

## 1 DOEL EN TOEPASSINGSGBIED

Deze instructie beschrijft de uitvoering van de controle op vangstcertificaten n.a.v. een verdenking op onregelmatigheden.

## 2 DEFINITIES

Zie het werkhandboek

<b>Vissersvaartuig</b>	Elk vaartuig, ongeacht de omvang, dat wordt ingezet of is bedoeld om te worden ingezet voor de commerciële exploitatie van visbestanden, met inbegrip van ondersteuningsvaartuigen, vaartuigen voor visverwerking, vaartuigen waarop vangsten worden overgeladen en transportvaartuigen die zijn uitgerust voor het vervoer van visserijproducten, met uitzondering van containerschepen. Verordening (EU) 1005/2008.
<b>Overlading</b>	Het lossen van alle visserijproducten aan boord van een vissersvaartuig of een gedeelte daarvan in een ander vissersvaartuig. Verordening (EU) 1005/2008.
<b>Vangstcertificaat</b>	Certificaat dat de visserijproducten moet vergezellen bij invoer in de EU. Verordening (EU) 1005/2008.
<b>Reefer</b>	1. Vaartuig uitgerust voor het vervoer van <b>bevroren</b> visserijproducten, zowel op pallets als bulk, in de daarvoor bestemde temperatuur gecontroleerde ruimtes van dat vaartuig. 2. Containerschepen

## 3 REGELGEVING

De instructie is opgesteld rekeninghoudend met de volgende wettelijke eisen:

- Richtlijn 97/78/EG // Verordening (EU) 2017/625
- Verordening (EG) 852/2004
- Verordening (EG) 853/2004
- Verordening (EG) 854/2004 // Verordening (EU) 2017/625
- Verordening (EU) 1005/2008

## 4 HULPMIDDELEN

N.v.t.

## 5 WERKWIJZE

### 5.1 Werkwijze algemeen

Het uitvoeren van de verificatie van de vangstcertificaten is primair de verantwoordelijkheid van de Afdeling Plant, vis, EU en natuur onderdeel van de directie Handhaven. De controles die al standaard worden uitgevoerd in de BIP's//GCP's m.b.t. de vangstcertificaten staan beschreven in DZH-32 Samenwerking Douane-NVWA import-NVWA SLO bij controle IUU.

Indien er een melding wordt gedaan dat de informatie vermeld op de vangstcertificaten in strijd is met de hygiëne-wetgeving, dan zullen er extra controles worden ingeregeld in de BIP's//GCP's in overeenstemming met art. 20 van RL 97/78/EG // art. 65 Verordening (EU) 2017/625.

Deze meldingen kunnen afkomstig zijn van de lidstaten of de EU. Bij een melding zal een senior inspecteur van het team O&O Import & Export een verzoek doen aan het team Documentcontrole, team Entrepots en Havens en/of team Luchthavens, afhankelijk van het soort melding, om van vergelijkbare zendingen gedurende een korte onderzoeksperiode (twee weken) alle vangstcertificaten te (laten) controleren op dezelfde afwijkingen als de oorspronkelijke melding. Deze extra controles betreffen alleen de vangstcertificaten van het land waarover de onregelmatigheid is gemeld. Het doel van deze extra controle is te achterhalen of de onregelmatigheden zich ook voordoen bij partijen die via een Nederlandse BIP//GCP worden ingevoerd. Indien uit de extra controles blijkt dat dit het geval is, dienen deze controles in overeenstemming met art. 20 van RL 97/78/EG // art. 65 Verordening (EU) 2017/625 voor een langere periode ingeregeld te worden, eventueel met een overgangstermijn.

De zendingen die niet voldoen aan de hygiëne-wetgeving zullen afgehandeld worden volgens de procedures BPR-21 Aanhouden van producten en BPR-22 Weigeren van producten. Dit geldt ook voor de zendingen die tijdens de onderzoeksperiode zijn aangehouden.

Na de eventuele overgangstermijn blijven de extra controles doorgaan totdat de NVWA er van overtuigd is dat de onregelmatigheden zijn opgelost.



## 5.2 Werkwijze China

Uit verschillende lidstaten is een melding ontvangen over het overladen op zee van zendingen vis- en visserijproducten op niet erkende vaartuigen. Dit is in strijd met de Verordeningen (EG) 852/2004, 853/2004 en 854/2004. Daarnaast zijn er vangstboten die op basis van een lange vangstperiode op zee, grote hoeveelheden vis of visserijproducten, grote afstand tussen het FAO vangstgebied en de verwerkingsinrichting aan land ook een erkenning zouden moeten hebben als vriesvaartuig.

Het al dan niet erkend moeten zijn van een vaartuig is afhankelijk van de handelingen die op het vaartuig worden uitgevoerd. Een vissersvaartuig waarop uitsluitend handelingen met betrekking tot de primaire productie worden verricht kunnen volstaan met een registratie volgens Verordening (EG) 852/2004 artikel 4. In artikel 15 van Verordening (EG) 854/2004 staat dat fabrieks- en vriesvaartuigen op de lijst van erkende inrichtingen moeten staan.

Toegestane handelingen per vaartuigtype:

Toegestane handeling	Visserijvaartuig met uitsluitend handelingen voor primaire productie	Vriesvaartuig	Fabrieksvaartuig
Uitbloeden	X	X	X
Ontkopen	X	X	X
Strippen	X	X	X
Vinnen verwijderen	X	X	X
Versnijden tot moten			X
Fileren			X
Onthuiden			X
Fijnmalen			X
Verwijderen van schalen of schelpen			X
Koelen	X	X	X
Invriezen		X	X
Verwerken			X
Verpakken (gekoeld)	X	X	X
Verpakken (bevoren)		X	X
Opslag (gekoeld)	X	X	X
Opslag (bevoren)		X	X

De zendingen vis- en visserijproducten worden op zee overgeladen op een ander vaartuig, een zogenaamde reefer of transportvaartuig. Dit vaartuig is niet als dusdanig beschreven in de wetgeving, echter uit een briefwisseling met de EU Commissie kan deze reefer als volgt gedefinieerd worden:

**1. Those vessels equipped to transport frozen palletized, or loose cargo (bulk) fishery products in their temperature controlled holds or rooms.**

*This category refers to reefer vessels described as especially designed for the transshipment of fishery products. They are equipped to transport frozen palletized or loose cargo (bulk) fishery products in their temperature controlled holds or rooms. They collect frozen fish caught from a number of fishing vessels and store frozen fishery products on board and are therefore regarded as 'cold stores at sea'. Typically, these can be relatively small vessels taking on board the frozen catch of, for example, 5-10 fishing vessels (freezer vessels) and then transporting the frozen fish to shore. When such frozen fishery products are transhipped from a fishing vessel onto the reefer vessel, some guarantees are necessary to ensure the continuity of the temperaturecontrolled storage conditions. Such vessels therefore **have to be approved/listed** according to our interpretation of the EU hygiene regulations.*

**2. Those vessels equipped with containers which remain closed and /or sealed between the point of loading and the place of destination.**

*This category refers to container carriers designed to carry containerised unit loads. Each reefer container is normally an individual unit, normally with a stand-alone refrigerating unit; it only needs from its carrier (which can be a vessel, a truck or a train) an external source of power. The container remains closed and/or even sealed from the point of loading until final destination. Vessels carrying such containers **do not have to be approved/listed** according to EU hygiene regulations. However, it should be noted that the temperature requirements that apply to frozen fishery products must be respected by any food business operator transporting such products.*

De reefers die beschreven staan in de eerste categorie zijn voorzien van de code RV in de lijst van erkende inrichtingen.

#### **Samengevat**

Indien uit het vangstcertificaat blijkt dat de vis- en visserijproducten zijn overgeladen op een reefer (eerste categorie), dan dient deze op de lijst van erkende inrichtingen te staan.

Deze lijst is terug te vinden via:

[https://webgate.ec.europa.eu/sanco/traces/output/non\\_eu\\_listsPerActivity\\_en.htm#](https://webgate.ec.europa.eu/sanco/traces/output/non_eu_listsPerActivity_en.htm#)

De vangstvaartuigen die vis of visserijproducten invriezen dienen ook erkend te zijn als vriesvaartuig. Indien er twijfel is over het invriezen dan kan er aan China een verklaring gevraagd worden of deze vis of visserijproducten al dan niet ingevroren zijn op zee. Deze twijfel kan ontstaan op basis van een lange vangstperiode (meer dan 10 dagen) op zee, grote hoeveelheden vis of visserijproducten, grote afstand tussen het FAO vangstgebied en de verwerkingsinrichting aan land.

De overgangstermijn ingesteld voor China loopt vanaf 23 augustus 2019 tot 3 november 2019. Vangstcertificaten ingediend na 3 november 2019 zullen steekproefsgewijs op bovenvermelde omissie gecontroleerd worden. De grootte van deze steekproef bedraagt 10%. Op verzoek van de Zwitserse autoriteiten zullen ook zendingen bestemd voor Zwitserland in deze steekproef meegenomen worden.

#### **5.3 Werkwijze Indonesië**

In Nederland is geconstateerd dat ook op vangstcertificaten opgemaakt in Indonesië vaartuigen staan vermeld die niet de benodigde erkenning hebben.

Zendingen aangeboden voor 20/11/2019 waarbij deze omissie is geconstateerd zullen afgehandeld worden volgens de procedures BPR-21 Aanhouden van producten en BPR-22 Weigeren van producten.

Vanaf 20/11/2019 wordt een overgangstermijn van 3 maanden ingesteld.

Vangstcertificaten ingediend na 20/02/2020 zullen steekproefsgewijs (10%) gecontroleerd worden.

#### **5.4 Werkwijze andere landen**

Indien in Nederland dezelfde omissie bij andere 3<sup>de</sup> landen wordt geconstateerd zal dezelfde werkwijze als deze voor Indonesië worden toegepast. Het begin van de overgangstermijn valt dan samen met het inlichten van de Visfederatie hierover.