I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

RÈGLEMENT (CEE) N° 1956/88 DU CONSEIL

du 9 juin 1988

fixant les modalités d'application du programme d'inspection commune internationale adopté par l'Organisation des pêches de l'Atlantique du Nord-Ouest

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne,

vu le règlement (CEE) n° 170/83 du Conseil, du 25 janvier 1983, instituant un régime communautaire de conservation et de gestion des ressources de pêche (1), et notamment son article 11,

vu la proposition de la Commission,

considérant que la convention sur la future coopération multilatérale dans les pêches de l'Atlantique du Nord-Ouest, ci-après dénommée «convention NAFO», a été approuvée par le Conseil par le règlement (CEE) n° 3179/78 (2) et qu'elle est entrée en vigueur le 1er janvier 1979;

considérant que l'Organisation des pêches de l'Atlantique du Nord-Ouest (NAFO), instituée par la convention NAFO, a adopté un programme d'inspection mutuelle, prévoyant des droits réciproques d'arraisonnement et d'inspection des navires par les parties contractantes, puis de poursuite de l'État du pavillon et d'exercice de sanctions contre lui; que certaines lacunes sont apparues dans l'application de ce programme; que, en conséquence, la Communauté a, le 26 juin 1986, fait part de son intention de ne plus se considérer comme liée par le programme d'inspection mutuelle à partir du douzième mois suivant cette date; que, dans l'attente de l'adoption d'un programme NAFO révisé, le Conseil a adopté, par le règlement (CEE) n° 3251/87 (3), un programme intérimaire autonome de contrôle des navires communautaires dans la zone de réglementation;

considérant que la commission des pêches de la NAFO a adopté, le 10 février 1988, une proposition de programme modifié intitulé «programme d'inspection commune internationale»; que, conformément à l'article XI de la convention NAFO, la proposition deviendra exécutoire pour les parties contractantes à partir du 10 juin 1988, en l'absence d'objections de leur part; que le programme modifié est acceptable pour la Communauté;

considérant qu'il convient d'étendre l'inspection des navires communautaires dans la zone de réglementation pour assurer également le respect par ceux-ci d'autres mesures communautaires pertinentes de contrôle et de conservation des ressources de pêche;

considérant que, en vue de la surveillance des activités de pêche des navires communautaires dans la zone de réglementation, il est nécessaire que les États membres coopèrent entre eux et avec la Commission dans l'application du programme modifié et d'autres mesures communautaires pertinentes;

considérant que le programme modifié s'applique sans préjudice de l'obligation faite aux États membres, à l'article 1er du règlement (CEE) n° 2241/87 du Conseil, du 23 juillet 1987, établissant certaines mesures de contrôle à l'égard des activités de pêche (4), d'inspecter et de contrôler les navires communautaires qui se livrent à la pêche et à des activités connexes dans la zone de réglementation;

considérant qu'il y a lieu d'arrêter les modalités d'application du programme modifié et du présent règlement,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le programme d'inspection commune internationale adopté le 10 février 1988 par la commission des pêches de la NAFO, ci-après dénommé «programme», est applicable dans la Communauté.

Le texte du programme est joint au présent règlement.

Article 2

1. La Commission des Communautés européennes affecte des inspecteurs communautaires au programme. Ceux-ci peuvent être désignés par la Commission ou

(1) JO n° L 24 du 27. 1. 1983, p. 1.
(2) JO n° L 378 du 30. 12. 1978, p. 1.
(3) JO n° L 314 du 4. 11. 1987, p. 1.
(4) JO n° L 207 du 29. 7. 1987, p. 1.

par un État membre. Un inspecteur communautaire peut être embarqué à bord de tout navire d'un État membre effectuant ou sur le point d'effectuer une inspection dans la zone de réglementation de la NAFO.

2. Outre, les fonctions qu'ils exercent dans le cadre du programme, les inspecteurs communautaires inspectent, dans la zone de réglementation, les navires communautaires auxquels s'applique le programme, afin d'assurer le respect de toute autre mesure communautaire de conservation ou de contrôle applicable à ces navires.

Article 3

Les États membres coopèrent entre eux et avec la Commission dans l'application du programme.

Article 4

Les modalités d'application du présent règlement sont arrêtées, en tant que de besoin, selon la procédure prévue à l'article 14 du règlement (CEE) n° 170/83.

Article 5

Le règlement (CEE) n° 3251/87 est abrogé.

Article 6

Le présent règlement entre en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Il est applicable à partir du 10 juin 1988.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Luxembourg, le 9 juin 1988.

Par le Conseil

Le président

N. BLÜM

PROGRAMME D'INSPECTION COMMUNE INTERNATIONALE

1. i) Le contrôle est effectué par des inspecteurs des services de surveillance des pêches des parties contractantes affectés au programme d'inspection commune internationale, ci-après dénommé «programme».

   ii) Les autorités compétentes des parties contractantes notifient au secrétaire exécutif, au plus tard le 1er novembre de chaque année, les noms des inspecteurs et des navires d'inspection spéciaux (y compris les navires de pêche transportant des inspecteurs), ainsi que l'identité des hélicoptères affectés au programme conformément au paragraphe 12 de celui-ci.

   Les parties contractantes communiquent au secrétaire exécutif, avec, chaque fois que cela est possible, un préavis de deux mois, les modifications apportées à ces notifications.

   iii) Après notification au secrétaire exécutif, et en cas d'accord mutuel entre les parties contractantes intéressées, les inspecteurs affectés au programme par une partie peuvent être pris à bord des navires d'inspection spéciaux d'une autre partie affectés au programme.

   iv) Après réception de la notification des affectations au programme de la part d'une partie contractante, le secrétaire exécutif délivre à l'autorité concernée, pour chaque inspecteur de la partie en question, une pièce d'identité telle que décrite à l'annexe I. Cette pièce est numérotée. Chaque inspecteur doit la porter sur lui et la produire au moment où il monte à bord d'un navire.

   v) Les navires d'inspection spéciaux notifient immédiatement au secrétaire exécutif, par radio/télex, la date et l'heure à laquelle débutent leurs activités dans le cadre du programme. Tous les inspecteurs à bord sont réputés être des inspecteurs NAFO.

   vi) Entre les heures de début et de fin des activités accomplies dans le cadre du programme, les inspecteurs et les navires d'inspection spéciaux ne peuvent appliquer, vis-à-vis des navires relevant de la juridiction d'autres parties contractantes, les lois et règlements concernant la zone de la partie contractante qui les a affectés au programme.

   vii) Les navires d'inspection spéciaux notifient immédiatement au secrétaire exécutif, par radio/télex, la date et l'heure à laquelle s'achèvent leurs activités dans le cadre du programme.

   viii) Dans tous les cas, les heures visées sous vi) ci-dessus, sont consignées dans le journal de bord du navire. Les heures mentionnées dans celui-ci représentent les heures applicables sous vi) ci-dessus. Si, exceptionnellement, les notifications ne peuvent se faire, la mention dans le journal de bord équivaut à la constatation du respect des obligations énoncées sous v) et vii).

   ix) Le secrétaire exécutif communique le contenu des notifications effectuées par toute partie contractante dans le cadre du programme à tous les membres de la commission des pêches, ci-après dénommée «commission», dans les quinze jours suivant la date de leur réception.

2. i) Toute partie contractante vise à faire en sorte que, par une répartition équitable de ses inspections, toutes les parties contractantes dont des navires pêchent dans la zone de réglementation soient traitées sur un pied d'égalité.

   ii) Pour garantir l'objectivité de l'exécution et de la répartition des inspections entre les parties contractantes, le nombre des inspections effectuées par les navires d'une partie contractante sur des navires d'une autre partie contractante doit, dans la mesure du possible, refléter le rapport existant entre les activités de pêche de la partie inspectée et l'ensemble des activités de pêche dans la zone de réglementation, mesuré notamment sur la base du volume des prises et du nombre de jours passés sur les lieux de pêche.

3. Les autorités compétentes des parties contractantes notifient au secrétaire exécutif les noms des autorités désignées pour recevoir communication immédiate des infractions présumées, ainsi que les moyens leur permettant de recevoir des communications et d'y donner suite.

   Toute partie contractante ayant, à tout moment, plus de quinze navires engagés dans des activités de pêche, de traitement ou de transfert de poissons dans la zone de réglementation doit veiller, durant cette période, à la présence d'un inspecteur ou d'une autre autorité désignée dans un pays d'une partie contractante adjacente à la zone de la convention, pour recevoir la notification d'une infraction présumée et y donner suite sans tarder.

4. Tout navire ou hélicoptère affecté au programme et transportant un inspecteur doit arborer les signaux suivants pour indiquer que l'inspecteur procède à une inspection au titre du programme:

   a) de jour, dans des conditions de visibilité normale, deux flammes d'inspection telles que décrites à l'annexe II, disposées à la verticale l'une au-dessus de l'autre, de telle sorte qu'il n'y ait pas entre elles une distance supérieure à un mètre;

   b) le canot d'accostage doit arborer une flamme d'inspection telle que décrite à l'annexe II.

5. i) L'inspection et le contrôle effectués dans le cadre du programme s'appliquent, dans la zone de réglementation, aux navires suivants:

   a) navires de pêche exerçant ou ayant exercé des activités de pêche dans la zone de réglementation;

   b) navires équipés en vue du traitement du poisson à bord et effectuant ou ayant effectué des opérations de transfert de poissons dans la zone de réglementation;

   c) navires de transport assurant effectivement des opérations de transfert de poissons.

ii) Le capitaine de tout navire auquel s'applique le programme facilite la montée à bord lorsque le signal approprié lui est donné conformément au code international des signaux par un navire ou un hélicoptère transportant un inspecteur. Le navire faisant l'objet de la montée à bord ne doit pas être requis de stopper ou de manœuvrer au cours de l'opération de pêche, de la mise à l'eau ou de la remontée de l'engin de pêche. Le capitaine fournit toutefois:

a) pour les navires d'une longueur hors tout supérieure à 30 m, une échelle de coupée longue et utilisée de la manière décrite à l'annexe III;

b) l'assistance à la descente à bord à partir d'hélicoptères prévue dans les conditions spécifiées à l'annexe IV.

Dans les deux cas, le capitaine se conforme à la pratique de manœuvre habituelle devant permettre à l'équipe d'inspection de monter à bord dès que possible.

iii) Les procédures prévues pour le transfert direct de personnes se trouvant à bord d'un hélicoptère ne doivent pas obliger le capitaine d'un navire de pêche à prendre des mesures de précaution plus importantes que celles que prévoit le droit international.

iv) L'équipe d'inspection est composée, au maximum, de deux inspecteurs affectés au programme. L'usage d'armes pendant les inspections est interdit; en particulier, les inspecteurs ne peuvent porter d'armes. Sans préjudice des dispositions de la présente section, l'absence ou la non-utilisation d'armes ne doit pas être considérée comme une entrave à l'exécution des inspections par une partie contractante sur des navires battant son propre pavillon.

v) Le navire commandant une opération de chalutage par deux unités est tenu de décliner son identité en arborant une flamme ou un pavillon à l'approche d'un inspecteur.

6. i) Les inspections doivent avoir lieu de manière à n'entraîner qu'un minimum de perturbation et de gêne pour le navire, ses activités et ses captures. Sauf en cas d'infraction présumée, l'inspection ne doit pas durer plus de trois heures ni se prolonger au-delà de la remontée et de l'inspection du filet, et des prises si celles-ci durent plus longtemps.

Lorsqu'il constate une différence entre les prises enregistrées et son estimation des prises à bord du navire, l'inspecteur peut réexaminer les calculs, les procédures, les documents pertinents utilisés pour effectuer le relevé des prises dans la zone de réglementation et déterminer les prises à bord du navire; il doit ensuite quitter le navire dans l'heure suivant la fin de l'inspection initiale.

L'inspecteur doit limiter ses investigations à la constatation des faits en rapport avec l'observation des mesures de la commission auxquelles la partie contractante n'a pas objecté, en ce qui concerne le navire inspecté, conformément à l'article XII de la convention. L'inspection doit être menée à l'aide du rapport d'inspection dont le modèle figure à l'annexe V.

En ce qui concerne la rubrique 15 de l'annexe V, sans préjudice de toute objection formulée sur les quotas conformément à l'article XII de la convention, les inspecteurs dressent le bilan, par espèce et par division, de la capture effectuée par le navire dans la zone de réglementation lors du voyage en cours, en se fondant sur le journal de bord; ils le consignent ensuite dans le formulaire d'inspection. À cette fin, le voyage en cours est considéré comme commençant lorsque le navire entre dans la zone de réglementation et s'achevant lorsqu'il quitte la zone de la convention (incluant les ports limitrophes de ladite zone) pour plus de vingt jours consécutifs. Le voyage en cours ne doit pas être considéré comme achevé tant que le navire transporte à son bord du poisson pêché dans la zone de réglementaion.

En cas de difficulté linguistique, l'inspecteur ou le capitaine doit utiliser, dans la langue appropriée, la partie du questionnaire figurant à l'annexe VI.

Les parties contractantes peuvent obtenir, en s'adressant par écrit au secrétaire exécutif, que les inspecteurs se fondent sur les rapports figurant dans le journal de bord pour la période de quota, et non plus pour le voyage en cours, pour dresser le bilan, par espèce et par division, des prises effectuées par le navire dans la zone de réglementation, et consignent ce bilan dans la rubrique 15 du formulaire d'inspection.

En procédant à ses examens, l'inspecteur a la faculté de requérir du capitaine toute l'assistance nécessaire. Le capitaine doit faciliter le travail de l'inspecteur. Des commentaires peuvent être ajoutés au rapport d'inspection qui doit être signé par toutes les personnes requises d'après le formulaire. Une copie du rapport est remise au capitaine du navire.

Toute partie contractante inspectant un navire envoie par écrit les détails de toute infraction présumée aux autorités désignées de la partie contractante à laquelle appartient le navire inspecté, si possible au cours du jour ouvrable suivant la date de l'inspection. Les parties contractantes inspectant des navires communiquent, par l'intermédiaire du secrétaire exécutif, une liste des navires inspectés au cours d'une période de dix jours aux autorités désignées des parties contractantes auxquelles appartiennent les navires en question.

En cas d'infraction présumée ou de différence entre les captures enregistrées et l'estimation des prises à bord effectuée par l'inspecteur, une copie du rapport d'inspection avec documents à l'appui, y compris les secondes photographies, est transmise le plus rapidement possible aux autorités compétentes de la partie contractante à laquelle appartient le navire inspecté, après le retour au port du navire d'inspection. S'il y a d'autres rapports d'inspection, l'original est transmis, si possible dans un délai de trente jours, à une autorité désignée de la partie contractante à laquelle appartient le navire inspecté. Une copie de chaque rapport d'inspection est également envoyée au secrétaire exécutif.

ii) Sans préjudice de toute objection formulée sur les quotas conformément à l'article XII de la convention:

a) les inspecteurs sont habilités à inspecter et à mesurer l'ensemble des engins de pêche qui se trouvent prêts à l'utilisation sur le pont de service ou à proximité, ainsi qu'à inspecter et relever les estimations des prises se trouvant sur et sous les ponts, pour autant que cette inspection et ces mesures soient nécessaires pour établir si les mesures de la commission sont respectées;

b) les engins de pêche sont examinés conformément aux mesures de la commission;

c) la correspondance entre les données du journal de bord relatives à la zone de réglementation et les estimations des prises à bord s'y rapportant peut être vérifiée; les différences entre les captures enregistrées et l'estimation des prises à bord effectuée par l'inspecteur sont consignées, en pourcentage, à la rubrique 18 du rapport d'inspection (rubrique «commentaires»);

d) les inspecteurs peuvent également vérifier que les rapports rédigés au cours de la période de quota, jusqu'à la date de l'inspection, se trouvent à bord du navire conformément à la section 1 C 2 b) iii) des mesures d'application et de conservation de la NAFO.

iii) Tout inspecteur est habilité à examiner les prises, filets ou autres engins, ainsi que tout document pertinent jugé nécessaire pour vérifier le respect des mesures de la commission.

L'inspecteur qui constate une infraction présumée aux mesures:

— consigne l'infraction présumée dans le rapport, signe leurs annotations et les fait contresigner par le capitaine,

— consigne la date, le lieu et le type de l'infraction présumée constatée dans le journal de pêche ou dans un autre document pertinent et signe ces annotations. Il peut établir une copie de tout élément pertinent figurant dans ce document et invité le capitaine du navire à certifier à chaque page qu'il s'agit d'une copie conforme,

— est habilité à étayer la constatation de l'infraction présumée au moyen de photographies des engins ou des prises du bateau de pêche concerné, auquel cas une seconde photographie sera remise au capitaine du navire et annexée au rapport transmis à l'autorité compétente de la partie contractante à laquelle appartient le navire inspecté.

iv) Lorsqu'un inspecteur constate une infraction présumée aux mesures interdisant:

a) la pêche dans une zone fermée ou au moyen d'engins interdits dans une zone donnée;

b) la pêche de stocks ou d'espèces après la date à laquelle la partie contractante à laquelle appartient le navire a notifié au secrétaire exécutif que ses navires cesseraient toute activité de pêche directe de ces stocks ou espèces;

c) la pêche au titre d'un quota «autres» sans notification préalable au secrétaire exécutif ou plus de sept jours ouvrables après que le secrétaire exécutif a notifié à la partie contractante à laquelle appartient le navire inspecté que la pêche de ses stocks ou espèces au titre d'un quota «autres» devrait cesser,

afin de permettre à la partie contractante d'agir contre l'infraction présumée, l'inspecteur s'efforce immédiatement d'entrer en communication avec un inspecteur de la partie contractante à laquelle appartient le navire inspecté, qu'il sait se trouver à proximité, ou avec l'autorité désignée conformément au paragraphe 3 ci-dessus. À cette fin, le capitaine du navire faisant l'objet de l'inspection doit mettre à sa disposition l'équipement et l'opérateur radio de son navire pour envoyer et recevoir des messages.

À la demande de l'inspecteur, le capitaine doit interrompre toute activité de pêche que l'inspecteur peut estimer contraire aux mesures mentionnées aux points a) à c) ci-dessus. Pendant ce temps, l'inspecteur achève l'inspection et, s'il n'est pas en mesure, dans un délai raisonnable, de communiquer avec un inspecteur ou l'autorité désignée de la partie contractante à laquelle appartient le navire, il quitte le navire inspecté et entre, dès que possible, en communication avec l'un d'eux. Cependant, s'il réussit à établir une communication lors de sa présence à bord du navire inspecté, et à condition que l'inspecteur ou l'autorité désignée de la partie contractante à laquelle appartient le navire donne son accord, l'inspecteur peut demeurer à bord. Aussi longtemps que l'inspecteur est à bord, le capitaine ne peut reprendre son activité de pêche tant que l'inspecteur n'est pas suffisamment convaincu, à la suite de l'action entreprise par le capitaine du navire ou de sa communication avec un inspecteur ou l'autorité désignée de la partie contractante à laquelle appartient le navire, que l'infraction présumée ne sera pas répétée.

v) L'inspecteur responsable peut demander que le capitaine retire toute partie des engins de pêche qui lui paraît en contravention avec les mesures de la commission. Une marque d'identification est fixée solidement sur toute partie de l'engin de pêche qui paraîtrait à l'inspecteur avoir été utilisée en infraction, et l'inspecteur consigne ces données dans son rapport. La marque reste apposée sur l'engin jusqu'à ce qu'il ait été examiné par un inspecteur ou l'autorité désignée de la partie contractante à laquelle appartient le navire, qui décideront du sort de l'engin en question.

iv) L'inspecteur peut photographier l'engin de pêche de telle sorte que la marque d'identification et les dimensions de l'engin considéré soient visibles et les objets photographiés doivent être énumérés dans le rapport. Une seconde photographie doit être remise au capitaine du navire.

7. L'autorité compétente d'une partie contractante qui a reçu notification d'une infraction présumée commise par un navire lui appartenant doit agir promptement pour recevoir et examiner la preuve de l'infraction présumée, mener toute autre enquête supplémentaire nécessaire pour la suite à donner à l'infraction présumée et, dans la mesure du possible, monter à bord du navire concerné. L'autorité compétente de la partie contractante à laquelle appartient le navire concerné doit également coopérer pleinement avec l'autorité compétente de la partie contractante ayant désigné l'inspecteur, afin de garantir que la preuve de l'infraction présumée sera établie et conservée sous une forme facilitant une action judiciaire en la matière.

   L'autorité compétente d'une partie contractante qui a reçu notification de l'existence de différences entre les prises enregistrées et les estimations de l'inspecteur doit, dans la mesure du possible, monter à bord du navire concerné et, de toute façon, coopérer avec les inspecteurs NAFO afin de garantir que la preuve sera établie et conservée sous une forme facilitant une action judiciaire et elle doit mener toute enquête supplémentaire nécessaire pour lui permettre de décider d'une action complémentaire appropriée.

8. L'inspecteur qui constate le refus de la part d'un navire de laisser l'équipe d'inspection monter à bord après avoir reçu le signal approprié:

   i) fait rapport, dès que possible, sur l'infraction présumée, à tout inspecteur de la partie contractante à laquelle appartient le navire concerné, qu'il sait être à proximité, ou à une autorité désignée de cette partie contractante;

   ii) établit un rapport fournissant le maximum d'informations possible, y compris la nature du signal, la distance à partir de laquelle il a été donné, la visibilité existant à ce moment-là, l'état de la mer, les conditions relatives au vent et aux glaces.

9. Toute résistance opposée à un inspecteur ou tout manquement à l'observation de ses directives sont traités par l'État du pavillon comme si l'inspecteur était un inspecteur de cet État.

10. Les inspecteurs s'acquittent de leur mandat conformément aux règles énoncées dans le programme, mais demeurent sous le contrôle opérationnel des autorités de leur partie contractante et sont responsables envers ces dernières.

11. Les autorités compétentes des parties contractantes donnent aux rapports rédigés par les inspecteurs des autres parties contractantes dans le cadre du programme le même poids et la même suite qu'à ceux établis par leurs propres inspecteurs. Les dispositions du présent paragraphe n'obligent pas les autorités compétentes d'une partie contractante à accorder au rapport rédigé par un inspecteur étranger une valeur de preuve supérieure à celle que ce rapport posséderait dans le pays de l'inspecteur. Les autorités compétentes des parties contractantes collaborent en vue de faciliter toute procédure judiciaire ou autre découlant d'un rapport présenté par un inspecteur dans le cadre du programme.

12. Les autorités compétentes des parties contractantes informent le secrétaire exécutif, pour le 1er novembre de chaque année, des plans prévisionnels de participation de ses inspecteurs, navires et hélicoptères au programme au cours de l'année civile suivante, et le secrétaire exécutif peut adresser des suggestions aux autorités compétentes des parties contractantes en vue de la coordination de leurs opérations dans ce domaine, y compris le nombre d'inspecteurs et celui des navires et hélicoptères transportant des inspecteurs.

13. Les autorités compétentes de chacune des parties contractantes communiquent au secrétaire exécutif, au plus tard le 1er mars de chaque année, pour l'année civile précédente:

   i) le nombre d'inspections effectuées par celles-ci dans le cadre du programme, en précisant le nombre d'inspections sur les navires de chaque partie contractante et, en cas d'infraction présumée, la date et le lieu de l'inspection du navire concerné ainsi que la nature de l'infraction en question;

   ii) la suite donnée aux infractions présumées qui leur ont été notifiées par une partie contractante. Les infractions présumées doivent être signalées annuellement jusqu'à ce qu'une décision finale soit intervenue dans le cadre de la législation de l'État du pavillon; toute sanction prise doit faire l'objet d'une description en termes spécifiques;

   iii) les différences qu'elles considèrent comme importantes entre les prises consignées dans le journal de bord des navires de leur partie contractante et les estimations des prises à bord des navires effectuées par les inspecteurs. Les cas considérés comme importants doivent être signalés annuellement jusqu'à ce que la NAFO soit informée des suites données, y compris les sanctions prises dans le cadre de la législation de l'État du pavillon. Ces sanctions doivent faire l'objet d'une description en termes spécifiques.

14. i) En cas de désaccord sur l'interprétation ou l'application du programme, les parties contractantes concernées se consultent en vue d'essayer de mettre fin à ce désaccord.

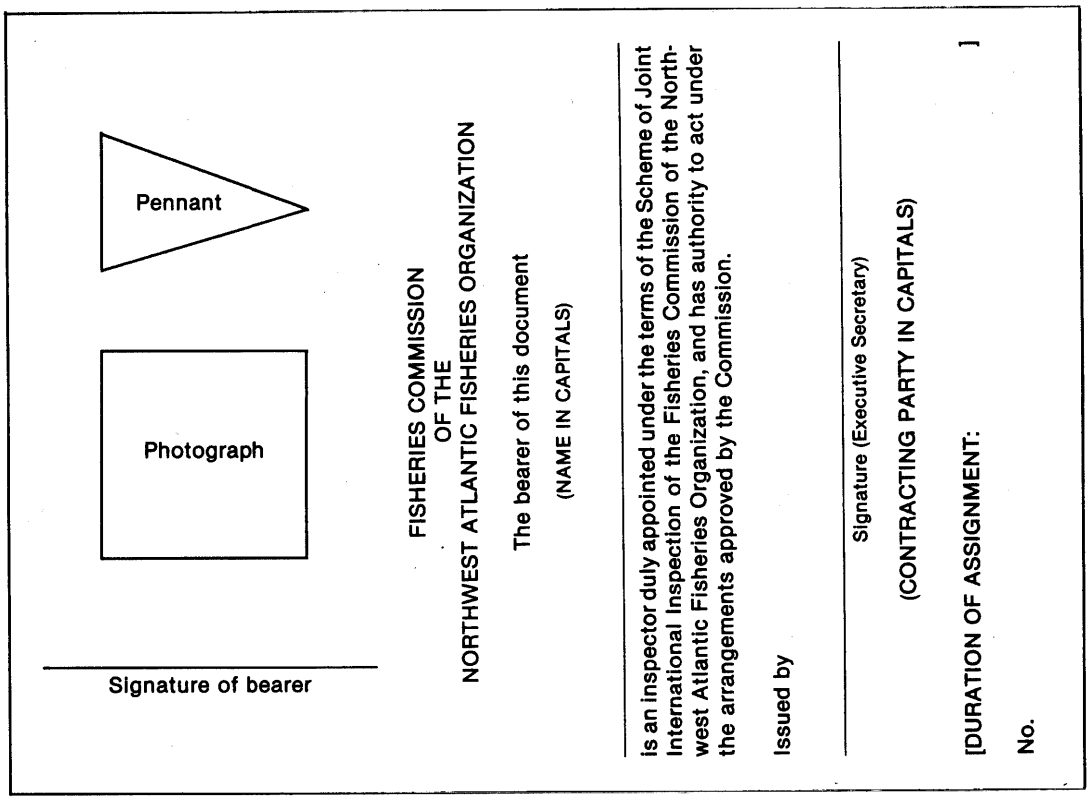
   ii) Si le désaccord subsiste au terme des consultations, le secrétaire exécutif, à la demande d'une partie contractante, en fait état au cours d'une réunion spéciale du comité permanent de contrôle international (STACTIC). Le STACTIC rédige un rapport sur le désaccord et le transmet à la commission des pêches dans les deux mois suivant la réunion susmentionnée.

   iii) Après réception du rapport du STACTIC, toute partie contractante peut, dans un délai supplémentaire de deux mois, demander une réunion spéciale de la commission des pêches pour étudier ledit rapport et prendre les mesures appropriées.

ANNEXE I

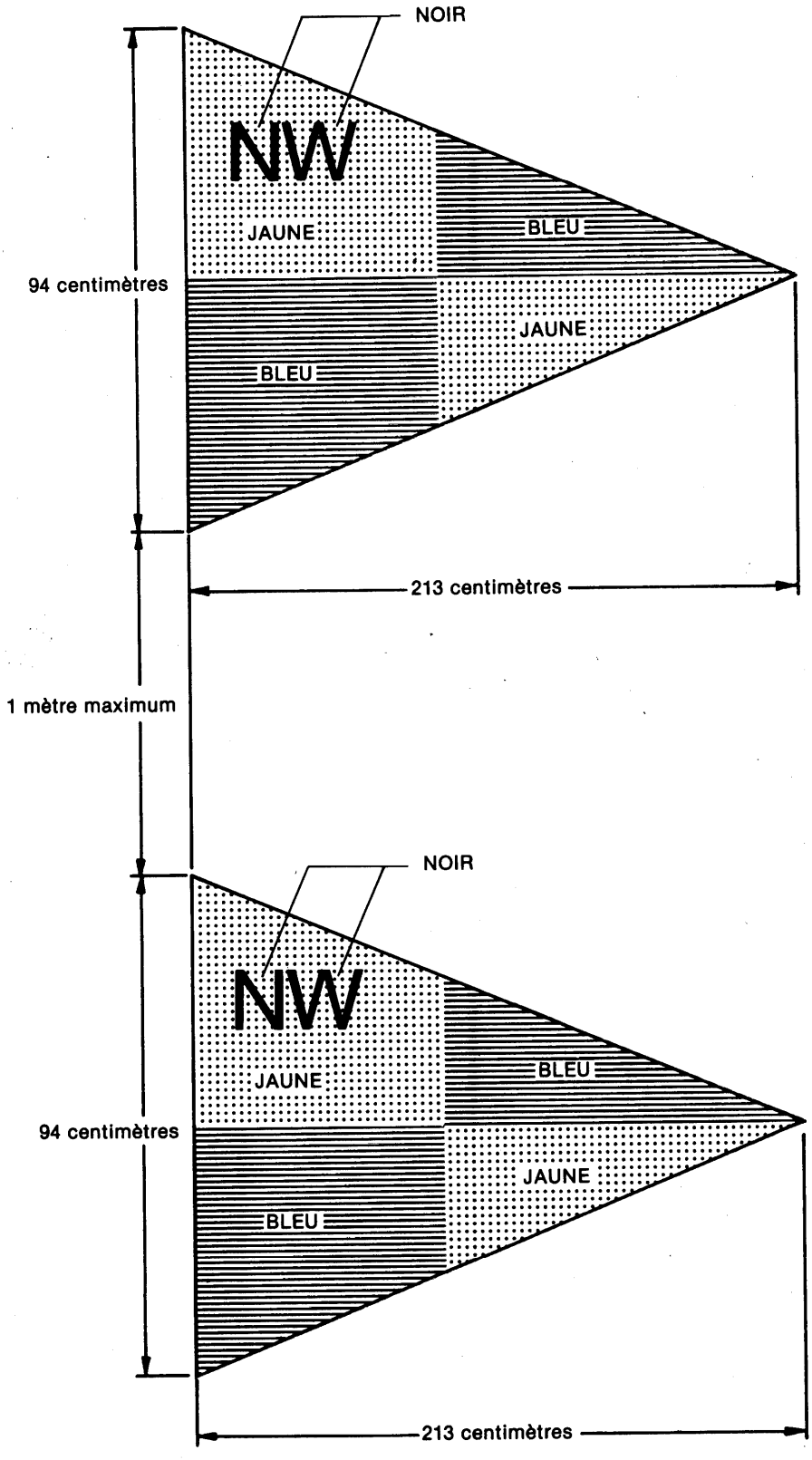
PIÈCE D'IDENTITÉ DE L'INSPECTEUR

(Dimensions minimales 8,5 × 5,5 centimètres)



ANNEXE II

FLAMMES D'INSPECTION



ANNEXE III

CONSTRUCTION ET UTILISATION DE L'ÉCHELLE DE COUPÉE

1. Les échelles de coupée doivent être conçues de manière à permettre aux inspecteurs de monter à bord et d'en descendre en mer en toute sécurité. Les échelles de coupée doivent être propres et en bon état.

2. L'échelle doit être fixée de manière à ne pas être souillée par des matières éventuellement déversées par le bateau, à ce que chaque marche demeure fermement appuyée contre le flanc du bateau, éloignée le plus possible des cambrures que peut présenter la coque du navire et à permettre à l'inspecteur d'accéder en toute sécurité au navire.

3. Les marches de l'échelle de coupée doivent présenter les caractéristiques suivantes:

   a) être constituées de bois dur ou de tout autre matériau ayant des propriétés équivalentes et être d'une seule pièce exempte de nœuds et ayant une surface antidérapante efficace; les quatre marches les plus basses doivent être en caoutchouc offrant une résistance et une rigidité suffisantes ou en tout autre matériau présentant des caractéristiques équivalentes;

   b) avoir une longueur de 480 millimètres (19 pouces), une largeur de 115 millimètres (4 pouces et demi) et une profondeur de 25 millimètres (1 pouce) au moins, à l'exclusion de tout dispositif antidérapant;

   c) être espacées de 300 millimètres (12 pouces) au moins et de 380 millimètres (15 pouces) au plus et être fixées de manière à rester horizontales.

4. Aucune échelle de coupée ne doit comporter plus de deux marches de rechange fixées par un procédé différent de celui utilisé pour les marches initiales de l'échelle et toute marche fixée de cette façon doit être remplacée, dans un délai raisonnable, par une marche fixée comme les autres marches permanentes de l'échelle.

5. Les cordes latérales de l'échelle doivent être constituées par deux cordages en manille non recouverts, ou par des cordes équivalentes dont la circonférence respective doit être continue, sans raccordement, jusqu'à la marche supérieure; deux tire-veille convenablement fixés au navire et dont la circonférence est de 65 millimètres (2 pouces et demi) au moins ainsi qu'une corde de secours doivent être prêts à l'emploi en cas de besoin.

6. Des barres en bois dur ou en tout autre matériau ayant des propriétés équivalentes, d'une seule pièce et d'une longueur non inférieure à 1,8 mètre (5 pieds 10 pouces) doivent être prévues à des intervalles empêchant l'échelle de coupée de subir des torsions. La barre la plus basse devra se situer sur la cinquième marche à partir du bas de l'échelle, l'intervalle entre chaque barre et la suivante ne devant pas être supérieure à neuf marches.

7. Des moyens doivent être prévus pour assurer une entrée et une sortie sûres et aisées à partir du sommet de l'échelle de pilote ou de toute échelle de commande ou encore de tout autre dispositif. Lorsque ce passage a lieu par une entrée dans les lisses ou dans le pavois, des poignées appropriées doivent être prévues. Lorsque le passage s'effectue au moyen d'une échelle de pavois, celle-ci doit être fixée de manière fiable à la lisse de ce dernier ou de la plate-forme et deux épontilles doivent être montées au point d'entrée ou de sortie de bord, espacées de 0,70 mètre (2 pieds 3 pouces) au moins et de 0,80 mètre (2 pieds 7 pouces) au plus. Chaque épontille doit être fixée de manière rigide à la coque du navire, à sa base ou près de celle-ci ainsi qu'en un point plus élevé; elle ne doit pas avoir un diamètre inférieur à 40 millimètres (1 pouce et demi) et ne doit pas dépasser de moins de 1,20 mètre (3 pieds 11 pouces) le pavois.

8. Un éclairage doit être assuré la nuit, de telle sorte que l'échelle de coupée mise en place et l'endroit où l'inspecteur monte à bord du navire soient convenablement éclairés. Une bouée équipée d'un système d'allumage spontané doit se trouver à portée de la main et prête à être utilisée en cas de besoin. Un halère doit également se trouver à portée de la main, prêt à l'emploi en cas de nécessité.

9. Des moyens doivent être prévus pour permettre l'utilisation de l'échelle de coupée des deux côtés du navire.

10. La mise en place de l'échelle ainsi que l'embarquement et le débarquement de l'inspecteur doivent être supervisés par un officier responsable du navire.

11. Au cas où, dans un bateau donné, des caractéristiques techniques telles que des bandes de protection entraveraient la mise en œuvre de l'une de ces mesures, des arrangements spéciaux approuvés par la commission doivent être pris afin d'assurer que les personnes soient à même de monter à bord et d'en descendre en toute sécurité.

ANNEXE IV

PROCÉDURES PERMETTANT LE TRANSFERT D'ÉQUIPES D'INSPECTION ENTRE HÉLICOPTÈRES ET NAVIRES

1. Le commandant de bord d'hélicoptère assure, sous sa responsabilité, la sécurité des personnes qui sont transférées entre un navire et l'hélicoptère pendant tout le temps au cours duquel la personne transférée est reliée à l'hélicoptère au moyen de l'élingue et du treuil de hissage.

2. Le capitaine du bateau est tenu de respecter les procédures suivantes pour assister l'hélicoptère:

   i) tenter de communiquer par radio dans une langue commune;

   ii) modifier sa route et sa vitesse si on lui en donne l'instruction et s'il en a la possibilité;

   iii) maintenir sa route et conserver la même vitesse régulière pendant toute la durée des opérations de transfert à moins que la sécurité du bateau ne soit en danger;

   iv) donner une indication visuelle du vent apparent au moyen d'une flamme ou d'un autre accessoire convenant à cet effet;

   v) dégager l'aire de transfert de tout objet qui pourrait être emporté par le vent;

   vi) pendant le transfert, les transmissions radio ne seront pas effectuées au moyen d'antennes métalliques verticales (haute fréquence) se trouvant dans le voisinage immédiat de l'aire de transfert. Si de telles transmissions se révèlent nécessaires, l'hélicoptère en sera averti afin que les opérations de transfert puissent être retardées; si une ligne de guidage est d'abord descendue, des membres de l'équipage seront rendus disponibles afin de manœuvrer cette ligne dans le but d'aider au transfert de l'équipe d'inspection et seulement de l'équipe d'inspection, les autres lignes et fils métalliques ne pouvant pas être touchés par l'équipage du navire jusqu'à ce que l'équipe d'inspection les ait fixés sur le pont du navire;

   vii) dans la mesure du possible, prendre toutes les mesures appropriées afin qu'aucune ligne ou aucun accessoire descendu de l'hélicoptère s'accroche ou ne s'engage dans les superstructures du navire.

3. L'hélicoptère arborant la flamme d'inspection fera connaître au navire son intention de déposer un homme à bord par:

   i) transmission radio sur la fréquence de 2 182 kHz sur le canal VHF-FM 16 ou sur d'autres fréquences convenues;

   ii) indications optiques ou acoustiques au moyen d'un signal *ad hoc* extrait du code international des signaux comme indiqué au paragraphe 7;

   iii) vol stationnaire au-dessus ou à proximité de la position choisie en vue du transfert, conjointement avec les signaux de mains du code international des signaux mentionnés au paragraphe 4.

4. i) *Signal:* indication de la direction au moyen du bras ou de la main

utilisé par:	*signification:*
l'hélicoptère	je souhaite opérer le transfert ou la montée à bord dans la direction indiquée.

ii) *Signal:* mouvement vertical du bras ou d'un drapeau ou indication «pouce levé»

utilisé par:	*situation:*	*signification:*
l'un et l'autre	avant transfert	prêt à opérer le transfert;
le navire	avant transfert	je souhaite le transfert à partir de cette position;
l'hélicoptère	après avoir jeté la ligne de guidage	soulevez le mou de la ligne de guidage;
l'hélicoptère	après avoir soulevé le mou de la ligne de guidage	tirez doucement sur la ligne de guidage;
l'un et l'autre	à tout moment	toute réponse affirmative.

iii) *Signal:* mouvement horizontal du bras ou d'un drapeau, ou indication «pouce vers le bas»

utilisé par:	*situation:*	*signification:*
le navire	avant transfert	le transfert n'est pas recommandé à partir de cette position, je recommande une position de rechange (et indication au moyen de la main de la position désirée);
l'un et l'autre	avant transfert	je ne suis pas paré pour opérer le transfert;
le navire	pendant le transfert	je vous demande d'arrêter l'opération de transfert;
l'hélicoptère	après avoir jeté la ligne de guidage	de relâcher la tension de la ligne de guidage;
l'hélicoptère	après avoir donné du mou à la ligne de guidage;	de lâcher la ligne de guidage;
l'un et l'autre	à tout moment	toute réponse négative.

5. L'affichage optique du symbole YU par l'hélicoptère ou la transmission radio de *Yankee Uniform* au bateau de pêche signifie que les signaux énumérés au paragraphe 7 vont être utilisés pour les communications relatives à l'inspection.

6. Les situations énumérées ci-après constituent des exemples représentatifs des conditions dans lesquelles le transfert direct de personnes se trouvant à bord de l'hélicoptère ne sera pas effectué:

   i) le commandant de bord de l'hélicoptère ou le capitaine du bateau estime que l'espace dégagé pour le transfert est insuffisant ou qu'il y a trop d'obstacles;

   ii) le mouvement du navire est trop important pour que, de l'avis du commandant de bord de l'hélicoptère ou du capitaine du navire, le transfert puisse être effectué sans risque;

   iii) l'hélicoptère ne peut pas se mettre en position de vol stationnaire dans des conditions de vent apparent acceptables;

   iv) il existe d'autres risques qui mettent en danger la sécurité de l'hélicoptère, du navire ou des personnes qui sont transférées.

7.

Signal OMI:	*Signification OMI:*	*Remarques:*
SQ 3	Stoppez ou mettez en panne, j'ai l'intention de monter à bord	L'affichage de la flamme d'inspection indique la présence dans l'hélicoptère d'une équipe d'inspection mandatée
MG	Gouvernez sur le cap . . .	Route correcte
IK-RQ	Je vous demande de filer à . . . nœuds	
AZ	Je suis dans l'impossibilité de descendre, mais je peux vous hisser	Indication qu'on a l'intention d'entreprendre un transfert de personnes (utilisé conjointement avec le signal BB)
BB1-RQ	Demande l'autorisation de me poser sur le pont: êtes-vous paré à me recevoir à l'avant	Utilisé conjointement avec le signal AZ pour indiquer que l'hélicoptère ne va pas se poser mais va entreprendre une opération de transfert à partir de l'hélicoptère à l'endroit indiqué
BB2-RQ	Demande l'autorisation de me poser sur le pont: êtes-vous paré à me recevoir au milieu du navire	
BB3-RQ	Demande l'autorisation de me poser sur le pont: êtes-vous paré à me recevoir à l'arrière	
K	Je voudrais entrer en communication avec vous au moyen de . . . (extraits du tableau 1 de l'OMI) 6 . . . pavillons du code international 8 . . . transmission par radio sur 2182 kHz 9 . . . transmission par radio VHF sur le canal 16	
YX	Je désire communiquer par radio sur la fréquence indiquée	
C	Oui (affirmatif)	
N	Non (négatif)	*November Oscar* lors de transmission radio ou de vive voix
YU	Je vais entrer en communication avec votre station au moyen du code international des signaux	
BT	Un hélicoptère se dirige vers vous en ce moment (ou à l'heure indiquée)	

ANNEXE V

COMMISSION DE L'ORGANISATION DES PÊCHES DE L'ATLANTIQUE DU NORD-OUEST
RAPPORT D'INSPECTION

(Inspecteur: Veuillez écrire en majuscules d'imprimerie)

1. Les formulaires de rapport d'inspection doivent se présenter en carnets; chaque feuillet doit comporter un original et deux copies sur papier carbone (de préférence coloré et de préférence une feuille jaune et une feuille verte).

2. Les liasses doivent être perforées au sommet et à la base pour pouvoir être détachées facilement.

3. Les points 1 à 8 et le point 18 du rapport doivent être complétés à l'encre rouge.

4. Les carnets devraient, de préférence, être reliés et comporter 20 liasses complètes du rapport à trois feuillets.

5. Les feuillets de la liasse détachée devraient avoir comme dimensions 355,5 mm (14'') en longeur et 216 mm (8,5'') en largeur.

Note au capitaine d'un bateau de pêche

L'inspecteur doit produire une pièce d'identité au moment où il monte à bord. Il est alors en droit d'inspecter et de mesurer tous les engins de pêche se trouvant sur le pont de service ou à proximité et qui sont prêts à l'utilisation, les prises se trouvant sur ou sous les ponts ainsi que tout document pertinent. Cette inspection a pour objet de vérifier si vous vous conformez aux dispositions NAFO auxquelles votre partie contractante n'avait soulevé aucune objection et, en dépit de telles objections, contrôler quand même les inscriptions du journal de bord pour la zone de réglementation et les prises à bord.

L'inspecteur ne vous demandera pas de relever vos filets, mais il peut rester à bord jusqu'à ce que le filet soit relevé.

INSPECTEUR(S)

1. Nom(s) .....

..... Partie contractante .....

2. Nom et lettres et/ou numéro d'identification du navire le transportant .....

INFORMATIONS RELATIVES AU NAVIRE INSPECTÉ

3. Partie contractante et port d'enregistrement .....

4. Nom et numéro d'enregistrement .....

5. Nom du capitaine .....

6. Nom et adresse du propriétaire .....

.....

7. Position déterminée par le capitaine du navire d'inspection à ..... GMT;

latitude ..... longitude .....

a) équipement utilisé pour déterminer la position .....

8. Position déterminée par le capitaine du bateau de pêche à ..... GMT;

latitude ..... longitude .....

a) équipement utilisé pour déterminer la position .....

DATE ET HEURES DU DÉBUT ET DE LA FIN DE L'INSPECTION

9. Date ..... Heure de montée à bord ..... GMT. Heure de départ ..... GMT.

ENGINS DE PÊCHE INSPECTÉS SUR LE PONT DE SERVICE OU À PROXIMITÉ

10.

	Premier filet	Deuxième filet	Troisième filet
Type de filet (chalut, senne, etc.)			
Matériel (classe chimique, si possible)			
Fil simple ou double			
Filet (mesuré mouillé) — sur ou à proximité du pont			
Type de dispositifs fixés au filet et inspectés			
Observations			

DÉTERMINATION DU MAILLAGE — EN MILLIMÈTRES

11. Cul des filets (y compris la ou les rallonges, le cas échéant) — échantillons de 20 mailles

	Largeur (maillage)	Largeur moyenne	Dimensions légales
premier filet			
deuxième filet			
troisième filet			

Tablier de protection — Échantillons de . . . . . mailles

premier filet			
deuxième filet			
troisième filet			

Partie restante du filet — Échantillons de 20 mailles

premier filet			
deuxième filet			
troisième filet			

12. Les rapports des prises ont-ils été gardés à bord pendant la durée de la période de quota?
OUI/NON

RÉSULTAT DE L'INSPECTION DU POISSON À BORD

13. Résultat de l'inspection du poisson lors du dernier trait (si nécessaire).

Tonnes au total	Espèces pêchées	Pourcentage de chaque espèce	Pourcentage des rejets en mer
	Prises totales		

14. Résultat de l'inspection des captures à bord

Espèce de poisson selon le code 3-Alpha	Estimation de l'inspecteur (en tonnes)

Commentaire de l'inspecteur sur la manière dont sont calculées les estimations

.....

.....

.....

15. Sommaire des prises tiré du journal de bord pour le voyage en cours (1)/la periode de quota (2)

Date d'entrée dans la zone de réglementation	Division	Espèce de poisson selon le code 3-Alpha	Captures (en tonnes)	Manière de transformation	Rejets

(1) Le «voyage en cours» est considéré comme commencé au moment où le navire entre dans la zone de réglementation et terminé au moment où le navire quitte la zone régie par la convention (les ports limitrophes de cette zone régie par la convention faisant partie de cette zone) pour une période de plus de vingt jours consécutifs. Le voyage en cours ne sera pas considéré comme étant fini aussi longtemps que le navire à bord des prises provenant de la zone de réglementation.

(2) Le cas échéant, selon le point 6 sous i) sixième alinéa du programme.

Note au capitaine du bateau de pêche

À ce stade, l'inspection est terminée sauf si une infraction présumée a été découverte. Dans le cas contraire, passez au point 20. Si une infraction présumée a été découverte, l'inspecteur inscrit l'infraction ici et signe à cet endroit. Vous devez contresigner pour indiquer que vous avez été informé de l'infraction. Votre signature n'est pas une reconnaissance de votre part de l'infraction présumée.

16. Nature de l'infraction présumée: .....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Signature de l'inspecteur: .....

Signature du capitaine: .....

En cas de constatation d'une infraction présumée, l'inspecteur peut:

1) examiner et photographier les engins du bateau de pêche, les prises, les journaux de bord ou tout autre document pertinent;

2) vous demander de cesser de pêcher si l'infraction présumée consiste en:

   a) une pêche dans une zone fermée ou une pêche à l'aide d'un engin interdit dans une zone spécifique;

   b) une pêche pour des stocks ou espèces après la date à laquelle la partie contractante du navire inspecté a notifié au secrétaire exécutif que ses navires cesseraient une pêche directe de ces stocks ou espèces et

   c) une pêche sur un quota «autres» sans notification préalable au secrétaire exécutif ou plus de sept jours ouvrables après que le secrétaire exécutif a notifié à la partie contractante du navire inspecté que la pêche au titre d'un quota «autres» devrait être arrêtée pour ce stock ou cette espèce.

Avant de vous demander de cesser de pêcher, l'inspecteur doit immédiatement s'efforcer d'entrer en communication avec un inspecteur de votre partie contractante qu'il sait se trouver à proximité ou avec l'autorité désignée de votre partie contractante. À cette fin, vous devez mettre votre équipement radio et votre opérateur à la disposition de l'inspecteur. Si l'inspecteur n'est pas en mesure de communiquer avec un inspecteur de votre partie contractante ou une autorité désignée, il complète son inspection et quitte votre navire. Tant que l'inspecteur est à bord, vous ne pouvez reprendre votre activité de pêche que si vous l'avez convaincu que vous ne répéterez pas l'infraction présumée, par exemple parce que vous avez changé de zone ou détaché les engins illégaux.

COMMENTAIRES ET OBSERVATIONS

17. Documents contrôlés à la suite d'une infraction présumée .....

18. Commentaires: (dans le cas d'une différence entre l'estimation des prises à bord et les mentions de prises dans le journal de bord, notez cette différence en pourcentage)

.....

.....

.....

19. Objets photographiés en relation avec l'infraction présumée .....

.....

.....

20. Autres commentaires, déclarations et/ou remarques de l'inspecteur (des inspecteurs) .....

.....

.....

21. Déclarations du second inspecteur ou du témoin .....

.....

22. Nom et signature du second inspecteur ou du témoin .....

.....

23. Signature de l'inspecteur responsable .....

24. Déclaration du ou des témoins du capitaine .....

.....

.....

25. Nom et signature du ou des témoins du capitaine .....

.....

26. Accusé de réception du rapport:

Je soussigné, capitaine du navire ....., certifie avoir reçu ce jour même copie du présent rapport et les deuxièmes photographies. Le fait d'avoir signé ce rapport ne signifie pas que j'en accepte tous les éléments.

Date ..... Signature .....

27. Commentaires et signature du capitaine du navire .....

.....

.....

LA COPIE EST DESTINÉE AU CAPITAINE DU NAVIRE, L'ORIGINAL ÉTANT CONSERVÉ PAR L'INSPECTEUR POUR ÊTRE DIFFUSÉ À QUI DE DROIT.

ANNEXE VI

QUESTIONNAIRE D'INSPECTION

1. Je suis inspecteur en vertu du programme. Voici mon document d'identité. Je voudrais inspecter vos filets/autres engins de pêche/prises/documents.
2. Je voudrais rencontrer le capitaine de ce navire.
3. Voudriez-vous me donner votre nom.
4. Veuillez coopérer avec moi pour l'examen de vos prises/équipements/documents conformément aux mesures de la commission.
5. Veuillez relever votre position actuelle et noter l'heure exacte.
6. Selon moi, vous êtes à . . . . . .° de latitude et . . . . . .° de longitude, à . . . . . GMT. Êtes-vous d'accord?
7. Voudriez-vous contrôler votre position à l'aide des instruments dont est équipé le navire d'inspection?
8. Êtes-vous d'accord maintenant?
9. Veuillez me présenter les documents attestant la nationalité de votre navire/les documents d'immatriculation/le journal de bord/le(s) journal(aux) de pêche.
10. Veuillez indiquer le nom et l'adresse des propriétaires de ce navire à l'endroit que je vous montre sur le formulaire d'inspection.
11. Quelles sont les principales espèces que vous pêchez?
12. Pêchez-vous du poisson qui sera réduit en farine?
13. Je suis d'accord.
14. Oui.
15. Je ne suis pas d'accord.
16. Non.
17. Veuillez me conduire à la passerelle/au pont de pêche/à l'espace de traitement/aux cales de poisson.
18. Utilisez-vous des dispositifs fixés sur les filets? Si tel est le cas, de quel type sont-ils? Veuillez l'indiquer à l'endroit que je vous montre.
19. Veuillez allumer ces feux.
20. Je désire examiner ce filet/tablier de protection.
21. Montrez-moi les autres engins de pêche qui se trouvent sur le pont de pêche ou à proximité.
22. Montrez-moi votre jauge si vous en avez une.
23. Demandez à vos hommes de tenir ce filet pour que je puisse le mesurer.
24. Veuillez immerger ce filet pendant dix minutes.
25. J'ai inspecté . . . . . mailles de ce filet.
26. Vérifiez si j'ai noté avec précision la largeur des mailles que j'ai mesurées à l'endroit que je vous indique sur le formulaire d'inspection.
27. Je désire inspecter vos prises. Avez-vous fini de trier le poisson?
28. Veuillez me montrer ces poissons.
29. Je désire évaluer dans vos prises la proportion d'espèces faisant l'objet d'une réglementation.
30. Veuillez vous reporter à la copie du formulaire d'inspection dans votre propre langue et me donner les informations nécessaires pour me permettre de remplir celui-ci. Je vous indiquerai quelles parties.
31. Si vous n'apportez pas la collaboration que je vous ai demandée, je notifierai votre refus à la partie contractante dont vous relevez.
32. J'ai constaté que la largeur moyenne des mailles de ce filet était de . . . millimètres. Ceci est inférieur à la taille minimale autorisée et j'en informerai la partie contractante dont vous relevez.
33. J'ai constaté la présence de dispositifs fixés sur les filets/d'autres engins de pêche interdits. J'en aviserai la partie contractante dont vous relevez.
34. Je vais maintenant apposer la marque d'identification sur cet engin de pêche qui doit rester tel quel, avec cette marque, jusqu'à ce qu'un inspecteur de la partie contractante dont vous relevez puisse les voir à sa demande.

35. J'ai constaté que . . . . . poissons n'avaient pas la taille requise. J'en informerai la partie contractante dont vous relevez.

36. Je constate que vous êtes manifestement en train de pêcher dans cette zone/pendant une période interdite/à l'aide d'engins interdits/des stocks ou des espèces interdits. J'en informerai la partie contractante dont vous relevez.

37. J'ai constaté la présence à bord de prises accessoires d'espèces faisant l'objet d'une réglementation dans des quantités excédant les quantités autorisées. J'en informerai la partie contractante dont vous relevez.

38. J'ai établi plusieurs copies des éléments d'information suivants figurant dans ce document. Veuillez les certifier conformes en les signant.

39. Je voudrais communiquer avec une autorité désignée de la partie contractante dont vous relevez. Veuillez faire envoyer ce message et faire en sorte que les réponses éventuelles puissent me parvenir.

40. Souhaitez-vous faire des observations sur cette inspection, notamment sur la façon dont elle a été menée et sur le comportement du ou des inspecteurs? Si tel est le cas, veuillez les faire figurer à l'endroit que je vous indique sur le formulaire d'inspection, sur lequel j'ai consigné mes propres constatations. Veuillez signer ces observations. Avez-vous des témoins qui souhaitent faire des remarques? Si tel est le cas, ils peuvent les faire figurer à l'endroit que je vous indique sur le formulaire d'inspection.

41. Je quitte votre navire. Merci.