

MCG 2020/08 ¹

Mesure de conservation et de gestion établissant un système d'inspection portuaire (Inspection portuaire)

La Réunion des Parties pour l'Accord relatif aux Pêches dans le Sud de l'Océan Indien;

PROFONDÉMENT PRÉOCCUPÉS par la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) dans la zone d'application de u APSOI (la zone de l'accord) et ses effets néfastes sur les stocks de poissons, les écosystèmes marins et les moyens de subsistance des pêcheurs légitimes, en particulier dans les États en développement ;

CONSCIENTS du rôle de l'État du port dans l'adoption de mesures efficaces pour promouvoir l'utilisation durable et la conservation à long terme des ressources marines vivantes ;

RECONNAISSANT que les mesures de lutte contre la pêche INN devraient s'appuyer sur la responsabilité première des États du pavillon et utiliser toutes les compétences disponibles conformément au droit international, y compris les mesures de l'État du port, les mesures de l'État côtier, les mesures liées au marché et les mesures visant à garantir que les ressortissants ne soutiennent pas la pêche INN ou ne s'y livrent pas ;

RECONNAISSANT que les mesures prises par l'État du port constituent un moyen puissant et rentable de prévenir, de dissuader et d'éliminer la pêche INN ;

CONSCIENTS de la nécessité de renforcer la coordination aux niveaux régional et interrégional pour lutter contre la pêche INN par le biais de mesures prises par l'État du port ;

CONSIDÉRANT que, dans l'exercice de leur souveraineté sur les ports situés sur leur territoire, les Parties Contractantes, les Parties non Contractantes coopérantes et les entités de pêche participantes peuvent adopter des mesures plus strictes, conformément au droit international ;

RAPPELANT les dispositions pertinentes de la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982* ;

RAPPELANT l'Accord pour l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs du 4 décembre 1995, l'Accord visant à promouvoir le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion du 24 novembre 1993, l'Accord sur les mesures de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée du 22 novembre 2009 (Accord sur les mesures du ressort de l'État du port), et le Code de conduite pour une pêche responsable de la FAO de 1995 ;

RAPPELANT l'article 6 (1) i) de l'Accord, qui invite la Réunion des Parties à élaborer des mesures visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche INN et à en assurer le suivi ;

TENANT COMPTE de l'article 12 de l'Accord sur les mesures du ressort de l'État du port et de la nécessité de tenir compte des spécificités des flottes opérant dans la zone de l'accord, du nombre de captures, de la fréquence et du mode de débarquement au port, ainsi que de l'état

¹ Le document MCG 2020/08 (Inspections portuaires) remplace le document MCG 2017/08 (Inspections portuaires).

des stocks, entre autres, afin de déterminer le niveau d'inspection au port suffisant pour atteindre l'objectif de prévention, de dissuasion et d'élimination de la pêche INN ;

ADOPTE la mesure de conservation et de gestion (MGC) suivante, conformément à l'article 6 de l'Accord :

Portée

1. Chaque Partie Contractante, partie non contractante coopérante (PNC) et entité de pêche participante (EPP), dans l'exercice des fonctions qui lui incombent en vertu de l'article 12 de l'accord, maintiendra un système efficace de contrôle par l'État du port pour tous les navires qui ont été engagés dans des activités de pêche dans la zone de l'accord, à l'exception des navires porte-conteneurs qui ne transportent pas de ressources halieutiques ou, s'ils transportent des ressources halieutiques, uniquement des ressources halieutiques qui ont été précédemment débarquées, à condition qu'il n'y ait pas de raisons manifestes de soupçonner qu'un tel navire s'est livré à des activités liées à la pêche en vue de soutenir la pêche INN.

Désignation des ports

2. Chaque Partie Contractante, CNCP et l'EPP désignera, publiera et notifiera le Secrétariat des ports dans lesquels les navires étrangers peuvent demander à entrer. La notification au Secrétariat doit comprendre des informations complémentaires, telles que les conditions d'entrée associées et la période de préavis requise. Chaque Partie Contractante, CNCP et EPP doit fournir ces informations au Secrétariat dans un délai de 30 jours à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente MCG. Toute modification ultérieure de ces informations doit être notifiée au Secrétariat au moins 30 jours avant que la modification ne prenne effet.
3. Chaque Partie Contractante, CNCP et EPP doit, dans toute la mesure du possible, veiller à ce que chaque port désigné et rendu public conformément au paragraphe 2 dispose d'une capacité suffisante pour mener des inspections conformes aux exigences de l'Accord et de la présente MCG.
4. Le Secrétariat établira et tiendra à jour un registre de tous les ports désignés et les informations qui l'accompagnent conformément au paragraphe 2. Le registre et les informations qui l'accompagnent sont publiés et mis à jour, le cas échéant, sur le site Internet de l'APSOL.

Demande préalable d'entrée au port pour les navires étrangers

5. Avant d'autoriser l'entrée d'un navire étranger dans son port, chaque Partie Contractante, CNCP et EPP exigera au minimum que les informations visées à l'annexe I soient fournies au moins 48 heures avant l'heure d'arrivée prévue. Une Partie Contractante, CNCP ou EPP peut prescrire une autre période de notification, en tenant compte, *entre autres*, de la distance entre les lieux de pêche et ses ports. Dans ce cas, la Partie Contractante, CNCP ou EPP concernée informera sans délai le secrétariat, qui mettra cette information sur le site web de l'APSOL. Toute autre modification ultérieure des exigences sera notifiée au Secrétariat au moins 30 jours avant son entrée en vigueur.

Entrée au port, autorisation ou refus de navires étrangers

6. Après avoir reçu les informations requises en vertu du paragraphe 5, ainsi que toute autre information dont elle peut avoir besoin pour déterminer si le navire demandant l'entrée dans son port a pratiqué la pêche INN, chaque Partie Contractante, CNCP ou EPP décidera d'autoriser ou de refuser l'entrée du navire dans son port et communiquera cette décision au capitaine du navire ou à son représentant.
7. En cas d'autorisation d'entrée, la Partie Contractante, CNCP ou EPP exigera que le capitaine du navire ou son représentant présente l'autorisation d'entrée aux autorités compétentes de la PC, CNCP ou EPP à l'arrivée du navire au port.
8. En cas de refus d'entrée, la Partie Contractante, CNCP ou EPP communiquera sa décision prise en application du paragraphe 6 à l'État du pavillon du navire et au Secrétariat, qui mettra cette information sur le site Internet de l'APSOI.
9. Sans préjudice du paragraphe 6, lorsqu'une Partie Contractante, CNCP ou EPP dispose de preuves suffisantes qu'un navire cherchant à entrer dans son port a pratiqué la pêche INN, notamment l'inclusion d'un navire dans une liste de navires ayant pratiqué une telle pêche adoptée par l'APSOI, d'autres Parties Contractantes, CNCP ou EPP, une autre organisation régionale de gestion des pêches ou la Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique (CCAMLR) refusera l'entrée de ce navire dans ses ports.
10. Nonobstant les paragraphes 8 et 9, une Partie Contractante, CNCP ou EPP peut autoriser l'entrée dans ses ports d'un navire visé dans ces paragraphes exclusivement aux fins de l'inspecter et de prendre d'autres mesures appropriées conformément au droit international qui sont au moins aussi efficaces que le refus d'entrée au port pour prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN.
11. Lorsqu'un navire visé aux paragraphes 9 ou 10 se trouve au port pour quelque raison que ce soit, les Parties Contractantes, CNCP et EPP refuseront à ce navire l'utilisation de leurs ports pour le débarquement, le transbordement, le conditionnement et le traitement des ressources halieutiques et pour d'autres services portuaires, y compris, *entre autres*, le ravitaillement en carburant et le réapprovisionnement, l'entretien et la mise en cale sèche. Les paragraphes 13 et 14 s'appliqueront *mutatis mutandis* dans ces cas. Le refus d'une telle utilisation des ports doit être conforme au droit international.

Utilisation des ports par les navires étrangers

12. Lorsqu'un navire est entré dans l'un de ses ports, une Partie Contractante, CNCP ou EPP refusera, en vertu de ses lois et règlements et conformément au droit international, y compris l'accord, l'utilisation du port pour le débarquement, le transbordement, le conditionnement et le traitement des ressources halieutiques qui n'ont pas été préalablement débarquées et pour d'autres services portuaires, y compris, *entre autres*, le ravitaillement en carburant et en eau, l'entretien et la mise en cale sèche, si :
 - (a) la Partie Contractante, CNCP ou EPP constate que le navire ne dispose pas d'une autorisation valide et applicable pour exercer des activités de pêche ou des activités connexes à la pêche requise par l'État de son pavillon ;

- (b) l'État dont le navire bat le pavillon ne confirme pas dans un délai raisonnable, à la demande de l'État du port, que les ressources halieutiques à bord ont été capturées conformément à l'accord et aux MCG de l'APSOI ; ou
- (c) la Partie Contractante, CNCP ou EPP a des motifs raisonnables de croire que le navire était autrement engagé dans la pêche INN, y compris pour assister un navire visé au paragraphe 9, sauf si le propriétaire/exploitant du navire peut prouver :
- i. qu'il agissait d'une manière qui respecte les mesures de conservation et de gestion pertinentes ; ou
 - ii. dans le cas de la fourniture de personnel, de carburant, d'engins et d'autres fournitures en mer, que le navire qui a été approvisionné n'était pas, au moment de l'approvisionnement, un navire visé au paragraphe 9.

13. Nonobstant le paragraphe 12, une Partie Contractante, CNCP ou EPP ne doit pas refuser à un navire visé dans ce paragraphe l'utilisation des services portuaires :

- (a) essentiels à la sécurité ou à la santé de l'équipage ou à la sécurité du navire, à condition que ces besoins soient dûment prouvés ; ou
- (b) le cas échéant, pour la mise au rebut du navire.

14. Lorsqu'une Partie Contractante, CNCP ou EPP a refusé l'utilisation de son port conformément au paragraphe 12, elle en informera rapidement l'État dont le navire bat le pavillon et le Secrétariat, qui mettra cette information sur le site Internet de l'APSOI.

15. Une Partie Contractante, CNCP ou EPP ne retirera son refus d'utilisation de ses ports en vertu du paragraphe 11 que s'il existe des preuves suffisantes que les motifs pour lesquels l'utilisation a été refusée étaient inadéquats ou erronés ou que ces motifs ne sont plus applicables.

16. Lorsqu'une Partie Contractante, CNCP ou EPP a retiré son refus en vertu du paragraphe 15, il en informera ceux à qui une notification a été adressée en vertu du paragraphe 14.

Inspections

17. Chaque Partie Contractante, CNCP et EPP veillera à ce que les inspections de tout navire soient effectuées par des inspecteurs dûment autorisés, formés et familiarisés avec l'accord et les MCG pertinentes adoptées par la Réunion des Parties. Les programmes de formation des inspecteurs tiendront compte des éléments énoncés à l'annexe II, et les Parties Contractantes, CNCP ou EPP s'efforceront de coopérer à cet égard.

18. Avant l'inspection, l'inspecteur présentera au capitaine du navire un document d'identité approprié.

19. Chaque Partie Contractante, CNCP et EPP veilleront à ce que les inspections des navires dans leurs ports soient effectuées au moins conformément aux procédures définies à l'annexe III.

20. L'État du port peut inviter des inspecteurs d'autres Parties Contractantes, CNCP et EPP à accompagner leurs propres inspecteurs et à observer l'inspection des débarquements ou des opérations de transbordement des ressources halieutiques capturées par des navires étrangers.

21. Les inspections seront effectuées conformément au droit international, et seront menées dans les 72 heures suivant l'entrée dans le port ² et seront effectuées de manière expéditive. Chaque Partie Contractante, CNCP et EPP veilleront à ce que leurs inspecteurs fassent tout leur possible pour éviter de retarder indûment un navire et à ce que le navire subisse un minimum d'interférences et de désagréments, et à ce que la dégradation de la qualité des ressources halieutiques soit évitée.

22. Les Parties Contractantes, CNCP et EPP procéderont à des inspections de tous les navires de pêche transportant ou débarquant *Dissostichus spp.* qui entrent dans leurs ports.

23. Les Parties Contractantes, CNCP et EPP inspecteront les navires non autorisés à battre leur pavillon dans leurs ports lorsque :

(a) une demande raisonnable d'une autre Partie Contractante, CNCP ou EPP, d'une organisation régionale de gestion des pêches ou de la CCAMLR pour qu'un navire particulier soit inspecté, en particulier lorsque ces demandes sont étayées par des preuves de la pêche INN pratiquée par le navire en question et qu'il existe des motifs évidents de soupçonner qu'un navire a pratiqué la pêche INN ;

(b) un navire n'a pas fourni les informations requises au paragraphe 5 ;

24. L'autorité compétente de chaque Partie Contractante, CNCP et EPP inclura au moins les informations figurantes à l'annexe IV dans le rapport écrit des résultats de chaque inspection, qui est transmis à l'autorité compétente du navire inspecté et au Secrétariat.

25. Le rapport d'inspection sera transmis à l'autorité compétente du navire inspecté et au Secrétariat dans les 30 jours qui suivent la date d'achèvement de l'inspection ou dès que possible lorsque des problèmes de conformité potentiels sont apparus ou si des questions méritent l'attention de l'autorité compétente du navire inspecté. Si le rapport d'inspection ne peut être transmis dans ce délai, l'État du port notifiera au Secrétariat, dans ce même délai, les raisons du retard et la date à laquelle le rapport sera soumis.

Rôle des Parties Contractantes, CNCP et EPP en ce qui concerne les navires battant leur pavillon

26. Chaque Partie Contractante, CNCP et EPP doit exiger de ses navires qu'ils coopèrent avec l'État du port lors des inspections effectuées en vertu de la présente MCG.

27. Lorsqu'une Partie Contractante, CNCP ou EPP a des raisons manifestes de penser qu'un de ses navires s'est livré à la pêche INN et cherche à entrer dans le port d'une autre Partie Contractante, d'un CNCP ou d'un EPP ou s'y trouve, elle demandera, le cas échéant, à la Partie Contractante, CNCP ou EPP d'inspecter le navire ou de prendre d'autres mesures adéquates.

² Sauf si les conditions météorologiques ou d'autres circonstances rendent l'accès au navire pour l'inspection dangereux, auquel cas l'inspection doit être effectuée dès que possible et le rapport d'inspection doit indiquer la raison du retard.

28. Lorsque, à la suite d'une inspection par l'État du port, une Partie Contractante, CNCP ou EPP reçoit un rapport d'inspection indiquant qu'il existe des motifs évidents de croire qu'un navire battant son pavillon s'est livré à la pêche INN, elle mènera immédiatement une enquête approfondie sur la question et, si les preuves sont suffisantes, prendra sans délai des mesures d'exécution conformément à ses lois et règlements.

29. Chaque Partie Contractante, CNCP et EPP communiquera au Secrétariat sur toutes les mesures qu'elle a prises à l'égard des navires battant son pavillon qui, à la suite de mesures prises par l'État du port en application de la présente MCM, ont été reconnus comme ayant pratiqué la pêche INN.

30. Chaque Partie Contractante, CNCP, EPP et CNPFE (*Cooperating non-Participating Fishing Entity*) fournira un rapport à chaque réunion ordinaire du Comité de Conformité des mesures qu'ils ont prises en vertu du paragraphe 27.

Application

31. La présente MCG s'appliquera aux ports de toutes les Parties Contractantes, CNCP et EPP des États côtiers, qui ont des zones de juridiction nationale adjacentes à la zone de l'accord.

32. Chaque Partie Contractante, CNCP ou EPP qui n'a pas de zones de juridiction nationale adjacentes à la zone de l'accord s'efforcera d'appliquer la présente MCG.

ANNEXE I

INFORMATIONS À FOURNIR À L'AVANCE PAR LES NAVIRES ÉTRANGERS

DEMANDE D'ENTRÉE AU PORT

1. Port d'escale prévu						
2. État du port						
3. Date et heure d'arrivée prévue						
4. Objectif(s)						
5. Port et date de la dernière escale						
6. Nom du navire						
7. État du pavillon						
8. Type de navire						
9. Indicatif international d'appel radio						
10. Coordonnées du navire						
11. Propriétaire(s) du navire						
12. Certificat d'identification du registre						
13. ID OMI du navire, si disponible						
14. ID externe, si disponible						
15. ID APSOI, le cas échéant						
16. VMS	Non	Oui : National	Oui : APSOI	Type :		
17. Dimensions du navire	Longueur		Poutre		Tirant d'eau	

18. Nom et nationalité du capitaine du navire									
19. Autorisation(s) de pêche pertinente(s)									
<i>Identifiant</i>	<i>Publié par</i>	<i>Validité</i>	<i>Zone(s) de pêche</i>			<i>Espèce</i>	<i>Engin</i>		
20. Autorisation(s) de transbordement pertinente(s)									
<i>Identifiant</i>		<i>Publié par</i>		<i>Validité</i>					
<i>Identifiant</i>		<i>Publié par</i>		<i>Validité</i>					
21. Autorisations de transbordement concernant les navires donneurs									
<i>Date</i>	<i>Localisation</i>	<i>Nom</i>	<i>État du pavillon</i>	<i>N° d'identification.</i>	<i>Espèce</i>	<i>Forme du produit</i>	<i>Zone de capture</i>	<i>Quantité</i>	
22. Total des captures à bord							23. Prise à décharger		
<i>Espèce</i>	<i>Forme du produit</i>	<i>Zone de capture</i>	<i>Quantité, facteur de conversion et poids vif</i>			<i>Quantité</i>			

ANNEXE II

DIRECTIVES POUR LA FORMATION DES INSPECTEURS

Les éléments d'un programme de formation pour les inspecteurs de l'État du port devraient inclure au moins les domaines suivants :

1. L'éthique ;
2. Les questions de santé, de sûreté et de sécurité ;
3. Lois et réglementations nationales applicables, domaines de compétence et mesures de conservation et de gestion de l'APSOI, et droit international applicable ;
4. Collecte, évaluation et conservation des preuves ;
5. Procédures générales d'inspection telles que la rédaction de rapports et les techniques d'entretien ;
6. Analyse des informations, telles que les journaux de bord, la documentation électronique et l'historique du navire (nom, propriété et État du pavillon), nécessaires à la validation des informations fournies par le capitaine du navire de pêche ;
7. Embarquement et inspection des navires de pêche, y compris l'inspection des cales et le calcul des volumes de cale des navires ;
8. Vérification et validation des informations relatives aux débarquements, aux transbordements, à la transformation et aux ressources halieutiques restant à bord, y compris l'utilisation de facteurs de conversion pour les différentes espèces et produits ;
9. Identification des espèces de poissons, et mesure de la longueur et d'autres paramètres biologiques ;
10. Identification des navires et des engins, et techniques d'inspection et de mesure des engins ;
11. l'équipement et l'exploitation des VMS et autres systèmes de suivi électronique ; et
12. Mesures à prendre à la suite d'une inspection.

ANNEXE III

PROCÉDURES D'INSPECTION DE L'ÉTAT DU PORT

Les inspecteurs doivent :

- a) vérifier, dans la mesure du possible, que les documents d'identification du navire à bord et les informations relatives au propriétaire du navire sont véridiques, complets et corrects, y compris par des contacts appropriés avec l'État du pavillon ou les registres internationaux des navires, si nécessaire ;
- b) vérifier que le pavillon et les marquages du navire (par exemple, le nom, le numéro d'immatriculation externe, le numéro d'identification du navire de l'Organisation maritime internationale (OMI), l'indicatif d'appel radio international et autres marquages, les dimensions principales) sont conformes aux informations contenues dans la documentation ;
- c) vérifier, dans la mesure du possible, que les autorisations de pêche et d'activités connexes sont véridiques, complètes, correctes et conformes aux informations fournies conformément à l'annexe I ;
- d) examiner tous les autres documents et registres pertinents détenus à bord, y compris, dans la mesure du possible, ceux sous format électronique et les données du système de surveillance des navires (VMS) de l'État du pavillon, de l'APSOI et, le cas échéant, d'autres ORGP et de la CCAMLR. Les documents pertinents peuvent inclure les journaux de bord, les documents de capture, de transbordement et de commerce, les listes d'équipage, les plans et dessins d'arrimage, les descriptions des cales et les documents requis en vertu de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction ;
- e) examiner, dans la mesure du possible, toutes les zones concernées, les engins de pêche à bord, y compris tout engin rangé hors de vue, ainsi que les dispositifs connexes, et, dans la mesure du possible, vérifier qu'ils sont conformes aux conditions des autorisations. Dans la mesure du possible, les engins de pêche seront également vérifiés afin de s'assurer que des caractéristiques telles que la taille des mailles et du fil, les dispositifs et les attaches, les dimensions et la configuration des filets, des casiers, des dragues, la taille et le nombre des hameçons sont

conformes aux règlements applicables et que les marquages correspondent à ceux autorisés pour le navire ;

- f) déterminer, dans la mesure du possible, si les ressources halieutiques à bord ont été exploitées conformément aux autorisations applicables ;
- g) examiner les ressources halieutiques, y compris par échantillonnage, pour en déterminer la quantité et la composition. Ce faisant, les inspecteurs peuvent ouvrir les conteneurs dans lesquels les ressources halieutiques ont été préemballées et déplacer les prises ou les conteneurs pour vérifier l'intégrité des cales. Cet examen peut inclure des inspections du type de produit et la détermination du poids nominal ;
- h) évaluer s'il existe des preuves claires permettant de croire qu'un navire s'est engagé dans la pêche INN ou les activités liées à la pêche qui soutiennent cette pêche ;
- i) remettre au capitaine du navire le rapport contenant le résultat de l'inspection, y compris les mesures éventuelles à prendre, qui doit être signé par l'inspecteur et le capitaine. La signature du capitaine sur le rapport servira uniquement d'accusé de réception d'une copie du rapport. Le capitaine aura la possibilité d'ajouter tout commentaire ou toute objection au rapport et, le cas échéant, de contacter les autorités compétentes de l'État du pavillon, en particulier lorsqu'il éprouve de sérieuses difficultés à comprendre le contenu du rapport. Une copie du rapport sera remise au capitaine ; et
- j) prendre des dispositions, lorsque cela est nécessaire et possible, pour la traduction des documents pertinents.

ANNEXE IV

RAPPORT SUR LES RÉSULTATS DE L'INSPECTION PORTUAIRE

1. Numéro du rapport d'inspection				2. État du port			
3. Autorité de contrôle							
4. Nom de l'inspecteur principal				ID			
5. Port d'inspection							
6. Début de l'inspection		<i>YYYY</i>	<i>MM</i>	<i>DD</i>	<i>HH</i>		
7. Achèvement de l'inspection		<i>YYYY</i>	<i>MM</i>	<i>DD</i>	<i>HH</i>		
8. Notification avancée reçue		<i>Oui</i>		<i>Non</i>			
9. Objectif(s)		<i>LAN</i>	<i>TRX</i>	<i>PRO</i>	<i>AUTRE (préciser)</i>		
10. Port et État et date de la dernière escale				<i>YYYY</i>	<i>MM</i>	<i>DD</i>	
11. Nom du navire							
12. État du pavillon							
13. Type de navire							
14. Indicatif international d'appel radio							
15. Certificat d'identification du registre							
16. ID du navire OMI, si disponible							
17. ID externe, si disponible							
18. Port d'immatriculation							
19. Propriétaire(s) du navire							

20. Bénéficiaire(s) effectif(s) du navire, si connu(s) et différent(s) du propriétaire du navire	
21. Exploitant(s) du navire, si différent(s) du propriétaire du navire	
22. Nom et nationalité du capitaine du navire	
23. Nom et nationalité du capitaine de pêche	
24. Agent des vaisseaux	

25. VMS	<i>Non</i>	<i>Oui : National</i>	<i>Oui : APSOI</i>	Type :
----------------	------------	-----------------------	--------------------	--------

26. Situation dans les zones APSOI (le cas échéant) où la pêche a été entreprise, y compris toute liste de navires INN.
--

<i>Identifiant du navire</i>	<i>APSOI</i>	<i>Drapeau État d'avancement</i>	<i>Navire figurant sur la liste des navires autorisés</i>	<i>Navire figurant sur la liste des navires INN</i>

27. Autorisation(s) de pêche pertinente(s)

<i>Identifiant</i>	<i>Publié par</i>	<i>Validité</i>	<i>Zone(s) de pêche</i>	<i>Espèce</i>	<i>Engin</i>

28. Autorisation(s) de transbordement pertinente(s)
--

<i>Identifiant</i>		<i>Publié par</i>		<i>Validité</i>	
<i>Identifiant</i>		<i>Publié par</i>		<i>Validité</i>	

29. Informations sur le transbordement concernant les navires donneurs						
<i>Nom</i>	<i>État du pavillon</i>	<i>N° d'identification.</i>	<i>Espèce</i>	<i>Forme du produit</i>	<i>Zone(s) de capture</i>	<i>Quantité</i>
30. Évaluation des captures déchargées (quantité)						
<i>Espèce</i>	<i>Forme du produit</i>	<i>Zone(s) de capture</i>	<i>Quantité déclarée</i>	<i>Quantité déchargée</i>	<i>Différence entre la quantité déclarée et la quantité déterminée, le cas échéant</i>	
31. Captures conservées à bord (quantité)						
<i>Espèce</i>	<i>Forme du produit</i>	<i>Zone(s) de capture</i>	<i>Quantité déclarée</i>	<i>Quantité retenue</i>	<i>Différence entre la quantité déclarée et la quantité déterminée, le cas échéant</i>	
32. Examen du ou des livre(s) de bord et autres documents				<i>Oui</i>	<i>Non</i>	<i>Commentaires</i>
33. Conformité avec le(s) système(s) de documentation des captures applicable(s)				<i>Oui</i>	<i>Non</i>	<i>Commentaires</i>

34. Conformité avec le(s) système(s) d'information commerciale applicable(s)	<i>Oui</i>	<i>Non</i>	<i>Commentaires</i>
35. Type d'engin utilisé			
36. Engins examinés conformément au paragraphe e) de l'annexe VIII	<i>Oui</i>	<i>Non</i>	<i>Commentaires</i>
37. Constatations du ou des inspecteurs			
38. Infraction(s) apparente(s) constatée(s), y compris la référence aux instruments juridiques pertinents.			
39. Commentaires du maître			
40. Mesures prises			
41. Signature du maître			
42. Signature de l'inspecteur			