

Zatwierdzam:

.....
Minister
Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

POLSKI KRAJOWY PROGRAM KONTROLI NA MORZU BAŁTYCKIM na 2017 r.

Realizacja:

- indywidualny program kontroli i inspekcji dla połowów dorsza, śledzia atlantyckiego, łososia i szprota w Morzu Bałtyckim;
- program wyrywkowych kontroli wyladunków ryb niesortowanych w portach polskich

Podstawa prawna:

- Rozporządzenie Rady (WE) nr 1224/2009 z dnia 20 listopada 2009 r. ustanawiające wspólnotowy system kontroli w celu zapewnienia przestrzegania przepisów wspólnej polityki rybołówstwa, zmieniające rozporządzenia (WE) nr 847/96, (WE) nr 2371/2002, (WE) nr 811/2004, (WE) 768/2005, (WE) nr 2115/2005, (WE) nr 2166/2005, (WE) nr 388/2006, (WE) nr 509/2007, (WE) nr 676/2007, (WE) nr 1098/2007, (WE) nr 1300/2008, (WE) nr 1342/2008 i uchylające rozporządzenia (EWG) nr 2847/93, (WE) nr 1627/94 oraz (WE) nr 1966/2006 (Dz. U. UE L 343 z 2009 r.);
- Decyzja Wykonawcza Komisji nr 2013/305/UE z dnia 21 czerwca 2013 r. ustanawiająca indywidualny program kontroli i inspekcji dla połowów dorsza, śledzia atlantyckiego, łososia i szprota w Morzu Bałtyckim (Dz. U. UE L 170 z 22.6.2013 r.);
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1380/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie wspólnej polityki rybołówstwa, zmieniające rozporządzenia Rady (WE) nr 1954/2003 i (WE) nr 1224/2009 oraz uchylające rozporządzenia Rady (WE) nr 2371/2002 i (WE) nr 639/2004 oraz decyzję Rady 2004/585/WE (Dz. U. UE L 354 z 28.12.2013 r.);
- Rozporządzenie Rady (WE) nr 2187/2005 z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zachowania zasobów połowowych w wodach Morza Bałtyckiego, cieśnin Bełt i Sund poprzez zastosowanie środków technicznych oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1434/98 i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 88/98 (Dz. U. UE L 349 str. 1) – art.19 ust. 2;
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1139 z dnia 6 lipca 2016 r. ustanawiające wieloletni plan w odniesieniu do stad dorsza, śledzia i szprota w Morzu Bałtyckim oraz połowów eksploatujących te stada, zmieniające rozporządzenie Rady (WE) nr 2187/2005 i uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1098/2007 (Dz. U. UE L 191 z 15.7.2016r.).

Cel:

Przestrzeganie przepisów Wspólnej Polityki Rybołówstwa poprzez skuteczne wdrożenie środków ochrony i zapewnienie efektywności nadzoru i kontroli nad wykonywaniem rybołówstwa morskiego.

Cel osiągnięty zostanie poprzez wzmocnienie kontroli:

1) stad podlegających indywidualnemu programowi kontroli i inspekcji dla połowów dorsza, śledzia atlantyckiego, łososia i szprota w Morzu Bałtyckim ustanowionemu Decyzją Wykonawczą Komisji nr 2013/305/UE z dnia 21 czerwca 2013 r., w szczególności celem jest zapewnienie przestrzegania następujących przepisów dotyczących:

a) zarządzania uprawnieniami do połowu oraz wszelkich indywidualnych warunków z nimi związanych, w tym w zakresie monitorowania poziomu wykorzystania kwot połowowych;

b) obowiązku sprawozdawczego w odniesieniu do działalności połowowej, w szczególności w zakresie wiarygodności i terminowości odnotowanych i zgłaszanych informacji;

c) obowiązku wyładunkowego oraz zakazu selekcji jakościowej.

2) wyładunków ryb pochodzących z połowów niesortowanych.

Strategia:

Polskie służby kontrolne sprawujące bezpośredni nadzór nad przestrzeganiem przepisów dotyczących wykonywania rybołówstwa morskiego to Okręgowi Inspektorzy Rybołówstwa Morskiego w Gdyni, Słupsku i Szczecinie, podlegli ministrowi właściwemu do spraw rybołówstwa, który zapewnia koordynację ich działań.

Kontrole i inspekcje działalności związanej z rybołówstwem morskim, przede wszystkim komercyjnym, dotyczą statków rybackich, przy użyciu których prowadzone są połowy i wyładunki dorszy, śledzi atlantyckich, łososi i szprotów oraz pozostałych statków w celu sprawdzenia ewentualnych połowów tych gatunków ryb. Kontrole na morzu i kontrole wyładunków ww. gatunków ryb uwzględniają wprowadzony w 2015 r. tzw. obowiązek wyładunkowy.

Kontrole prowadzone są również w stosunku do wyładunków ryb pochodzących z połowów niesortowanych. Wyładunki takich połowów odbywają się tylko w określonych portach.

Kontrole stosuje się również do transportu i wprowadzania na rynek dorszy, śledzi atlantyckich, łososi i szprotów jako element kontroli krzyżowej, w celu zbadania skuteczności nadzoru nad przestrzeganiem przepisów WPRyb.

W celu optymalizacji wykorzystania środków kontroli wykorzystuje się analizę ryzyka, pozwalającą określić preferowane kierunki działań kontrolnych. Dodatkowym czynnikiem podnoszącym efektywność kontroli jest uczestnictwo polskich inspektorów w bałtyckich kampaniach inspekcyjnych koordynowanych przez Europejską Agencję Kontroli Rybołówstwa.

Priorytety:

- Kontrola statków rybackich, przy użyciu których prowadzi się połowy ryb z gatunków podlegających indywidualnemu programowi kontroli i inspekcji w Morzu Bałtyckim ustanowionemu Decyzją Wykonawczą Komisji nr 2013/305/UE z dnia 21 czerwca 2013 r., tj. połowów dorsza, śledzia atlantyckiego, łososia i szprota, zwłaszcza w zakresie przestrzegania obowiązku wyładunkowego;

- Kontrola statków rybackich, z których wyładowywane są ryby z gatunków podlegających indywidualnemu programowi kontroli i inspekcji w Morzu Bałtyckim ustanowionemu Decyzją Wykonawczą Komisji nr 2013/305/UE z dnia 21 czerwca 2013 r., tj. wyładunków dorszy, śledzi atlantyckich, łososi i szprotów;
- Kontrola statków rybackich na morzu, w szczególności tych, z których wystawiane lub wydawane są narzędzia połowowe używane do połowów ryb z gatunków podlegających indywidualnemu programowi kontroli i inspekcji w Morzu Bałtyckim ustanowionemu Decyzją Wykonawczą Komisji nr 2013/305/UE z dnia 21 czerwca 2013 r., tj. do połowów dorszy, śledzi atlantyckich, łososi i szprotów;
- Kontrola statków rybackich, przy użyciu których prowadzi się:
 - niesortowane połowy ryb pelagicznych, w szczególności w podobszarach lub okresach możliwego wystąpienia przyłowy dorsza,
 - połowy sportowo – rekreacyjne;
- Kontrola środków transportu i podmiotów skupujących produkty rybołówstwa ze szczególnym uwzględnieniem przeznaczenia ryb podlegających obowiązkowi wyładunkowemu, a będących poniżej minimalnego rozmiaru odniesienia do celów ochrony;
- Weryfikacja mocy silników statków rybackich;
- Kontrola przestrzegania przepisów dotyczących identyfikowalności produktów rybołówstwa na etapie połowu, wyładunku, transportu, magazynowania i pierwszej sprzedaży.

Docelowe wartości odniesienia:

- Poziom inspekcji na morzu: co najmniej 200 dni kontrolnych (minimalna liczba dni dla: OIRM w Gdyni 80 dni, OIRM w Słupsku 60 dni, OIRM w Szczecinie 60 dni), w celu:
 - inspekcji co najmniej 0,25% rejsów połowowych realizowanych przez statki rybackie „bardzo niskiego”, „niskiego” i „średniego” poziomu ryzyka,
 - inspekcji co najmniej 2,5% rejsów połowowych realizowanych przez statki rybackie „wysokiego poziomu ryzyka”,
 - inspekcji co najmniej 5% rejsów połowowych realizowanych przez statki rybackie „bardzo wysokiego poziomu ryzyka”.
- Poziom inspekcji na lądzie, w tym:
 - inspekcje dotyczące wyładunków:
 - inspekcja co najmniej 2 % całkowitej masy ryb, podlegających indywidualnemu programowi kontroli i inspekcji w Morzu Bałtyckim ustanowionemu Decyzją Wykonawczą Komisji nr 2013/305/UE z dnia 21 czerwca 2013 r., tj. połowów dorsza, śledzia atlantyckiego, łososia i szprota, wyładowanej przez statki rybackie „bardzo niskiego”, „niskiego” i „średniego” poziomu ryzyka,
 - inspekcja co najmniej 10% całkowitej masy ryb, podlegających indywidualnemu programowi kontroli i inspekcji w Morzu Bałtyckim ustanowionemu Decyzją Wykonawczą Komisji nr 2013/305/UE z dnia 21 czerwca 2013 r., tj. połowów dorsza, śledzia atlantyckiego, łososia i szprota, wyładowanej przez statki rybackie „wysokiego poziomu ryzyka”, z tym że w przypadku statków rybackich „wysokiego poziomu ryzyka” prowadzących połowy łososia lub dorsza, wyładowujących mniej niż 10 ton na wyładunek, inspekcji poddaje się co najmniej 5 % całkowitej masy ryb wyładowywanych z takich statków,
 - inspekcja co najmniej 15% całkowitej masy ryb, podlegających indywidualnemu programowi kontroli i inspekcji w Morzu Bałtyckim ustanowionemu Decyzją Wykonawczą Komisji nr 2013/305/UE z dnia 21 czerwca 2013 r., tj. połowów dorsza, śledzia atlantyckiego, łososia i szprota, wyładowanej przez statki rybackie „bardzo wysokiego poziomu ryzyka”, z tym że w przypadku statków rybackich „bardzo wysokiego poziomu ryzyka” prowadzących połowy

- łososia lub dorsza, wyladujących mniej niż 10 ton na wyladunek, inspekcji poddaje się co najmniej 7,5 % całkowitej masy ryb wyladowywanych z takich statków,
- inspekcja co najmniej 3 % masy wszystkich wyladunków ryb pochodzących z połowów niesortowanych;
 - inspekcje dotyczące rynku rybnego (w tym pierwsza sprzedaż):
 - co najmniej 150 inspekcji magazynów i środków transportu (minimalna liczba dla: OIRM w Gdyni - 50, OIRM w Słupsku - 50, OIRM w Szczecinie - 50),
 - inspekcja co najmniej 5% masy dorszy, śledzi atlantyckich, łososi i szprotów na etapie pierwszej sprzedaży, transportu i magazynowania.

Środki kontroli i strefy rozmieszczenia:

Zasoby ludzkie - 47 inspektorów zaangażowanych bezpośrednio w kontrolę, zarówno na lądzie jak i na morzu, z czego: 18 na obszarze OIRM Gdynia, 17 na obszarze OIRM Słupsk oraz 12 na obszarze OIRM Szczecin.

Zasoby techniczne - 10 statków patrolowych oraz 22 samochody, z czego: 2 statki i 9 samochodów na obszarze OIRM Gdynia, 2 statki i 7 samochodów na obszarze OIRM Słupsk, 5 statków i dodatkowo okresowo czarterowany statek szkolno-badawczy Nawigator XXI oraz 6 samochodów na obszarze OIRM Szczecin.

Zasoby finansowe – finansowanie:

a) kosztów wynagrodzeń pracowników odpowiedzialnych za wykonywanie kontroli dorszy, śledzi atlantyckich, łososi i szprotów podlegających indywidualnemu programowi kontroli i inspekcji w Morzu Bałtyckim ustanowionemu Decyzją Wykonawczą Komisji nr 2013/305/UE z dnia 21 czerwca 2013 r., a także pracowników odpowiedzialnych za obsługę finansową i organizacyjno-techniczną wykonywania tej kontroli,

b) zakupu, instalacji, rozbudowy, utrzymania technologii, w tym sprzętu komputerowego i oprogramowania, wykorzystywanych w prowadzeniu kontroli rybołówstwa,

c) zakupu, eksploatacji, konserwacji, serwisu, niezbędnych napraw i ubezpieczenia posiadanych lub planowanych do nabycia w 2016 r. środków służących kontroli rybołówstwa, w szczególności kontroli prawidłowości realizacji obowiązku wyladunkowego, weryfikacji mocy silników statków rybackich i kontroli identyfikowalności produktów rybołówstwa,

- odbywa się z udziałem środków finansowych pochodzących z EFMR, zgodnie z warunkami i trybem przyznawania, wypłaty i zwrotu pomocy finansowej na realizację działań w ramach Priorytetu 3. „Wspieranie wdrażania Wspólnej Polityki Rybołówstwa” zawartego w programie operacyjnym „Rybacko i Morze” na lata 2014–2020.

Strefy rozmieszczenia:

OIRM w Gdyni - rozmieszczenie ludzkich i technicznych zasobów: podobszar ICES 26.

OIRM w Słupsku - rozmieszczenie ludzkich i technicznych zasobów: podobszar ICES 25.

OIRM w Szczecinie - rozmieszczenie ludzkich i technicznych zasobów: podobszar ICES 24/25.

Podczas prowadzenia działań kontrolnych na morzu inspektorzy swobodnie przemieszczają się pomiędzy obszarami.

Elektroniczny zapis i przekazywanie informacji związanych z działalnością połowową:

➤ **Zapis danych dotyczących nakładu połowowego**

Informacje zapisywane są w systemie informatycznym w Centrum Monitorowania Rybołówstwa w Gdyni (CMR).

➤ **Monitorowanie i kontrola nakładu połowowego dla celów analizy ryzyka**

Kontrola i monitoring aktywności połowowej na obszarach objętych ograniczeniami odbywa się na podstawie: danych z systemu satelitarnego monitorowania statków rybackich (VMS), danych z systemu informatycznego rybołówstwa morskiego (ERS e-logbook), danych z systemu zgłoszeń w formacie SMS oraz papierowych dzienników połowowych albo miesięcznych raportów połowowych armatorów statków rybackich, którzy nie prowadzą dziennika połowowego.

➤ **Margines tolerancji w dzienniku połowowym**

Rejestracja danych z wazenia wyładowywanych dorszy, śledzi atlantyckich i szprotów celem sprawdzenia dopuszczalnego marginesu tolerancji w wartościach szacunkowych zapisanych w dzienniku połowowym dotyczących ilości ryb zatrzymanych na pokładzie statku rybackiego.

Weryfikacja zgodności ilości wyładowywanych łososi z zapisami w dzienniku połowowym.

Dokumenty połowowe w formie papierowej są kompletowane przez inspektora rybołówstwa morskiego, sprawdzane i przekazywane do CMR w Gdyni w celu wykorzystania do kontroli krzyżowej. Walidacja danych odbywa się w CMR automatycznie.

Wyznaczone porty:

- Do wyładunku dorszy w ilości przekraczającej 750 kg: Świnoujście, Mrzeżyno, Dziwnów, Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, Łeba, Hel, Władysławowo, Jastarnia, Gdańsk (nabrzeże Pleniewo), Krynica Morska (przystań morska), Chłopy.
- Do wyładunku ryb niesortowanych: Gdynia, Ustka, Hel, Darłowo, Władysławowo, Kołobrzeg, Świnoujście, Dziwnów, Mrzeżyno, Jastarnia.

Wpływanie na poszczególne obszary i opuszczenie tych obszarów – system uprzednich powiadomień

W drodze odstępstwa od art. 17 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1224/2009, kapitan statku rybackiego o długości całkowitej co najmniej ośmiu metrów, który zatrzymuje na pokładzie co najmniej 300 kg dorsza lub dwie tony połowów stad pelagicznych, co najmniej jedną godzinę przed przewidywaną godziną przybycia do portu, wysyła uprzednie powiadomienie do CMR w Gdyni. Następnie automatycznie powiadamiani są inspektorzy właściwi dla miejsca wyładunku.

W przypadku statków rybackich o długości całkowitej wynoszącej co najmniej 12 m, kapitan takiego statku posiadając jakąkolwiek masę dorsza, śledzia lub szprota na pokładzie, wysyła uprzednie powiadomienie z elektronicznego dziennika połowowego (PNO). Powiadomienie to jest automatycznie przekazywane drogą SMS do inspektorów rybołówstwa morskiego właściwych dla portu powrotu. Istnieje również platforma na urządzenia mobilne, gdzie można na bieżąco śledzić rejestr powiadomień.

Kapitan statku rybackiego co najmniej na godzinę przed przewidywaną godziną przybycia do portu zgłasza do CMR w Gdyni zamiar wyładunku ryb niesortowanych.

Inspektorzy rybołówstwa morskiego sprawdzają, czy było powiadomienie oraz porównują czas zgłoszenia i faktycznego zawinięcia do portu. System ERS umożliwia także automatyczną walidację przesłanych danych, ich poprawności oraz terminowości.

Procedury kontroli:

Inspekcje prowadzone na morzu i lądzie w pierwszej kolejności ukierunkowane są na:

- połowy dorsza, łososia, śledzia i szprot, które przechowywane są na statku i wyladowywane niezależnie od stosowanych narzędzi połowowych i składu połowu określonych w załącznikach II i III do rozporządzenia nr 2187/2005,
- połowy ryb o rozmiarach mniejszych niż mające zastosowanie minimalne rozmiary odniesienia do celów ochrony. Ryby te przechowywane na statku rybackim, powinny być umieszczane w skrzyniach, komorach lub pojemnikach w taki sposób, aby odróżniały się one od innych skrzyń, komór lub pojemników. Nie mogą być mieszane z innymi produktami rybołówstwa. Wymóg oddzielnego sztatuowania połowów o rozmiarze mniejszym niż minimalny rozmiar odniesienia do celów ochrony nie ma zastosowania:
 - w przypadku gdy połowy zawierają więcej niż 80 % jednego lub większej liczby małych gatunków pelagicznych lub gatunków przemysłowych wymienionych w art. 15 ust. 1 lit. a rozporządzenia nr 1380/2013,
 - do statków rybackich o długości całkowitej poniżej 12 metrów, w przypadku gdy połowy o rozmiarze mniejszym niż minimalny rozmiar odniesienia do celów ochrony zostały presortowane, oszacowane i zarejestrowane zgodnie z art. 14 rozporządzenia nr 1224/2009;
- rejestrację wyników działalności połowowej niezależnie od długości statku rybackiego.

➤ Inspekcje przeprowadzane na morzu

Kontrole na morzu są przeprowadzane w zależności od sytuacji operacyjnej w rybołówstwie. Rozmieszczenie środków kontroli jest rozłożone według następujących reguł:

- w okresach zakazu stosowania w poszczególnych obszarach narzędzi połowowych przeznaczonych do połowów dorszy, śledzi atlantyckich, łososi i szprotów potencjał kontrolny jest odpowiednio przemieszczany do obszaru, gdzie dozwolone są połowy, natomiast obszary objęte zakazem połowów dorszy, śledzi atlantyckich, łososi i szprotów są objęte monitorowaniem satelitarnym i patrolowane, a w przypadku podejrzeń prowadzenia niedozwolonych połowów przeprowadza się operacje nacelowane;
- kontroli dokonuje się z wykorzystaniem analizy ryzyka;
- dobór statków objętych kontrolą jest dokonywany z uwzględnieniem zróżnicowania rodzajów narzędzi połowu stosowanych do połowów dorszy, śledzi atlantyckich, łososi i szprotów.

Procedury inspekcji na morzu

1. Kontrola dokumentów uprawniających do prowadzenia połowów.
2. Kontrola funkcjonowania systemu VMS i elektronicznego dziennika połowowego, w przypadku statków rybackich o długości całkowitej wynoszącej co najmniej 12 m.
3. Kontrola ładowni oraz ryb z operacji połowowych.
4. Kontrola składu ostatniego zaciągu w celu oszacowania masy gatunków podlegających obowiązkowi wyladunkowemu.
5. Kontrola sprzętu połowowego.
6. Kontrola prawidłowości zapisów w dzienniku połowowym.
7. Sporządzenie protokołu z inspekcji.
8. Wprowadzenie wyników inspekcji do bazy OSIRIS.

9. Dodatkowo na prośbę CMR: sporządzenie raportu o inspekcji i jej wyniku i przesłanie do CMR.

➤ **Inspekcje przeprowadzane na łodzi**

Kontrole mają charakter nacelowany z wykorzystaniem analizy ryzyka. Na podstawie odrębnych przepisów kontrole i inspekcje przeprowadzane mogą być wspólnie z innymi organami kontrolnymi.

Procedury inspekcji statku w porcie

1. Kontrola dokonania zgłoszenia.
2. Kontrola dokumentów połowowych.
3. Kontrola narzędzi połowowych.
4. Kontrola ładunku/wyładunku – ustalenie masy/sztuk wyładowywanych ryb.
5. Porównanie ilości deklarowanych ryb z faktycznie wyładowywanymi.
6. Kontrola wyładunku pod względem przestrzegania obowiązku wyładunkowego, w tym: prawidłowego zapisu w dzienniku połowowym, wcześniejszego zgłoszenia, prawidłowego oznakowania partii i przechowania, zgodności zapisów w deklaracji wyładunkowej z zapisami w dzienniku połowowym.
7. Kontrola przeznaczenia wyładunków połowów ryb poniżej minimalnego rozmiaru odniesienia do celów ochrony – należy sprawdzać, czy nie następuje sprzedaż do spożycia przez ludzi.
8. Sporządzenie protokołu z inspekcji.
9. Wprowadzenie wyników inspekcji do bazy OSIRIS.
10. Dodatkowo na prośbę CMR: sporządzenie raportu o inspekcji i jej wyniku i przesłanie do CMR.

Dodatkowe procedury w przypadku inspekcji wyładunków ryb pochodzących z połowów niesortowanych

1. Podczas kontroli inspektor pobiera próbę reprezentatywną stanowiącą podstawę do określenia procentowego udziału gatunków objętych połowami ukierunkowanymi oraz przyłowu.
2. Całkowita waga próby nie może być mniejsza niż 100 kg albo jedna dwutysięczna część wagowa rozładowywanych ryb lub całkowitego ładunku na pokładzie, w zależności od tego, czego jest więcej.
3. Kapitan lub jego przedstawiciel mają prawo być obecni przy pobieraniu próbek.
4. Próbkę są pobierane losowo w taki sposób, że co najmniej jedna próbka jest pobierana z każdej ładowni lub z wydzielonej części ładowni, do której możliwy jest dostęp, albo z ryb znajdujących się na pokładzie statku.
5. Jeżeli to możliwe, inspektor pobiera próbki proporcjonalnie do ustalonej przez niego wagi ryb znajdujących się w każdej ładowni lub wydzielonej części ładowni albo na pokładzie.
6. Jeżeli to możliwe, próbki pobierane są z różnych poziomów w ładowni lub wydzielonej części ładowni.
7. Gdy pobieranie próbek odbywa się podczas rozładunku, pobierane są one w odstępach czasu.
8. Ryby pobrane w danej próbie są sortowane na gatunki lub grupy gatunków i ważone, co daje podstawę do określenia procentowego udziału gatunku docelowego oraz udziału przyłowu w danej próbie. Na podstawie pobranej próby określany jest również dopuszczalny margines tolerancji dla każdego z gatunków, a otrzymane wyniki porównywane są z zapisem w dzienniku połowowym.
9. Określając procentowy udział gatunku docelowego oraz udział przyłowu, inspektor bierze pod uwagę przepisy rozporządzenia Rady nr 2187/2005 z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zachowania zasobów połowowych w wodach Morza Bałtyckiego, Cieśnin Belt i Sund poprzez zastosowanie środków technicznych, w szczególności postanowienia załącznika II do ww. rozporządzenia.

➤ Działania następcze

W przypadku stwierdzenia przez inspektorów naruszenia przepisów o rybołówstwie morskim następuje wszczęcie postępowania administracyjnego. Skutkować może to sankcjami przewidzianymi w przepisach kontrolnych UE oraz wymierzeniem kary pieniężnej lub przyznaniem punktów za poważne naruszenia przepisów WPRyb w drodze decyzji administracyjnej wydawanej przez okręgowego inspektora rybołówstwa morskiego. Właściwy miejscowo okręgowy inspektor rybołówstwa morskiego może również przekazać postępowanie związane z naruszeniem właściwym organom państwa członkowskiego bandery statku, zgodnie z warunkami i na zasadach określonych w art. 86 rozporządzenia Rady nr 1224/2009.

Wyniki kontroli są poddawane bieżącej analizie i ocenie przez Zespół ds. analizy ryzyka w kontroli rybołówstwa w celu m.in. wykorzystania ich do określania ryzyka na kolejne okresy.

Wymiana inspektorów oraz wspólne inspekcje w ramach kampanii kontrolnych (JDP) na Bałtyku

Realizacja odbywa się w oparciu o zasady i harmonogram ustalone przez Grupę Sterującą i Grupę Techniczną ds. Wspólnych Kampanii na Bałtyku, działające w ramach Europejskiej Agencji Kontroli Rybołówstwa w Vigo, oraz w oparciu o plan zatwierdzony przez Dyrektora Wykonawczego tej Agencji.

Punktem kontaktowym, o którym mowa w art. 10 ust. 2 lit. c Decyzji Wykonawczej nr 2013/305/UE, jest CMR w Gdyni

Tel. +48 58 7356312 Fax: +48 58 735 63 14 email: contactpoint@cmr.gov.pl

web: www.cmr.gov.pl

Okręgowe Inspektoraty Rybołówstwa Morskiego:

Gdynia

tel. +48 58 621 7925 fax: +48 58 620 0049 email: oirm@oirm.gdynia.pl

web: www.bip.oirm.gdynia.pl

Ślupsk

tel. +48 59 846 8492 fax: +48 59 842 4457 email: oirm@slupsk.oirm.gov.pl

web: <http://oirmslupsk.mojbip.pl>

Szczecin

tel: +48 91 432 2550 fax: +48 91 488 3903 email: oirm@szczecin.oirm.gov.pl

web: www.bip.oirm.szczecin.pl