

Mesure de Conservation et de Gestion qui vise à établir un système d'inspection portuaire (Inspection Portuaire)

La Conférence des Parties de l'APSOI (Accord relatif aux Pêches dans le Sud de l'Océan Indien)

PREOCCUPÉE par la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN) dans la zone d'application de l'APSOI (Zone de l'Accord) et par ses effets préjudiciables pour les stocks halieutiques, les écosystèmes marins et les moyens de subsistance des pêcheurs légitimes, en particulier dans les pays en voie de développement ;

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

RECONNAISSANT que les mesures visant à lutter contre la pêche INN devraient se reposer sur la responsabilité fondamentale des États du pavillon et utiliser toutes les mesures juridiques disponibles, conformément au droit international, y compris les mesures du ressort de l'État du port et des États côtiers, les mesures relatives aux marchés et les mesures visant à empêcher les ressortissants nationaux de soutenir ou de participer à la pêche INN ;

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

CONSCIENTE de la nécessité de renforcer la coordination aux niveaux régional et interrégional pour lutter contre la pêche INN à travers des mesures prises par l'État du port ;

GARDANT À L'ESPRIT 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 relatif à la mise en œuvre des dispositions de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 concernant la conservation et la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs du 4 décembre 1995, l'Accord visant à promouvoir le respect des Mesures Internationales de Conservation et de Gestion des Navires de Pêche en Haute Mer du 24 novembre 1993, l'Accord sur les Mesures du ressort de l'État du Port visant à prévenir, dissuader et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée du 22 novembre 2009 (Accord sur les mesures appliquées par l'État du Port), ainsi que 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 Conférence des Parties à élaborer et à contrôler la mise en œuvre des mesures visant à prévenir, dissuader et éliminer la pêche INN;

GARDANT À L'ESPRIT l'article 12 de l'Accord sur *les Mesures concernant les États du port* et la nécessité de tenir compte des spécificités des flottes opérant dans la zone de l'Accord, notamment du nombre de captures, de la fréquence et du mode des débarquements et de l'état des stocks, afin de déterminer le niveau des inspections portuaires suffisant pour atteindre l'objectif de prévenir, dissuader et éliminer la pêche INN ;

ADOPTÉ la Mesure de Conservation et de Gestion (MCG) suivante, conformément à l'article 6 de l'Accord :

Portée

1. Chaque Partie Contractante, Partie non contractante coopérante (PNCC) et entité de pêche participante (EPP), doit, dans l'accomplissement des obligations qui lui incombent en vertu de l'article 12 de l'Accord, maintenir un système efficace de contrôle par l'État du port pour tous les navires qui pratiquent des activités de pêche dans la zone de l'Accord, à l'exception des navires porte-conteneurs qui ne transportent pas d'équipements halieutiques ou uniquement des équipements halieutiques précédemment débarqués, à condition qu'il n'y ait pas de raisons de suspecter un tel navire d'avoir exercer des activités de pêche INN.

Désignation des ports

2. Chaque Partie Contractante, PNCC et le EPP désignera, publiera et fera connaître au Secrétariat les ports où les navires étrangers peuvent demander l'entrée. Cette notification au Secrétariat sera accompagnée d'informations connexes, telles que les conditions d'entrée associées et le délai de préavis requis. Chaque Partie Contractante, PNCC et EPP transmettra ces informations au Secrétariat dans les 30 jours suivant 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 la prise d'effet de la modification.

3. Chaque Partie Contractante, PNCC et EPP veillera, dans toute la mesure du possible, à ce que chaque port désigné et indiqué conformément au paragraphe 2 dispose d'une capacité suffisante pour effectuer des inspections conformément 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 des informations connexes, conformément au paragraphe 2. Le registre et les informations connexes seront publiés et mis à jour régulièrement sur le site Web du APSOI.

Demande préalable d'entrée au port pour les navires étrangers

5. Avant d'accorder l'entrée à un navire étranger à son port, chaque Partie Contractante, PNCC et EPP devra, au minimum, exiger que les informations figurant à l'Annexe 1 soient fournies au moins 48 heures avant l'heure d'arrivée prévue. Une Partie Contractante, PNCC ou EPP peut accorder un autre délai de notification, en tenant compte, entre autres, de la distance entre les lieux de pêche et ses ports. En pareil cas, la Partie Contractante, PNCC ou EPP concernée en informera sans délai le Secrétariat, qui mettra ces informations sur le site Web de l'APSOI. Toute autre modification ultérieure des exigences doit être notifiée au Secrétariat au moins 30 jours avant que ces modifications ne prennent effet.

Entrée au port, autorisation accordée ou refus de navires étrangers

6. Après avoir reçu les informations requises en vertu du paragraphe 5, ainsi que toute autre information nécessaire pour déterminer si le navire qui demande l'entrée à son port s'est livré à la pêche INN, chaque Partie Contractante, PNCC ou EPP décidera d'autoriser ou de refuser l'entrée du navire dans son port et communiquera cette décision au capitaine ou au représentant du navire.

7. Dans le cas d'une autorisation d'entrée, la Partie Contractante, PNCC ou EPP exigera du capitaine du navire ou du représentant du navire qu'il présente, à l'arrivée du navire au port, l'autorisation d'entrée aux autorités compétentes de la Partie Contractante, de la PNCC ou de l'EPP.

8. Dans le cas d'un refus d'entrée, la Partie Contractante, PNCC ou EPP communiquera sa décision, prise conformément au paragraphe 6, à l'État du pavillon du navire et au Secrétariat, qui mettra ces informations sur le site Web de l'APSOI.

9. Sans préjudice du paragraphe 6, lorsqu'une Partie Contractante, PNCC ou EPP détient des preuves suffisantes qu'un navire cherchant à entrer dans son port s'est livré à la pêche INN et surtout de l'inscription de ce navire sur une liste de navires qui se sont livrés à la pêche INN, liste adoptée par l'APSOI, par d'autres Parties Contractantes, PNCC ou EPP, par une autre organisation régionale de gestion des pêches ou par la Commission pour la Conservation de la Faune et la Flore Marines de l'Antarctique (CCAMLR), la Partie Contractante, le PNCC ou EPP refusera à ce navire l'entrée dans ses ports.

10. Nonobstant les paragraphes 8 et 9, une Partie Contractante, PNCC ou EPP peut autoriser l'entrée dans ses ports à un navire visé par ces paragraphes exclusivement à des fins d'inspection et de la prise d'autres mesures appropriées conformes au droit international, mesures qui seront au moins aussi efficaces pour prévenir, dissuader et éliminer la pêche INN que le refus d'entrée dans la port.

11. Lorsqu'un navire visé par les paragraphes 9 ou 10 se trouve dans un port pour quelque raison que ce soit, les Parties Contractantes, PNCC et EPP refuseront à ce navire l'utilisation de leurs ports pour le débarquement, le transbordement, l'emballage et le traitement des ressources halieutiques, ainsi que pour tout autre service, y compris, entre autres, le ravitaillement et le réapprovisionnement, la maintenance et la mise en cale sèche. Les paragraphes 13 et 14 s'appliqueront *mutatis mutandis* dans de tels cas. Le refus d'une telle utilisation des ports doit être conforme au droit international.

Utilisation des ports par des navires étrangers

12. Lorsqu'un navire est entré dans l'un de ses ports, une Partie Contractante, PNCC ou EPP, conformément à ses lois et règlements et conformément au droit international, y compris à l'Accord, refusera à ce navire l'utilisation du port pour le débarquement, le transbordement, l'emballage et le traitement des ressources halieutiques qui n'ont pas encore été débarquées 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, si :

a) la Partie Contractante, PNCC ou EPP constate que le navire ne dispose pas d'une autorisation valable et applicable requise par son État du pavillon pour exercer des activités de pêche ou des activités liées à la pêche ;

b) suite à la demande de l'État du port, l'État dont le navire bat pavillon ne confirme pas, dans un délai raisonnable, que les ressources halieutiques à bord ont été prises conformément à l'Accord et aux MCG de l'APSOI ; ou

c) la Partie Contractante, PNCC ou EPP a des motifs raisonnables de croire que le navire était, par ailleurs, engagé dans une activité de pêche INN, y compris en soutien à un navire visé au paragraphe 9, à moins que le propriétaire / exploitant du navire ne puisse prouver :

i. qu'il agissait d'une manière compatible avec les mesures de conservation et de gestion pertinentes ; ou

ii. dans le cas d'une mise à disposition de personnel, de carburant, de matériel et d'autres approvisionnements en mer, que le navire qui était approvisionné n'était pas, au moment de l'approvisionnement, un navire visé au paragraphe 9.

13. Nonobstant le paragraphe 12, une Partie Contractante, PNCC ou EPP ne peut refuser à un navire visé dans ce paragraphe d'utiliser 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 puissent être dûment prouvés; ou

(b) le cas échéant, pour la démolition du navire.

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

15. Une Partie Contractante, PNCC ou EPP ne retirera un 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, PNCC ou EPP a retiré son refus en vertu du paragraphe 15, elle en informera ceux à qui une notification a été délivrée conformément au paragraphe 14.

Inspections

17. Chaque Partie Contractante, PNCC 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 Conférence des Parties. Les programmes de formation des inspecteurs tiendront compte des éléments énoncés à l'Annexe II et les Parties Contractantes, PNCC ou EPP s'efforcent de coopérer à cet égard.

18. Avant toute inspection, l'inspecteur présentera au capitaine du navire une pièce d'identité appropriée.

19. Chaque Partie Contractante, PNCC et EPP veillera à ce que les inspections des navires dans ses ports soient effectuées au moins conformément aux procédures énoncées à l'Annexe III.

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

21. Chaque Partie Contractante, PNCC et EPP veillera à ce que ses inspecteurs déploient tous les efforts possibles pour éviter de retarder indûment un navire et que le navire subisse le moins de perturbations et de dérangements possibles et pour éviter la dégradation de la qualité des ressources halieutiques.

22. Les Parties Contractantes, PNCC et EPP procéderont à des inspections de tous les navires de pêche entrant dans leurs ports qui transportent ou débarquent le *Dissostichus* spp.

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

(a) ils ont reçu de la part d'une autre Partie Contractante, PNCC ou EPP, ou de toute organisation régionale de gestion des pêches ou de la CCAMLR, une demande raisonnable pour qu'un navire particulier soit inspecté, en particulier lorsqu'une telle demande est étayée par des preuves de pêche INN par le navire en question et qu'il existe de raisons sérieuses de soupçonner qu'un navire s'est livré à des activités de pêche INN ;

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

24. Les autorités compétentes de chaque Partie Contractante, PNCC et EPP feront figurer au rapport écrit de chaque inspection au moins les informations figurant à l'Annexe IV, qui seront transmises à l'autorité compétente du navire inspecté et au Secrétariat.

Rôle des Parties Contractantes, des PNCC et des EPP concernant les navires battant leur pavillon

25. Chaque Partie Contractante, PNCC et EPP exigera de ses navires qu'ils coopèrent avec

l'État du port lors des inspections effectuées en vertu de la présente MCG.

26. Lorsqu'une Partie Contractante, PNCC ou EPP aura des raisons valables de croire qu'un de ses navires s'est livré à des activités de pêche INN et qu'il cherche à pénétrer dans le port d'une autre Partie Contractante, PNCC ou EPP, elle devra demander à la Partie Contractante, PNCC ou EPP d'inspecter le navire ou de prendre d'autres mesures adéquates.

27. Lorsque, à la suite d'une inspection par l'État du port, une Partie Contractante, PNCC ou EPP recevra un rapport d'inspection indiquant qu'il y a des motifs sérieux de croire qu'un navire battant son pavillon s'est livré à la pêche INN, la Partie Contractante, PNCC ou EPP effectuera une enquête immédiate et intégrale, sur la base de preuves suffisantes, et prendra sans délai des mesures disciplinaires, conformément à ses lois et règlements.

28. Toutes les Parties Contractantes, PNCC et EPP rendront compte au Secrétariat de toutes les mesures prises à l'égard des navires battant leur pavillon qui, à la suite de mesures prises par l'État du port en vertu du présent MCG, ont été déclarés comme s'étant livrés à des activités de pêche INN.

29. Chaque Partie Contractante, PNCC et EPP, ainsi que la CNEPP, transmettra à chaque réunion ordinaire du Comité de Conformité un rapport sur les mesures prises conformément au paragraphe 27.

Application

30. Cette MCG sera appliquée aux ports de toutes les Parties Contractantes, PNCC et EPP des États côtiers ayant des zones de juridiction nationale adjacentes à la zone de l'Accord.

31. Chaque Partie Contractante, PNCC ou EPP n'ayant pas de zone de juridiction nationale adjacente à la zone de l'Accord doit s'efforcer d'appliquer la présente MCG.

ANNEXE I
INFORMATIONS À FOURNIR À L'AVANCE PAR LES NAVIRES ÉTRANGERS
DEMANDANT L'ENTRÉE AU PORT

1. Port d'escale prévu											
2. État du port											
3. Date et heure d'arrivée prévues											
4. But(s) de l'escale											
5. Port et date de la dernière escale											
6. Nom du navire											
7. État du pavillon											
8. Type de bateau											
9. Indicatif international d'appel radio											
10. Coordonnées du navire											
11. Propriétaire(s) du navire											
12. Certificat registre d'identification											
13. Numéro d'identification OMI du navire, si disponible											
14. ID externe, si disponible											
15. ID SIOFA, le cas échéant											
16. VMS					Non		Oui : National			Oui : APSOI	
17. Dimensions du navire		Longueur			Largeur			Tirant d'eau			
18. Nom et nationalité du capitaine											
19. Autorisation(s) de pêche pertinente(s)											
Identifiant		Délivrée par			Validité		Zone (s) de pêche		Espèce(s)		Engins de pêche
20. Autorisation(s) de transbordement pertinente(s)											
Identifiant		Emis par			Validité						
Identifiant		Emis par			Validité						
21. Autorisation de transbordement concernant les navires donneurs											
Date	Lieu	Nom	État du drapeau	N° ID	Espèce(s)	Forme du produit	Zone de capture		Quantité		
22. Prise totale à bord								23. Capture à débarquer			
Espèce(s)		Forme du produit		Zone de capture		Quantité, facteur de conversion and poids de capture vivante			Quantité		

ANNEXE II

DIRECTIVES POUR LA FORMATION DES INSPECTEURS

Les éléments d'un programme de formation pour les inspecteurs des États du port devraient comprendre au moins les domaines suivants :

1. L'éthique ;
2. Problèmes de santé, de sécurité et de sûreté ;
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 d'inspection générales, telles que la rédaction de rapports et les techniques d'entretien ;
6. Analyse des informations, telles que journaux de bord, documentation électronique et 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 les inspections de cale et le calcul des volumes de cales des navires ;
8. Vérification et validation des informations relatives aux débarquements, transbordements, transformations et ressources halieutiques restant à bord, y compris l'utilisation de facteurs de conversion pour les différentes espèces et produits ;
9. Identification des espèces de poisson, ainsi que la mesure de la longueur et autres paramètres biologiques ;
10. Identification des navires et des engins, et techniques d'inspection et de mesure des engins ;
11. Équipement et exploitation de VMS et d'autres systèmes de suivi électronique; et
12. Les actions à prendre suite à une inspection.

ANNEXE III

PROCÉDURES D'INSPECTION DES ÉTATS DU PORT

Les inspecteurs doivent:

a) vérifier, dans la mesure du possible, que les documents d'identification du navire et les informations relatives au propriétaire du navire sont vrais, complets et exacts, y compris en prenant contact de façon appropriée avec l'État du pavillon ou, si nécessaire, en consultant les registres internationaux des navires ;

b) vérifier que le pavillon et les marques du navire (par exemple le nom, le numéro d'immatriculation externe, le numéro d'identification de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), l'indicatif de radio international et autres marques, les dimensions principales) correspondent aux informations contenues dans la documentation ;

c) vérifier, dans la mesure du possible, que les autorisations accordées pour les activités de pêche et les activités liées à la pêche sont vraies, complètes, exactes et qu'elles correspondent aux informations fournies conformément à l'Annexe I ;

d) examiner tous les autres documents et dossiers pertinents conservés à bord, y compris, dans la mesure du possible, ceux en format électronique et les données du système de surveillance des navires (VMS), les données de l'État du pavillon, de l'APSOI et, le cas échéant, des ORGP et de la CCAMLR. Les documents pertinents peuvent comprendre les journaux de bord, les documents de capture, de transbordement et de commerce, les listes des membres d'équipage, les plans et les 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 les engins arrimés dans les cales, ainsi que les dispositifs connexes, et, dans la mesure du possible, vérifier leur conformité aux conditions des autorisations. Les engins de pêche doivent également, dans la mesure du possible, être vérifiés pour s'assurer que les caractéristiques telles que la taille des mailles et des cordes, les dispositifs et accessoires, les dimensions et la configuration des filets, des pots, des dragues, la taille et le nombre des hameçons sont conformes à la réglementation en vigueur et que les marquages correspondent à celles autorisées pour le navire ;

f) déterminer, dans la mesure du possible, si les ressources halieutiques à bord ont été capturées 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 récipients dans lesquels les ressources halieutiques ont été préemballées et déplacer les prises ou les conteneurs pour vérifier l'intégrité des cales. Ce type d'examen peut inclure des inspections du type de produit et la détermination du poids nominal ;

h) évaluer s'il existe des preuves évidentes de la participation d'un navire à des activités de pêche INN ou à des activités liées au soutien de cette pêche ;

i) fournir au capitaine du navire le rapport du résultat de l'inspection, y compris les mesures éventuelles qui pourraient être prises, à signer par l'inspecteur et le capitaine. La signature du capitaine sur le rapport n'est qu'un accusé de réception de la copie du rapport. Le capitaine doit avoir la possibilité d'ajouter des observations ou des objections au rapport et, le cas échéant, de contacter les autorités compétentes de l'État du pavillon, en particulier lorsque le capitaine a de sérieuses difficultés à comprendre le contenu du rapport. Une copie du rapport doit être transmise au capitaine ; et

j) organiser, si nécessaire et possible, la traduction des documents pertinents.

ANNEXE IV
RAPPORT DES RÉSULTATS DE L'INSPECTION DU PORT

1. Numéro du rapport d'inspection		2. État du port	
3. Autorité d'inspection			
4. Nom de l'inspecteur principal		ID	
5. Port de l'inspection			
6. Début de l'inspection	<i>Année</i>	<i>Mois</i>	<i>Jour</i>
7. Fin de l'inspection	<i>Année</i>	<i>Mois</i>	<i>Heure</i>
8. Notification préalable reçue		<i>Oui</i>	<i>Non</i>
9. But(s)	<i>LAN</i>	<i>TRX</i>	<i>PRO</i>
<i>OTH (préciser)</i>			
10. Port, État et date de la dernière escale		<i>Année</i>	<i>Mois</i>
<i>Jour</i>			
11. Nom du navire			
12. État du pavillon			
13. Type de navire			
14. Indicatif international d'appel radio			
15. Certificat du registre ID			
16. ID IMO du navire, si possible			
17. ID externe, si possible			
18. Port d'enregistrement			
19. Propriétaire(s) du navire			
20. Propriétaire(s) bénéficiaire du navire, si possible et si différent du propriétaire du navire			
21. Opérateur(s) du navire, si différent du propriétaire du navire			
22. Nom et nationalité du capitaine du navire			
23. Nom et nationalité du capitaine de pêche			
24. Agent du navire			
25. VMS	<i>Non</i>	<i>Oui: National</i>	<i>Oui: APSOI</i>
<i>Type:</i>			
26. Statut dans les zones de l'APSOI (le cas échéant) où les activités de pêche ont eu lieu, y compris toute inscription sur une liste des navires INN			
<i>Identifiant du navire</i>	<i>APSOI</i>	<i>Statut de l'État du pavillon</i>	<i>Navire sur la liste des navires autorisés</i>
<i>Navire sur la liste des navires INN</i>			
27. Autorisation(s) de pêche pertinente(s)			
<i>Identifiant</i>	<i>Émise par</i>	<i>Validité</i>	<i>Zone(s) de pêche</i>
<i>Espèce(s)</i>		<i>Engins</i>	
28. Autorisation(s) de transbordement pertinente(s)			
<i>Identifiant</i>	<i>Émise par</i>	<i>Validité</i>	
<i>Identifiant</i>	<i>Émise par</i>	<i>Validité</i>	
29. Information de transbordement concernant les navires donneurs			
<i>Nom</i>	<i>État du pavillon</i>	<i>No. ID</i>	<i>Espèce(s)</i>
<i>Forme du produit</i>	<i>Zone(s) de capture</i>	<i>Quantité</i>	
30. Évaluation de la capture débarquée (quantité)			
<i>Espèce(s)</i>	<i>Forme du produit</i>	<i>Zone(s) de capture</i>	<i>Quantité déclarée</i>
<i>Quantité constatée</i>	<i>Différence entre la quantité déclarée et la quantité constatée, le cas échéant</i>		

31. Prise retenue à bord (quantité)						
<i>Espèce(s)</i>	<i>Forme du produit</i>	<i>Zone(s) de capture</i>	<i>Quantité déclarée</i>	<i>Quantité constatée</i>	<i>Différence entre la quantité déclarée et la quantité constatée, le cas échéant</i>	
32. Examen du journal de bord/ des journaux de bord et autres documents				<i>Oui</i>	<i>Non</i>	<i>Remarques</i>
33. Conformité aux documents du/des plan(s) de capture applicables(s)				<i>Oui</i>	<i>Non</i>	
34. Conformité aux documents du/des plan(s) de commerce applicables(s)				<i>Oui</i>	<i>Non</i>	<i>Remarques</i>
35. Type d'engins utilisés						
36. Engins examinés conformément au paragraphe (e) de l'Annexe VIII				<i>Oui</i>	<i>Non</i>	<i>Remarques</i>
37. Conclusions des inspecteurs						
38. Infraction(s) apparente(s) notée(s), y compris des références à des instruments juridiques pertinentes						
39. Commentaires du capitaine						
40. Action prise						
41. Signature du capitaine						
42. Signature de l'inspecteur						