 2012 – 13 februari 2013 bron: Europees vlootregister	ICCAT: 2013 NEAFC: 28 september 2012 – februari 2013
Comoren	13 februari 2013 – oktober 2013 bron: Europees vlootregister/ IHS Maritime Sea-web	
Nieuw-Zeeland	oktober 2013 – heden bron: IHS Maritime Sea-web	

De onderstaande drie vaartuigen (Star SKN 151, Grange Bay en Kovas), eigendom van hetzelfde bedrijf, voeren onder Europese vlag en zijn in 2012 voor vier maanden of langer omgevlagd naar Comoren. In 2014-15 werden ze opnieuw uitgeschreven bij het Europese register en gingen ze varen onder de vlag van Saint Kitts en Nevis, Comoren of Belize⁹⁵.

Star SKN 151		
Pelagische trawler met een lengte van 104 meter ⁹⁶ IMO-nummer: 8136300. Eerdere namen: Marshal Koshevoy, Aras, Azor, Aras 1 ⁹⁷		
Vlaggenstaat	Periode	Vismachtigingen voor niet-EU wateren ⁹⁸
Rusland	1983 – 1997 bron: IHS Maritime Sea-web	
Litouwen	1997 – maart 1997 bron: IHS Maritime Sea-web	
Cyprus	maart 1997 – 1 mei 2004 bron: IHS Maritime Sea-web	
Litouwen ⁹⁹	1 mei 2004 – 22 juli 2009 bron: Europees vlootregister	FPA met Mauritanië: januari – maart 2008, mei – juni 2008, december 2008 – augustus 2009
Comoren	juli – 18 september 2009 bron: Europees vlootregister	
Litouwen	september 2009 – 30 april 2012 bron: Europees vlootregister	FPA met Mauritanië: december 2009 – maart 2011, juli 2011 – april 2012 FPA met Marokko: augustus – oktober 2010 ICCAT: 2011 – 2012 SPRFMO: 2011
Comoren	30 april 2012 – 29 maart 2013 bron: Europees vlootregister	
Litouwen	29 maart 2013 – 12 november 2014 bron: Europees vlootregister	FPA met Mauritanië: 1 april 2013 – september 2014 ICCAT: 2013 – 2014
Belize	12 november – november 2014 bron: Europees vlootregister	
Saint Kitts en Nevis	november 2014 – heden bron: IHS Maritime Sea-web	

Grange Bay		
Pelagische trawler met een lengte van 117 meter ¹⁰⁰ IMO-nummer: 7610440. Eerdere namen: Balandis, Vilnis, Pasvalys en Pasvalis ¹⁰¹		
Vlaggenstaat	Periode	Vismachtigingen voor niet-EU wateren ¹⁰²
Rusland	1980 – 1992 bron: IHS Maritime Sea-web	
Litouwen	1992 – 1996 bron: IHS Maritime Sea-web	
Cyprus	1996 – augustus 2001 bron: IHS Maritime Sea-web	
Litouwen ¹⁰³	augustus 2001 – 14 juni 2011 bron: IHS Maritime Sea-web	FPA met Mauritanië: januari – maart 2008, mei – juni 2008, december 2008 – september 2009, december 2009 – juli 2010, november 2010 – januari 2011 FPA met Marokko: augustus – oktober 2010 ICCAT: 2011 SPRFMO: 2011
Comoren	14 juni 2011 – 28 juli 2011 bron: Europees vlootregister	
Litouwen	28 juli 2011 – 4 mei 2012 bron: Europees vlootregister	FPA met Mauritanië: december 2011 – april 2012 FPA met Marokko: 1 augustus – oktober 2011 ICCAT: 2011 – 2012 SPRFMO: 2011
Comoren	4 mei 2012 – 17 september 2012 bron: Europees vlootregister	
Litouwen	17 september 2012 – 3 december 2014 bron: Europees vlootregister	FPA met Mauritanië: januari – mei 2013, juli – september 2013, oktober 2013 – december 2014 FPA met Marokko: september – november 2014 ICCAT: 2012 – 2014 NEAFC: 29 september 2012 – december 2013
Saint Kitts en Nevis	3 december 2014 – heden bron: Europees vlootregister en IHS Maritime Sea-web	

Kovas		
Pelagische trawler met een lengte van 117 meter ¹⁰⁴ IMO-nummer: 7610426. Eerdere namen: Arkhimed, Archimedes, Rytas ¹⁰⁵		
Vlaggenstaat	Periode	Vismachtigingen voor niet-EU wateren ¹⁰⁶
Rusland	1979 – januari 1998 bron: IHS Maritime Sea-web	
Litouwen ¹⁰⁷	januari 1998 – 15 juni 2011 bron: IHS Maritime Sea-web	FPA met Mauritanië: november – december 2010, januari 2011 SPRFMO: 2011
Comoren	15 juni – 28 juli 2011 bron: Europees vlootregister	
Litouwen	28 juli 2011 – 4 mei 2012 bron: Europees vlootregister	FPA met Marokko: augustus – november 2011 SPRFMO: 2011

Kovas (vervolg)		
Vlaggenstaat	Periode	Vismachtigingen voor niet-EU wateren ¹⁰⁶
Comoren	4 mei – 17 september 2012 bron: Europees vlootregister	
Litouwen	17 september 2012 – juli 2015 bron: IHS Maritime Sea-web	FPA met Mauritanië: januari – mei 2013, juli 2013 – september 2014 FPA met Marokko: september – december 2014, januari – februari 2015 ICCAT: 2015 NEAFC: 28 september 2012 – december 2013
Comoren	july 2015 – heden bron: IHS Maritime Sea-web	

Nederland



De twee vaartuigen die hieronder staan beschreven en tussen 2005 en 2015 in het Nederlandse vlootregister zijn opgenomen na te hebben gevaren onder de vlag van landen met een gele kaart, waren eigendom van een Nederlands bedrijf dat ook lid is van de Pelagic Freezer-Trawler Association¹⁰⁸.

Franziska		
Pelagische trawler met een lengte van 119 meter ¹⁰⁹ IMO-nummer 8802997. Huidige naam: Atlas ¹¹⁰		
Vlaggenstaat	Periode	Vismachtigingen voor niet-EU wateren ¹¹¹
Nederland ¹¹²	1989 – 2 oktober 2006 bron: IHS Maritime Sea-web	
Belize	2 oktober 2006 – 16 maart 2007 bron: Europees vlootregister	
Nederland	16 maart 2007 – 14 augustus 2009 bron: Europees vlootregister	Wateren van de Faeroër: 2009 Noorse wateren: april 2007 – 2009 NEAFC: 2009
Peru	14 augustus – 4 september 2009 bron: Europees vlootregister	
Nederland	4 september 2009 – 1 maart 2010 bron: Europees vlootregister	Wateren van de Faeroër: 2009 – 2010 Noorse wateren: 2009 – 2010 SPRFMO: 2010
Peru	1 maart 2010 – 16 augustus 2013 bron: Europees vlootregister	
Nederland	16 augustus 2013 – 7 december 2015 bron: Europees vlootregister	FPA met Mauritanië: 1 juli 2013 – september 2014 FPA met Marokko: september – december 2014, juni – augustus 2015 NEAFC: 2015
Rusland	7 december 2014 – heden bron: Europees vlootregister/ IHS Maritime Sea-web	

Alida Pelagische trawler met een lengte van 99 meter ¹¹³ IMO nummer: 8224418. ¹¹⁴		
Vlaggenstaat	Periode	Vismachtigingen voor niet-EU wateren ¹¹⁵
Nederland ¹¹⁶	1984 – 28 mei 2010 bron: Europees vlootregister	Wateren van de Faeroër: 2008 – 2010 NEAFC: 2008 – 2009 Noorse wateren: 2008 – 2009
Belize	28 mei 2010 – 27 augustus 2010 bron: Europees vlootregister	
Nederland	27 augustus 2010 – heden bron: Europees vlootregister	Wateren van de Faeroër: april 2014 – 2015 ICCAT: 2012 – 2015 NEAFC: 31 augustus 2010 – 2015 Noorse wateren: 10 september 2012 – 2015

Polen



De vijf vaartuigen die hieronder staan beschreven en tussen 2005 en 2015 (opnieuw) in het Poolse vlootregister zijn opgenomen na te hebben gevaren onder de vlag van landen met een gele kaart, waren enkele jaren tijdens de duur van het onderzoek eigendom van een IJslands bedrijf of dochterondernemingen van dit bedrijf¹¹⁷. Alle vaartuigen zijn tussen 2005 en 2015 omgevlagd naar Belize of Saint Kitts en Nevis.

Jose Marti Pelagische trawler met een lengte van 120 meter ¹¹⁸ IMO-nummer: 8607141. Eerdere namen: Alfonsas Cheponis, Vy-dunas, Alpha, Anders ¹¹⁹		
Vlaggenstaat	Periode	Vismachtigingen voor niet-EU wateren ¹²⁰
Rusland	1988 – 1992 bron: IHS Maritime Sea-web	
Litouwen	1992 – 1992 bron: IHS Maritime Sea-web	
Cyprus	november 1998 – juli 2005 bron: IHS Maritime Sea-web	
Belize	juli 2005 – oktober 2008 bron: IHS Maritime Sea-web	
Polen ¹²¹	30 oktober 2008 – 23 juni 2009 bron: Europees vlootregister	FPA met Mauritanië: 9 november 2008 – 30 juni 2009 Noorse wateren: 15 januari 2009 – december 2009
Belize	juni 2009 – juni 2010 bron: IHS Maritime Sea-web	
Cuba	juni 2010 – heden bron: IHS Maritime Sea-web	

Kapitan Kayser Pelagische trawler met een lengte van 105 meter ¹²² IMO-nummer: 8907149. Eerdere namen: Sirius GDY 43, Sirius, Theseus ¹²³		
Vlaggenstaat	Periode	Vismachtigingen voor niet-EU wateren ¹²⁴
Liberia	1994 – 1995 bron: IHS Maritime Sea-web	
Russia	1995 – december 2001 bron: IHS Maritime Sea-web	
Vanuatu	december 2001 – februari 2005 bron: IHS Maritime Sea-web	
Belize	februari 2005 – 24 juni 2009 bron: IHS Maritime Sea-web	
Polen ¹²⁵	24 juni 2009 – juni 2013 bron: Europees vlootregister	FPA met Mauritanië: 25 juni 2009 – 31 januari 2010 en november 2010 – april 2012 en april – juni 2013 FPA met Marokko: oktober 2009 en oktober 2010 SPRFMO: 20 juli 2009 – 31 december 2012 CCAMLR: 2013
Rusland	juni 2013 – heden bron: IHS Maritime Sea-web	

Saga Pelagische trawler met een lengte van 120 meter ¹²⁶ IMO-nummer: 8607191. Eerdere namen: Vasilij Flippov, White Shark, Alta, Blue Wave ¹²⁷		
Vlaggenstaat	Periode	Vismachtigingen voor niet-EU wateren ¹²⁸
Rusland	1988 – december 2001 bron: IHS Maritime Sea-web	
Belize	december 2001 – 12 juli 2013 bron: IHS Maritime Sea-web	
Polen ¹²⁹	12 juli 2013 – januari 2014 bron: IHS Maritime Sea-web	FPA met Mauritanië: 19 juli 2013 – 30 juni 2014 SPRFMO: 2014 – 2015
Saint Kitts en Nevis	januari – juni 2014 bron: IHS Maritime Sea-web	
Polen	juni 2014 – juli 2015 bron: IHS Maritime Sea-web	SPRFMO: 2014 – 2015
Saint Kitts en Nevis	juli 2015 – 17 november 2015 bron: IHS Maritime Sea-web	
Polen	17 november 2015 – heden bron: Europees vlootregister	SPRFMO: 2015

Kapitan Nazin Pelagische trawler met een lengte van 105 meter ¹³⁰ IMO-nummer: 8907046. Eerdere namen: Aegeus, Janus, Alina GDY 46, Hogaberg. ¹³¹ CFR POL035202052		
Vlaggenstaat	Periode	Vismachtigingen voor niet-EU wateren ¹³²
Liberia	1993 – 1995 bron: IHS Maritime Sea-web	
Rusland	september 1995 – december 2001 bron: IHS Maritime Sea-web	
Vanuatu	december 2001 – december 2004 bron: IHS Maritime Sea-web	
Belize	december 2004 – september 2008 bron: IHS Maritime Sea-web	
Poland ¹³³	15 september 2008 – 11 juni 2012 bron: Europees vlootregister	FPA met Mauritanië: 11 november 2008 – februari 2009, oktober 2009 – januari 2010, oktober 2010 – juni 2013 FPA met Marokko: 23 september – november 2008, oktober 2010, oktober – november 2011 Noorse wateren: 2009 – 2012 CCAMLR: 2012 – 2013 NAFO: 2012 NEAFC: 2011 – 2013 SPRFMO: 2010 – 2011
Faeroër-eilanden	11 juni 2012 – oktober 2012 bron: IHS Maritime Sea-web	
Belize	oktober 2012 – december 2012 Bron: Europees vlootregister/ IHS Maritime Sea-web	
Polen	17 december 2012 – 4 juni 2013 bron: Europees vlootregister	CCAMLR: 2012 – 2013 NEAFC: 2011 – 2013 FPA met Mauritanië: december 2012 – juni 2013
Rusland	juli 2013 – heden bron: IHS Maritime Sea-web	

Verenigd Koninkrijk



Krossfjord Pelagische trawler met een lengte van 57 meter ¹³⁴ IMO-nummer: 9147148. Eerdere naam: Quantus ¹³⁵		
Vlaggenstaat	Periode	Vismachtigingen voor niet-EU wateren ¹³⁶
Verenigd Koninkrijk	1 juli 1997 – 30 juli 2009 bron: Europees vlootregister	FPA met Marokko: januari – maart 2008, mei – augustus 2008, oktober – december 2008, april – mei 2009 Noorse wateren: 2006 – 2009 NEAFC: 2008 – 2009
Belize	30 juli 2009 – 24 november 2009 bron: Europees vlootregister	
Verenigd Koninkrijk	24 november 2009 – juni 2010 bron: IHS Maritime Sea-web	FPA met Marokko: 24 april – juni 2010 NEAFC: 2009 Noorse wateren: 2009 – 2010
Belize	juni – november 2010 bron: IHS Maritime Sea-web	
Verenigd Koninkrijk	november 2010 – 7 juli 2011 bron: IHS Maritime Sea-web	FPA met Marokko: 1 juni – 30 juni 2011 Noorse wateren: 2010 – 2011
Belize	7 juli – 6 oktober 2011 bron: IHS Maritime Sea-web	
Verenigd Koninkrijk	6 oktober 2011 – 1 augustus 2014 bron: Europees vlootregister	Noorse wateren: 2013 – 2015
Namibië	1 augustus 2014 – heden bron: IHS Maritime Sea-web	

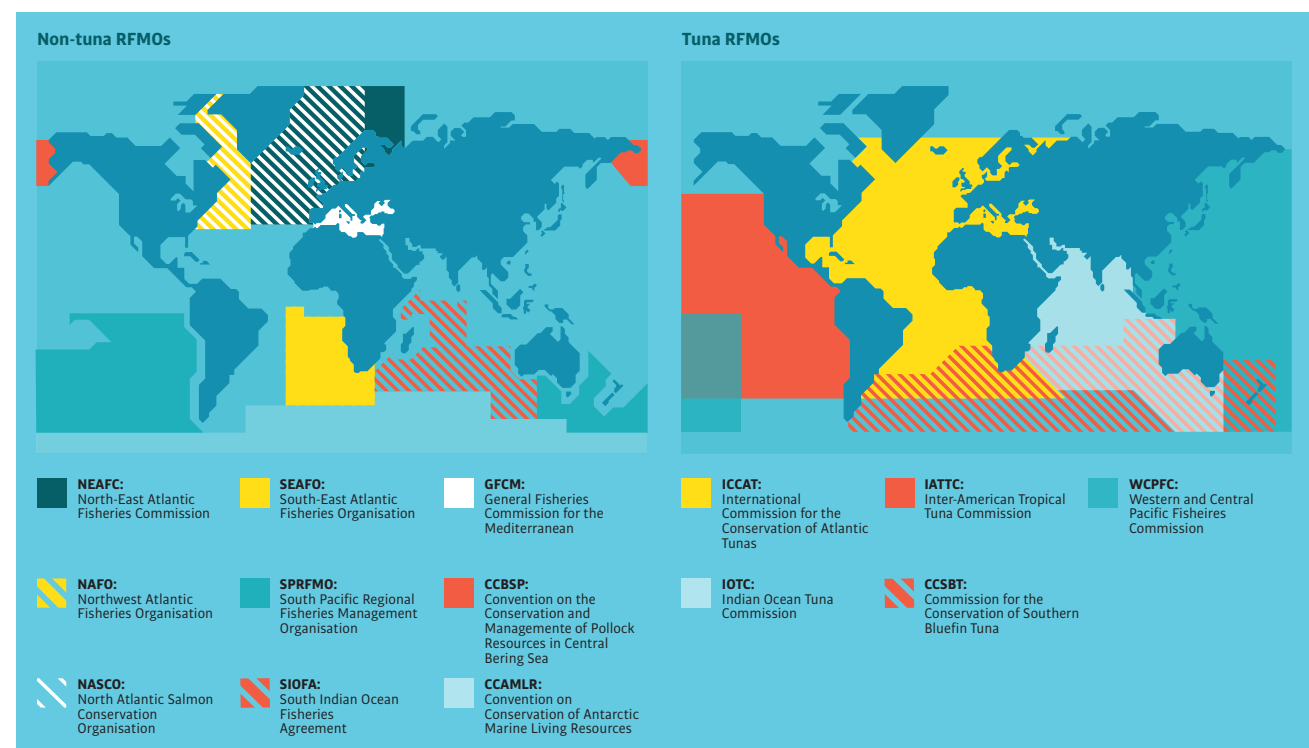
Prowess Bodemtrawler met een lengte van 60 meter ¹³⁷ IMO-nummer 8709896. Eerdere namen: Tronderbas, Brennholm, Svanur ¹³⁸		
Vlaggenstaat	Periode	Vismachtigingen voor niet-EU wateren ¹³⁹
Noorwegen	1988 – april 2002 bron: IHS Maritime Sea-web	
IJsland	april 2002 – 25 januari 2007 bron: IHS Maritime Sea-web	
Verenigd Koninkrijk	25 januari 2007 – augustus 2009 bron: IHS Maritime Sea-web	FPA met Marokko: januari – maart 2008, mei 2008, juni – november 2008, mei – juli 2009
Belize	augustus – december 2009 bron: IHS Maritime Sea-web	
Verenigd Koninkrijk	december 2009 – november 2014 bron: IHS Maritime Sea-web	Noorse wateren: 2010 – 2014
Noorwegen	november 2014 – heden bron: IHS Maritime Sea-web	

BIJLAGE 2 Rode en gele kaarten die sinds 2010 zijn uitgedeeld onder de Europese IOO-verordening¹⁴⁰

Datum	Land	Geel	Rood	Ingetrokken
15/11/2012	Belize, Cambodja, Fiji, Guinee, Panama, Sri Lanka, Togo, Vanuatu	X		
26/11/2013 (Commissie) 24/03/2014 (Raad) ⁱ	Belize, Cambodja, Guinee		X	
26/11/2013	Curaçao, Ghana, Zuid-Korea	X		
10/06/2014	Papoea-Nieuw-Guinea, Filipijnen	X		
14/10/2014	Belize, Fiji, Panama, Togo en Vanuatu			X
14/10/2014 (Commissie) 26/01/2015 (Raad) ^j	Sri Lanka		X	
12/12/2014	Saint Kitts en Nevis, Saint Vincent en de Grenadines, Solomon-eilanden, Tuvalu	X		
21/04/2015	Thailand	X		
21/04/2015	Filipijnen, Zuid-Korea			X
1/10/2015	Comoren, Taiwan	X		
1/10/2015	Ghana, Papoea-Nieuw-Guinea			X
21/04/2016	Kiribati, Sierra Leone, Trinidad en Tobago	X		
21/04/2016	Sri Lanka			X
13/07/2016	Guinee			X

ⁱ Het uitdelen van een rode kaart gebeurt in twee stappen. Eerst wordt het land door de Commissie aangemerkt als niet-meewerkend in het bestrijden van IOO-visserij, waarna er een verbod op het importeren van producten betreffende zeevis en schaal- en schelpdieren van het desbetreffende land als bepaald in de Europese IOO-verordening, in de EU. In de tweede plaats neemt de Commissie het definitieve besluit om het land aan te merken als niet-meewerkend, wat leidt tot een aantal beperkingen, zoals een verbod voor Europese vaartuigen om te vissen in de wateren van het land.

BIJLAGE 3 Regionale organisaties voor visserijbeheer (RFMO's)



Referenties

¹ Verordening (EG) nr. 1005/2008 van de Raad van 29 september 2008 houdende de totstandbrenging van een communautair systeem om illegale, ongemelde en ongeregelde visserij te voorkomen, tegen te gaan en te beïndigen

² Verordening (EU) nr. 1380/2013 van het Europees Parlement en van de Raad van 11 december 2013 betreffende het Gemeenschappelijke Visserijbeleid.

³ Het voorstel van de Europese Commissie (EC) voor een verordening betreffende het duurzame beheer van externe vissersvloeden (2015/636) werd gepubliceerd in december 2015 en zal de huidige verordening betreffende vismachtigingen (Verordening van de Raad (EG) 1006/2008) vervangen.

⁴ http://ec.europa.eu/fisheries/ctp/international/agreements/index_en.htm

⁵ http://ec.europa.eu/fisheries/ctp/international/agreements/mauritania/index_en.htm en http://ec.europa.eu/fisheries/ctp/international/agreements/morocco/index_en.htm - augustus 2016

⁶ Het voorstel van de Europese Commissie voor een verordening betreffende het duurzame beheer van externe vissersvloeden (2015/636), pagina 6

⁷ Swan, J. (2002). *Fishing Vessels Operating under Open Registries and the Exercise of Flag State Responsibilities*. FAO, Rome, 2002: <http://www.fao.org/docrep/005/y3824e/y3824e06.htm>

⁸ Europees Parlement (2015). Implementation Appraisal: Council Regulation 1006/2008 on fishing authorisations. December 2015: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2015/558782/EPRS_BRI\(2015\)558782_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2015/558782/EPRS_BRI(2015)558782_EN.pdf)

⁹ Artikel 38 van de Europese IOO-verordening.

¹⁰ Verordening betreffende vismachtigingen (Verordening van de Raad (EG) nr. 1006/2008)

¹¹ Paragraaf 39 van de Voedsel- en Landbouworganisatie van de Verenigde Naties (UN FAO). International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing. FAO, Rome, 2001: <http://www.fao.org/docrep/003/y1224e/y1224e00.htm>

¹² Zie Artikel 91 van het VN-zeerechtrechtverdrag (UNCLOS), 4 december 1982, Verenigde Naties (waarin is bepaald dat schepen de nationaliteit hebben van het land waar zij staan geregistreerd en zij zich dus moeten houden aan de wetgeving van het desbetreffende rechtsgebied), beschikbaar op http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

¹³ Artikel 217 van UNCLOS.

¹⁴ International Transport Workers Federation <http://www.itfglobal.org/en/transport-sectors/seafarers/in-focus/flags-of-convenience-campaign/>

¹⁵ Swan, J. (2002). *Fishing Vessels Operating under Open Registries and the Exercise of Flag State Responsibilities*. FAO, Rome, 2002: <http://www.fao.org/docrep/005/y3824e/y3824e06.htm>; Miller, D.D. en Sumaila, U.R. (2014). "Flag use behavior and IUU activity within the international fishing fleet: Refining definitions and identifying areas of concern" in Marine Policy 44, 204-211.

¹⁶ Swan, J. (2002). *Fishing Vessels Operating under Open Registries and the Exercise of Flag State Responsibilities*. FAO, Rome, 2002: <http://www.fao.org/docrep/005/y3824e/y3824e06.htm>

¹⁷ Europees vlootregister: <http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm>

¹⁸ Uitvoeringsbesluit van de Commissie van 26 november 2013 inzake de vaststelling van de derde landen die door de Commissie worden beschouwd als niet-meewerkende derde landen conform Verordening (EG) nr. 1005/2008 van de Raad houdende de totstandbrenging van een communautair systeem om illegale, ongemelde en ongeregelde visserij te voorkomen, tegen te gaan en te beïndigen

¹⁹ Besluit van de Commissie van 1 oktober 2015 inzake de notificatie aan een derde land betreffende de mogelijkheid te worden aangemerkt als een niet-meewerkende derde land in het bestrijden van illegale, ongemelde en ongeregelde visserij.

²⁰ Besluit van de Commissie van 26 november 2013 inzake de notificatie aan een derde land dat de Commissie overweegt aan te merken als niet-meewerkende derde land conform Verordening (EG) nr. 1005/2008 van de Raad houdende de totstandbrenging van een communautair systeem om illegale, ongemelde en ongeregelde visserij te voorkomen, tegen te gaan en te beïndigen (2014/C 447/10).

²¹ Besluit van de Commissie van 26 november 2013 inzake de notificatie aan derde landen die de Commissie overweegt aan te merken als niet-meewerkende derde landen conform Verordening (EG) nr. 1005/2008 van de Raad houdende de totstandbrenging van een communautair systeem om illegale, ongemelde en ongeregelde visserij te voorkomen, tegen te gaan en te beïndigen

²² See endnotes 18 – 21

²³ Besluit van de Commissie van 15 november 2012 inzake de notificatie aan derde landen die de Commissie overweegt aan te merken als niet-meewerkende derde landen conform Verordening (EG) nr. 1005/2008 van de Raad houdende de totstandbrenging van een communautair systeem om illegale, ongemelde en ongeregelde visserij te voorkomen, tegen te gaan en te beïndigen

²⁴ Werkdocument van de Commissie - Begeleidend document bij het voorstel voor een verordening van de Raad houdende de totstandbrenging van een communautair systeem om illegale, ongemelde en ongeregelde visserij te voorkomen, tegen te gaan en te beïndigen SEC(2007)1336.

²⁵ Swan, J. (2002). *Fishing Vessels Operating under Open Registries and the Exercise of Flag State Responsibilities*. FAO, Rome, 2002: <http://www.fao.org/docrep/005/y3824e/y3824e06.htm>

²⁶ Besluit van de Commissie van 1 oktober 2015 inzake de notificatie aan een derde land over de mogelijkheid te worden aangemerkt als een niet-meewerkende derde land in het bestrijden van illegale, ongemelde en ongeregelde visserij.

²⁷ Idem.

²⁸ International Transport Workers' Federation (2007). *Seafarer's Bulletin*. No. 21, 2007 <http://www.itfseafarers.org/files/publications/3820/SB07En.pdf>

²⁹ Voor onze analyse hebben we op basis van informatie uit het Europese vlootregister en de IHS Maritime Sea-web vastgesteld uit welk derde land het vaartuig afkomstig was.

³⁰ Informatie uit het Europese vlootregister en via IHS Maritime Sea-web www.sea-web.com - augustus 2016

³¹ Verordening (EU) nr. 1026/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende bepaalde maatregelen met het oog op de instandhouding van visbestanden ten aanzien van landen die niet-duurzame visserij toelaten (OJ L 316, 14.11.2012, pag. 34).

³² <http://www.pelagicfish.eu/members> - augustus 2016

³³ <http://www.whofishesfar.org/vessels/80> - augustus 2016

³⁴ http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm?method=Search.ListSearchSimpleOneVessel&COUNTRY_CODE=&CFR_CODE=DEU101000402&search_type=CFR&search_id=9256&CFID=355546&CFTOKEN=ab884a23c7ab866a-472471A4-DAD4-9911-41B0F0E1DCC75E67

³⁵ Letse vaartuigen met een lengte van meer dan 50 meter sinds 2005 (informatie uit Europees vlootregister)

³⁶ Informatie via IHS Maritime Sea-web www.sea-web.com - juli 2016

³⁷ Informatie uit het Europese vlootregister

³⁸ http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm?method=Search.DetailSearchSimple&event_key=29691030&search_type=CFR&search_id=3204

³⁹ http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm?method=Search.ListSearchSimpleOneVessel&COUNTRY_CODE=&CFR_CODE=LVA000001057&search_type=CFR&search_id=1038&CFID=378735&CFTOKEN=28727087fb7020d-7E577C3D-9E70-5819-59A0849EEB2B629A - accessed August 2016

⁴⁰ Informatie via IHS Maritime Sea-web www.sea-web.com - augustus 2016

⁴¹ <http://www.whofishesfar.org/vessels/3014>

⁴² http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm?method=Search.ListSearchSimpleOneVessel&COUNTRY_CODE=ESP&CFR_CODE=ESP000001361&search_type=simple&search_id=8889 - augustus 2016

⁴³ LVA000001057

⁴⁴ http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm?method=Search.ListSearchSimpleOneVessel&COUNTRY_CODE=&CFR_CODE=LVA000005005&search_type=CFR&search_id=4296&CFID=355546&CFTOKEN=ab884a23c7ab866a-472471A4-DAD4-9911-41B0F0E1DCC75E67 - augustus 2016

⁴⁵ http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm?method=Search.DetailSearchSimple&event_key=29691581&search_type=CFR&search_id=1154 - augustus 2016

⁴⁶ Informatie via IHS Maritime Sea-web www.sea-web.com - augustus 2016

⁴⁷ <http://www.whofishesfar.org/vessels/3048> - augustus 2016

⁴⁸ http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm?method=Search.DetailSearchSimple&event_key=29691581&search_type=CFR&search_id=1154 - augustus 2016

⁴⁹ http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm?method=Search.ListSearchSimpleOneVessel&COUNTRY_CODE=&CFR_CODE=LVA000005007&search_type=CFR&search_id=2615&CFID=355546&CFTOKEN=ab884a23c7ab866a-472471A4-DAD4-9911-41B0F0E1DCC75E67 - augustus 2016

⁵⁰ Informatie via IHS Maritime Sea-web www.sea-web.com - augustus 2016

⁵¹ <http://www.whofishesfar.org/vessels/3047> - augustus 2016

⁵² http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm?method=Search.ListSearchSimpleOneVessel&COUNTRY_CODE=&CFR_CODE=LVA000005007&search_type=CFR&search_id=2615&CFID=355546&CFTOKEN=ab884a23c7ab866a-472471A4-DAD4-9911-41B0F0E1DCC75E67 - augustus 2016

⁵³ http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm?method=Search.ListSearchSimpleOneVessel&COUNTRY_CODE=&CFR_CODE=LVA000000161&search_type=CFR&search_id=1518&CFID=355546&CFTOKEN=ab884a23c7ab866a-472471A4-DAD4-9911-41B0F0E1DCC75E67 - augustus 2016

⁵⁴ Informatie via IHS Maritime Sea-web www.sea-web.com - augustus 2016

⁵⁵ <http://www.whofishesfar.org/vessels/305> - augustus 2016

⁵⁶ http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm?method=Search.ListSearchSimpleOneVessel&COUNTRY_CODE=&CFR_CODE=LVA000001054&search_type=CFR&search_id=216&CFID=355546&CFTOKEN=ab884a23c7ab866a-472471A4-DAD4-9911-41B0F0E1DCC75E67 - augustus 2016

⁵⁷ Informatie via IHS Maritime Sea-web www.sea-web.com - augustus 2016

⁵⁸ <http://www.whofishesfar.org/vessels/3060>

⁵⁹ http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm?method=Search.ListSearchSimpleOneVessel&COUNTRY_CODE=&CFR_CODE=LVA000001054&search_type=CFR&search_id=216&CFID=355546&CFTOKEN=ab884a23c7ab866a-472471A4-DAD4-9911-41B0F0E1DCC75E67 - augustus 2016

⁶⁰ http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm?method=Search.ListSearchSimpleOneVessel&COUNTRY_CODE=&CFR_CODE=LVA000001072&search_type=CFR&search_id=8212&CFID=355546&CFTOKEN=ab884a23c7ab866a-472471A4-DAD4-9911-41B0F0E1DCC75E67 - augustus 2016

⁶¹ Informatie via IHS Maritime Sea-web www.sea-web.com - augustus 2016

⁶² <http://www.whofishesfar.org/vessels/3061> - augustus 2016

⁶³ http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm?method=Search.ListSearchSimpleOneVessel&COUNTRY_CODE=&CFR_CODE=LVA000001072&search_type=CFR&search_id=8212&CFID=355546&CFTOKEN=ab884a23c7ab866a-472471A4-DAD4-9911-41B0F0E1DCC75E67 - augustus 2016

⁶⁴ http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm?method=Search.ListSearchSimpleOneVessel&COUNTRY_CODE=&CFR_CODE=LVA000001058&search_type=CFR&search_id=8880&CFID=355546&CFTOKEN=ab884a23c7ab866a-472471A4-DAD4-9911-41B0F0E1DCC75E67 - augustus 2016

⁶⁵ Informatie via IHS Maritime Sea-web www.sea-web.com - augustus 2016

⁶⁶ <http://www.whofishesfar.org/vessels/3059> - augustus 2016

⁶⁷ http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm?method=Search.ListSearchSimpleOneVessel&COUNTRY_CODE=&CFR_CODE=LVA000001058&search_type=CFR&search_id=8880&CFID=355546&CFTOKEN=ab884a23c7ab866a-472471A4-DAD4-9911-41B0F0E1DCC75E67 - augustus 2016

⁶⁸ http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm?method=Search.ListSearchSimpleOneVessel&COUNTRY_CODE=&CFR_CODE=LVA00000243&search_type=CFR&search_id=2263&CFID=355546&CFTOKEN=ab884a23c7ab866a-472471A4-DAD4-9911-41B0F0E1DCC75E67 - augustus 2016

⁶⁹ Informatie via IHS Maritime Sea-web www.sea-web.com - augustus 2016

⁷⁰ <http://www.whofishesfar.org/vessels/3053> - augustus 2016

⁷¹ http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm?method=Search.ListSearchSimpleOneVessel&COUNTRY_CODE=&CFR_CODE=LVA00000243&search_type=CFR&search_id=2263&CFID=355546&CFTOKEN=ab884a23c7ab866a-472471A4-DAD4-9911-41B0F0E1DCC75E67 - augustus 2016

⁷² Joyce, S.M. (2014). "Searching for the Russian Crab Mafia" in *Bloomberg* van 31 juli 2014: [Illegal Russian Crab: An Investigation of](http://www.bloomberg.com/news/articles/2014-06-19/illegal-king-crab-fishing-off-russia-valued-at-700-million-a-year; Anon. (2013).)

