31988R1956

REGULAMENTUL (CEE) NR. 1956/88 AL CONSILIULUI
din 9 iunie 1988
de stabilire a normelor de aplicare a programului de inspecție comună internațională adoptat de către Organizația pentru Pescuit în Atlanticul de Nord-Vest

CONSILIUL COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene,

având în vedere Regulamentul (CEE) nr. 170/83 al Consiliului din 25 ianuarie 1983 privind instituirea unui sistem comunitar de conservare și administrare a resurselor de pescuit ([1]), și în special articolul 11,

având în vedere propunerea Comisiei,

întrucât convenția privind viitoarea cooperare multilaterală în domeniul pescuitului în Atlanticul de Nord-Vest, în continuare numită „convenția NAFO", a fost aprobată de Consiliu prin Regulamentul (CEE) nr. 3179/78 ([2]) și întrucât aceasta a intrat în vigoare la 1 ianuarie 1979;

întrucât Organizația pentru Pescuit în Atlanticul de Nord-Vest (NAFO), instituită prin convenția NAFO, adoptă un program de inspecție reciprocă, prin care se stabilesc drepturi reciproce de vizitare și de inspecție a navelor de către părțile contractante și apoi de urmărire a statului căruia îi aparține pavilionul și de aplicare de sancțiuni împotriva acestuia; întrucât au apărut anumite nereguli în aplicarea programului; întrucât, prin urmare, la 26 iunie 1986, Comunitatea și-a făcut cunoscută intenția de a nu se mai considera legată de programul de inspecție reciprocă, începând cu cea de-a douăsprezecea lună după această dată; întrucât, până la adoptarea unui program NAFO revizuit, Consiliul adoptă, prin Regulamentul (CEE) nr. 3251/87 ([3]), un program interimar autonom de control al navelor comunitare în zona de reglementare;

întrucât comisia pentru pescuit a NAFO a adoptat, la 10 februarie 1988, o propunere de program modificat, intitulat „program de inspecție comună internațională"; întrucât, conform articolului XI din convenția NAFO, propunerea va deveni executorie pentru părțile contractante începând cu data de 10 iunie 1988, în absența unor obiecții din partea acestora; întrucât programul modificat este acceptabil pentru Comunitate;

întrucât este necesară extinderea inspecției navelor comunitare în zona de reglementare pentru a se asigura și respectarea, de către acestea, a altor măsuri comunitare pertinente de control și de conservare a resurselor pescărești;

întrucât, în vederea supravegherii activităților de pescuit ale navelor comunitare în zona de reglementare, este necesar ca statele membre să coopereze atât între ele, cât și cu Comisia la aplicarea programului modificat și a altor măsuri comunitare pertinente;

întrucât programul modificat se aplică fără a aduce atingere obligației impuse statelor membre, la articolul 1 din Regulamentul (CEE) nr. 2241/87 al Consiliului din 23 iulie 1987 de stabilire a unor măsuri de control legate de activitățile de pescuit ([4]), de a inspecta și controla navele comunitare care se ocupă cu pescuitul și desfășoară activități conexe în zona de reglementare;

întrucât este necesară stabilirea modalităților de aplicare a programului modificat și a prezentului regulament,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Programul de inspecție comună internațională adoptat la 10 februarie 1988 de către comisia pentru pescuit a NAFO, în continuare numit „programul", este aplicabil în Comunitate.

Textul programului este anexat la prezentul regulament.

Articolul 2

(1) Comisia Comunităților Europene afectează pentru program inspectori comunitari. Aceștia pot fi desemnați de către Comisie

([1]) JO L 24, 27.1.1983, p. 1.
([2]) JO L 378, 30.12.1978, p. 1.
([3]) JO L 314, 4.11.1987, p. 1.
([4]) JO L 207, 29.7.1987, p. 27.

sau de către un stat membru. Un inspector comunitar poate fi îmbarcat la bordul oricărei nave a unui stat membru care efectuează sau urmează să efectueze o inspecție în zona de reglementare a NAFO.

(2) În afară de funcțiile pe care le îndeplinesc în cadrul programului, inspectorii comunitari inspectează, în zona de reglementare, navele comunitare pentru care se aplică programul, pentru a asigura respectarea oricărei alte măsuri comunitare de conservare sau de control aplicabilă acestor nave.

Articolul 3

Statele membre cooperează atât între ele, cât și cu Comisia la aplicarea programului.

Articolul 4

Modalitățile de aplicare a prezentului regulament sunt adoptate, dacă este cazul, conform procedurii prevăzute la articolul 14 din Regulamentul (CEE) nr. 170/83.

Articolul 5

Regulamentul (CEE) nr. 3251/87 se abrogă.

Articolul 6

Prezentul regulament intră în vigoare în a treia zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

Regulamentul se aplică începând de la data de 10 iunie 1988.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și direct aplicabil în toate statele membre.

Adoptat la Luxemburg, 9 iunie 1988.

Pentru Consiliu

Președintele

N. BLÜM

PROGRAM DE INSPECȚIE COMUNĂ INTERNAȚIONALĂ

1. (i) Controlul se efectuează de către inspectori ai serviciilor pentru supravegherea pescuitului ale părților contractante afectate programului de inspecție comună internațională, în continuare numit „programul”.

(ii) Autoritățile competente ale părților contractante notifică în fiecare an secretarului executiv, până la data de 1 noiembrie cel târziu, numele inspectorilor și ale navelor speciale de inspecție (inclusiv ale navelor de pescuit care transportă inspectori), precum și identitatea elicopterelor afectate programului, conform alineatului (12).

Părțile contractante comunică secretarului executiv, cu un preaviz de două luni, de câte ori este necesar, modificările aduse notificărilor respective.

(iii) După notificarea transmisă secretarului executiv, și în caz de acord reciproc între părțile contractante interesate, inspectorii afectați programului de către una din părți pot fi luați la bordul navelor speciale de inspecție ale altei părți dintre cele afectate programului.

(iv) După primirea notificării afectărilor pentru program din partea uneia din părțile contractante, secretarul executiv înmânează autorității interesate, pentru fiecare inspector al părții respective, un document de identitate, așa cum este el prezentat în anexa I. Documentul este numerotat. Fiecare inspector îl va avea asupra sa și îl va prezenta în momentul urcării la bordul unei nave.

(v) Navele speciale de inspecție notifică imediat secretarului executiv, prin radio/telex, data și ora la care își încep activitatea în cadrul programului. Toți inspectorii aflați la bord sunt considerați inspectori NAFO.

(vi) Între ora de începere și cea de încheiere a activităților desfășurate în cadrul programului, inspectorii și navele speciale de inspecție nu pot aplica, față de navele aflate sub jurisdicția altor părți contractante, legile și regulamentele privitoare la zona părții contractante care i-a afectat pentru program.

(vii) Navele speciale de inspecție notifică imediat secretarului executiv, prin radio/telex, data și ora la care își încheie activitatea în cadrul programului.

(viii) În toate cazurile, orele vizate anterior la punctul (vi) sunt consemnate în jurnalul de bord al navei. Orele menționate în jurnal reprezintă orele aplicabile la punctul (vi) anterior. În cazul în care, în mod excepțional, nu se pot face notificările, mențiunea din jurnalul de bord este echivalentă constatării de respectare a obligațiilor enunțate la punctele (v) și (vii).

(ix) Secretarul executiv comunică notificările efectuate de către oricare din părțile contractante în cadrul programului tuturor membrilor comisiei pentru pescuit, în continuare numită „comisia”, în termen de cincisprezece zile de la data primirii.

2. (i) Fiecare parte contractantă va acționa în așa fel încât, printr-o repartizare echitabilă a propriilor inspecții, toate părțile contractante ale căror nave pescuiesc în zona de reglementare să fie tratate în mod egal.

(ii) Pentru asigurarea obiectivității executării și repartizării inspecțiilor între părțile contractante, numărul inspecțiilor efectuate de către navele uneia din părțile contractante pe navele altei părți contractante va reflecta, pe cât posibil, raportul dintre activitățile de pescuit ale părții inspectate și totalitatea activităților de pescuit din zona de reglementare, calculat pe baza volumului de capturi și a numărului de zile petrecute în locurile de pescuit.

3. Autoritățile competente ale părților contractante notifică secretarului executiv numele autorităților desemnate pentru a primi imediat comunicările cu privire la faptele care pot constitui infracțiuni, precum și mijloacele utilizate de către acestea pentru a recepționa astfel de comunicări și a le da curs.

Orice parte contractantă care are în mod sistematic mai mult de cincisprezece nave angajate în activități de pescuit, de prelucrare sau de transfer al peștelui în zona de reglementare se va asigura de prezența unui inspector sau a altei autorități desemnate în țara uneia din părțile contractante limitrofe zonei de reglementare, pentru a primi notificarea unei fapte care poate constitui o infracțiune și a-i da curs fără întârziere.

4. Orice navă sau elicopter afectate programului și care transportă un inspector, vor arbora următoarele semnale pentru a arăta că inspectorul efectuează o inspecție în cadrul programului:

(a) pe timp de zi, în condiții de vizibilitate normală, două lumini de inspecție așa cum sunt ele descrise în anexa II, dispuse pe verticală, una peste alta, în așa fel încât distanța dintre ele să nu depășească un metru;

(b) barca de acostare va arbora o lumină de inspecție așa cum este ea descrisă în anexa II.

5. (i) Inspecția și controlul efectuate în cadrul programului se aplică, în zona de reglementare, următoarelor nave:

(a) nave de pescuit care au desfășurat sau desfășoară activități de pescuit în zona de reglementare;

(b) nave dotate pentru prelucrarea peștelui la bord și care au desfășurat sau desfășoară operațiuni de transfer al peștelui în zona de reglementare;

(c) nave de transport care asigură efectiv operațiuni de transfer al peștelui.

(ii) Căpitanul oricărei nave cuprinse în program va înlesni urcarea la bord, atunci când i se dă semnalul cuvenit, conform codului internațional de semnale, de către o navă ori un elicopter care transportată un inspector. Navei care face obiectul urcării la bord nu i se va cere să oprească sau să facă manevre în cursul operațiunii de pescuit, de aruncare în apă ori de strângere a uneltei de pescuit. Totuși, căpitanul va asigura:

(a) pentru navele cu lungimea totală de peste 30 m, o scară de bord lungă, ce va fi utilizată în felul descris în anexa III;

(b) ajutorul la coborârea la bord din elicopter prevăzut în condițiile specificate în anexa IV.

În ambele cazuri, căpitanul se va conforma practicii de manevră obișnuite care asigură accesul la bord al echipei de inspecție în cel mai scurt timp.

(iii) Procedurile prevăzute pentru transferul direct al persoanelor aflate la bordul unui elicopter nu trebuie să-l oblige pe căpitanul navei de pescuit să ia măsuri de precauție suplimentare față de cele prevăzute de dreptul internațional.

(iv) Echipa de inspecție va fi compusă din cel mult doi inspectori afectați programului. Folosirea armelor pe durata inspecțiilor este interzisă; în primul rând, inspectorii nu au voie să poarte arme. Fără a aduce atingere dispozițiilor din prezenta secțiune, lipsa sau neutilizarea armelor nu va fi considerată o piedică pentru efectuarea inspecțiilor de către partea contractantă sub al cărei pavilion se află navele inspectate.

(v) Nava care comandă o operațiune de pescuit cu unelte de tip traul își va declina identitatea, la apropierea unui inspector, prin arborarea unei lumini sau a unui pavilion.

6. (i) Inspecțiile se vor efectua în așa fel încât să creeze cât mai puține perturbări și piedici pentru navă, în ceea ce privește activitatea obișnuită și capturile. În afară de cazul în care se constată o faptă ce poate constitui o infracțiune, inspecția nu va dura mai mult de trei ore și nu se va prelungi dincolo de momentul ridicării și examinării plasei și a capturilor, dacă acestea durează mai mult.

Atunci când constată o diferență între capturile înregistrate și estimarea sa cu privire la capturile aflate la bordul navei, inspectorul poate revizui calculele, procedurile și documentele pertinente folosite pentru a efectua lista capturilor în zona de reglementare și pentru a determina capturile aflate la bordul navei; el trebuie să părăsească nava în termen de o oră de la încheierea inspecției inițiale.

În ceea ce privește nava inspectată, inspectorul își va limita investigațiile la constatarea faptelor prin prisma respectării măsurilor comisiei la care partea contractantă nu a avut obiecții, conform articolului XII din convenție. Inspecția se va face pe baza raportului de inspecție, al cărui model este prezentat în anexa V.

În ceea ce privește rubrica 15 din anexa V, fără a aduce atingere vreunei obiecții formulate în ceea ce privește cotele conform articolului XII din convenție, inspectorii fac bilanțul capturii efectuate de navă în zona de reglementare, în timpul cursei respective, pe specii și pe diviziuni, pornind de la jurnalul de bord, după care îl consemnează în formularul de inspecție. În acest sens, cursa respectivă este considerată începută atunci când nava pătrunde în zona de reglementare și încheiată atunci când iese din zona convenției (inclusiv porturile limitrofe ale zonei respective) pentru mai mult de douăzeci de zile consecutive. Cursa nu va fi considerată încheiată atât timp cât nava transportă la bord pește pescuit în zona de reglementare.

În cazul unor dificultăți de ordin lingvistic, inspectorul sau căpitanul vor folosi, în limba aleasă de comun acord, partea din chestionarul din anexa VI.

Părțile contractante pot obține, adresându-se în scris secretarului executiv, ca inspectorii să se bazeze pe rapoartele aflate în jurnalul de bord pentru perioada de cote, și nu numai pentru cursa respectivă, pentru a face bilanțul capturilor efectuate de navă în zona de reglementare, pe specii și pe diviziuni, și să consemneze bilanțul respectiv la rubrica 15 a formularului de inspecție.

Atunci când face verificările, inspectorul are dreptul de a solicita tot sprijinul necesar de la căpitanul navei. Căpitanul va înlesni munca inspectorului. La raportul de inspecție, care va fi semnat de către toate persoanele desemnate în formular, pot fi adăugate și alte observații. Un exemplar al raportului este înmânat căpitanului navei.

Orice parte contractantă care inspectează o navă va trimite în scris detaliile legate de orice faptă care poate constitui o infracțiune autorităților desemnate ale părții contractante căreia îi aparține nava inspectată, dacă se poate în cursul primei zile lucrătoare de după data inspecției. Prin intermediul secretarului executiv, părțile contractante care inspectează nave transmit autorităților desemnate ale părților contractante cărora le aparțin navele respective, în decursul unei perioade de zece zile, o listă a navelor inspectate.

În cazul constatării unei fapte care poate constitui o infracțiune sau în cazul constatării de către inspector a unei diferențe între capturile înregistrate și estimarea capturilor aflate la bord, un exemplar al raportului, însoțit de toate documentele necesare, inclusiv de al doilea set de fotografii, va fi transmis în cel mai scurt timp părții contractante căreia îi aparține nava inspectată, după revenirea în port a navei de inspecție. Dacă există și alte rapoarte de inspecție, originalul va fi transmis, în termen de treizeci de zile, dacă este posibil, unei autorități desemnate a părții contractante căreia îi aparține nava inspectată. De asemenea, câte un exemplar din fiecare raport de inspecție va fi transmis secretarului executiv.

(ii) Fără a se aduce atingere vreunei obiecții formulate pe marginea cotelor conform articolului XII din convenție:

(a) inspectorii sunt abilitați să inspecteze și să măsoare toate uneltele de pescuit pregătite pentru a fi utilizate, aflate pe puntea de serviciu sau în apropierea acesteia, precum și să inspecteze și să facă estimări asupra capturilor aflate pe și sub punți, în măsura în care inspecția și măsurătorile sunt necesare pentru a se stabili dacă măsurile comisiei sunt respectate;

(b) uneltele de pescuit se examinează conform măsurilor comisiei;

(c) se poate verifica dacă datele din jurnalul de bord privind zona de reglementare corespund cu estimările capturilor din această zonă aflate la bord; diferențele dintre capturile înregistrate și estimarea capturilor aflate la bord efectuată de către inspector vor fi consemnate, în procente, la rubrica 18 din raportul de inspecție (rubrica „observații”);

(d) inspectorii pot de asemenea verifica dacă rapoartele întocmite în cursul perioadei de cote, până la data inspecției, se găsesc la bordul navei conform secțiunii 1 C 2 (b) (iii) a măsurilor de aplicare și de conservare ale NAFO.

(iii) Toți inspectorii sunt abilitați să examineze capturile, plasele sau alte unelte, precum și orice document pertinent considerat necesar pentru verificarea respectării măsurilor comisiei.

Inspectorul care constată o faptă ce poate constitui o infracțiune privind măsurătorile:

— consemnează în raport fapta care poate constitui o infracțiune, semnează adnotările și le prezintă spre contrasemnare căpitanului,

— consemnează data, locul și tipul infracțiunii prezumtive constatate în jurnalul de pescuit sau într-un alt document pertinent și semnează adnotările. De asemenea, poate face o copie după orice element pertinent cuprins în acest document și îi poate solicita căpitanului navei să certifice pe fiecare pagină că este vorba de o copie conformă cu originalul,

— este abilitat să aducă în sprijinul constatării faptei care poate constitui o infracțiune fotografii ale uneltelor sau ale capturilor de pe nava de pescuit respectivă, caz în care o a doua fotografie va fi înmânată căpitanului navei și anexată raportului transmis autorității competente a părții contractante căreia îi aparține nava inspectată.

(iv) Atunci când se constată o faptă care poate constitui o infracțiune la măsurile ce interzic:

(a) pescuitul într-o zonă închisă sau cu unelte interzise într-o zonă dată;

(b) pescuitul din fondul piscicol sau de specii după data la care partea contractantă căreia îi aparține nava i-a comunicat secretarului executiv că navele sale vor înceta activitatea de pescuit direct din respectivele fonduri sau specii;

(c) pescuitul în cadrul unei cote de categoria „altele”, fără notificarea prealabilă către secretarul executiv sau cu mai mult de șapte zile lucrătoare după data la care secretarul executiv i-a notificat părții contractante căreia îi aparține nava inspectată că pescuitul din fondul piscicol sau speciile respective în cadrul cotei de categoria „altele” trebuie să înceteze,

pentru ca partea contractantă să poată acționa împotriva infracțiunii prezumtive, inspectorul va încerca să intre în legătură imediat cu un inspector al părții contractante căreia îi aparține nava inspectată, despre care știe că se află în apropiere, sau cu autoritatea desemnată conform alineatul (3) de mai sus. În acest scop, căpitanul navei care face obiectul inspecției îi va pune la dispoziție dotarea și operatorul radio de pe navă, pentru a trimite și primi mesaje.

La cererea inspectorului, căpitanul va întrerupe orice activitate de pescuit pe care inspectorul o poate considera contrară măsurilor menționate anterior la literele (a) și (c). Între timp, inspectorul încheie inspecția și, dacă nu este în măsură să intre în legătură, într-un termen rezonabil, cu un inspector sau cu autoritatea desemnată a părții contractante căreia îi aparține nava, părăsește nava inspectată și intră în legătură cu unul dintre aceștia imediat ce este posibil. Totuși, dacă reușește să stabilească o legătură în timpul prezenței sale la bordul navei inspectate, și cu condiția ca inspectorul sau autoritatea desemnată a părții contractante căreia îi aparține nava să-și dea acordul, inspectorul poate rămâne la bord. Atâta timp cât inspectorul se află la bord, căpitanul nu poate relua activitatea de pescuit până când inspectorul nu este convins în suficientă măsură, în urma acțiunii întreprinse de către căpitanul navei sau a comunicării cu inspectorul sau autoritatea desemnată a părții contractante căreia îi aparține nava, că infracțiunea prezumtivă nu se va repeta.

(v) Inspectorul responsabil îi poate cere căpitanului să retragă oricare din uneltele de pescuit care contravin, după părerea lui, măsurilor comisiei. Pe orice componentă a uneltelor de pescuit care a fost utilizată, după părerea inspectorului, în mod fraudulos, se va fixa bine un semn de identificare, iar inspectorul va consemna toate aceste informații în raport. Semnul va rămâne aplicat pe unealta de pescuit până la examinarea acesteia de către un inspector sau de către autoritatea desemnată a părții contractante căreia îi aparține nava, care vor lua o decizie privind unealta de pescuit respectivă.

(vi) Inspectorul poate fotografia unealta de pescuit în așa fel încât semnul de identificare și dimensiunile uneltei să fie vizibile, iar obiectele fotografiate vor fi enumerate în raport. O a doua fotografie va fi înmânată căpitanului navei.

7. Autoritatea competentă a părții contractante care a primit o notificare privind o infracțiune prezumtivă comisă de o navă care îi aparține va acționa prompt pentru a primi și examina dovada infracțiunii prezumtive, va desfășura orice altă anchetă suplimentară necesară pentru a lua măsurile ce se impun în legătură cu infracțiunea prezumtivă și, dacă este posibil, va urca la bordul navei respective. De asemenea, autoritatea competentă a părții contractante căreia îi aparține nava va coopera pe deplin cu autoritatea competentă a părții contractante care a desemnat inspectorul, pentru a garanta că dovada infracțiunii prezumtive va fi stabilită și păstrată sub o formă care să permită o acțiune judecătorească în acest sens.

   Autoritatea competentă a părții contractante care a primit o notificare cu privire la existența unor diferențe între capturile înregistrate și estimările inspectorului va urca, dacă este posibil, la bordul navei respective și va coopera în orice caz cu inspectorii NAFO pentru a garanta că dovada va fi stabilită și păstrată sub o formă care să permită o acțiune judecătorească și va efectua orice altă anchetă suplimentară necesară pentru a hotărî inițierea unei acțiuni complementare.

8. Inspectorul care constată refuzul unei nave de a permite echipei de inspecție să urce la bord după ce a primit semnalul stabilit:

   (i) va întocmi, în cel mai scurt timp, un raport asupra infracțiunii prezumtive, adresat unui inspector al părții contractante căreia îi aparține nava respectivă, despre care știe că se află în apropiere, sau unei autorități desemnate a aceleiași părți contractante;

   (ii) va întocmi un raport care să cuprindă cât mai multe informații, inclusiv natura semnalului, distanța de la care a fost transmis, vizibilitatea existentă în momentul respectiv, starea mării, condițiile legate de vânt și de sloiuri.

9. Orice rezistență opusă inspectorului sau nerespectare a directivelor acestuia vor fi tratate de statul sub pavilionul căruia se află nava ca și cum inspectorul ar fi un inspector al statului respectiv.

10. Inspectorii își vor îndeplini mandatul conform normelor cuprinse în acest program, dar vor rămâne sub controlul operațional al autorităților părții contractante căreia îi aparțin, fiind răspunzători în fața acestora.

11. Autoritățile competente ale părților contractante consideră rapoartele întocmite de inspectorii celorlalte părți contractante din cadrul programului ca având aceeași valoare și aceleași efecte ca și cele întocmite de propriii lor inspectori. Dispozițiile prezentului alineat nu obligă autoritățile competente ale unei părți contractante să acorde raportului întocmit de un inspector străin o valoare probatorie mai mare decât cea pe care ar avea-o raportul în țara inspectorului. Autoritățile competente ale părților contractante vor colabora pentru a înlesni orice procedură judiciară sau de altă natură ce decurge din raportul prezentat de un inspector în cadrul programului.

12. Autoritățile competente ale părților contractante îl informează pe secretarul executiv în fiecare an, până la data de 1 noiembrie, asupra planurilor previzionale de participare a inspectorilor, navelor și elicopterelor lor la program în cursul anului calendaristic următor, iar secretarul executiv poate face sugestii autorităților competente ale părților contractante în vederea coordonării operațiunilor lor în acest domeniu, inclusiv cu privire la numărul inspectorilor și cel al navelor și elicopterelor care transportă inspectori.

13. Autoritățile competente ale fiecăreia dintre părțile contractante îi comunică secretarului executiv în fiecare an, cel târziu până la data de 1 martie, pentru anul calendaristic precedent:

   (i) numărul de inspecții efectuate de către acestea în cadrul programului, cu precizarea numărului de inspecții făcute pe navele fiecărei părți contractante și, în caz de infracțiune prezumtivă, data și locul inspecției navei respective, precum și natura infracțiunii constatate;

   (ii) măsurile luate în cazul infracțiunilor prezumtive care le-au fost notificate de către o parte contractantă. Infracțiunile prezumtive vor fi semnalate anual până când intervine o decizie finală în cadrul legislației statului sub pavilionul căruia se află nava; orice sancțiune stabilită va face obiectul unei descrieri în termeni specifici;

   (iii) diferențele pe care le consideră importante dintre capturile consemnate în jurnalul de bord al navelor părții lor contractante și estimările, efectuate de către inspectori, ale capturilor aflate la bord. Cazurile considerate importante vor fi semnalate anual până când NAFO va fi informată cu privire la măsurile luate, inclusiv sancțiunile stabilite în cadrul legislației statului sub pavilionul căruia se află nava. Sancțiunile vor face obiectul unei descrieri în termeni specifici.

14. (i) În caz de divergență asupra interpretării sau aplicării programului, părțile contractante interesate se vor consulta, încercând să pună capăt divergenței.

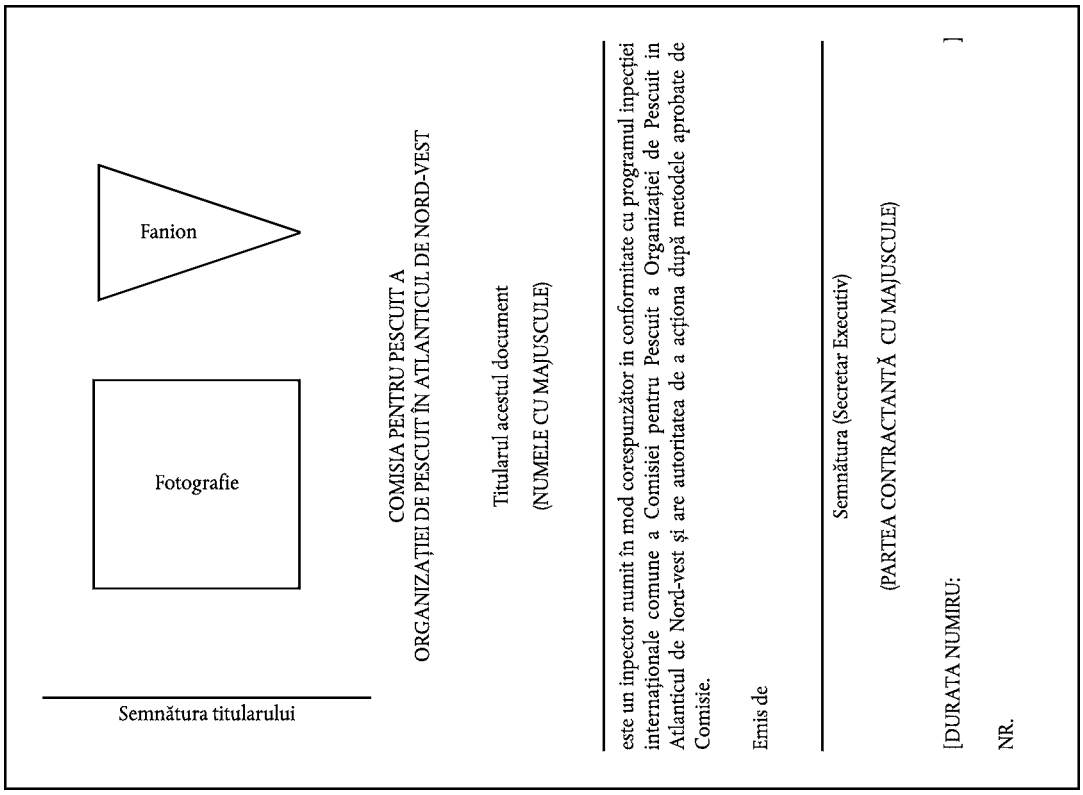
   (ii) Dacă divergența se menține și după consultări, secretarul executiv, la solicitarea uneia din părțile contractante, o va semnala într-o reuniune specială a comitetului permanent de control internațional (STACTIC). STACTIC va întocmi un raport privitor la divergență și îl va transmite comisiei pentru pescuit în termen de două luni de la reuniunea menționată anterior.

   (iii) După primirea raportului STACTIC, orice parte contractantă poate solicita, într-un termen suplimentar de două luni, convocarea unei reuniuni speciale a comisiei pentru pescuit, care va studia raportul respectiv și va lua măsurile corespunzătoare.

ANEXA I

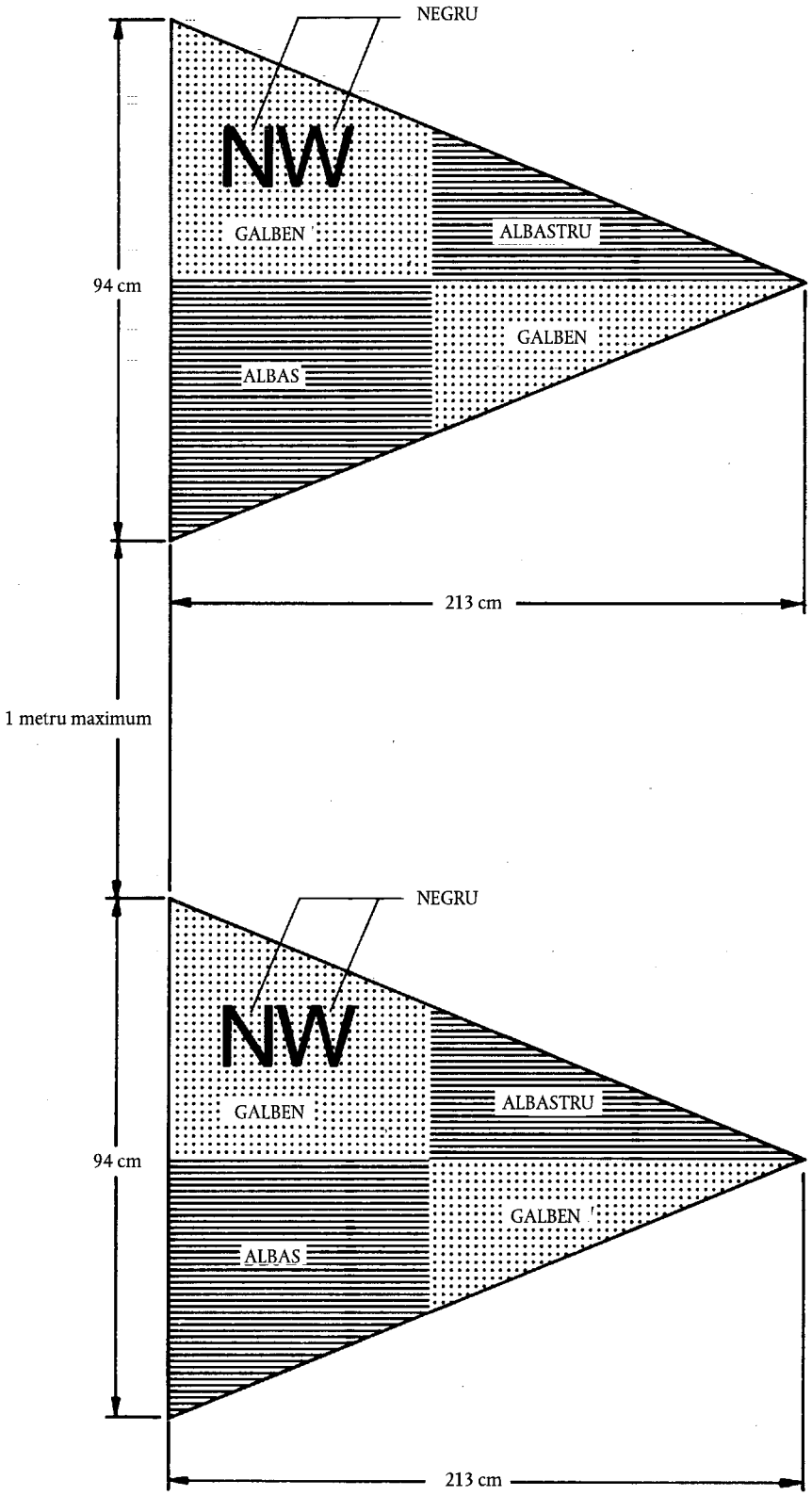
ACTUL DE IDENTITATE AL INSPECTORULUI

(Dimensiuni minime 8,5 × 5,5 centimetri)



ANEXA II

LUMINI DE INSPECȚIE



ANEXA III

CONSTRUCȚIA ȘI UTILIZAREA SCĂRII DE BORD

1. Scările de bord vor fi proiectate în așa fel încât să permită inspectorilor să urce la bord și să coboare pe mare în deplină securitate. Scările de bord vor fi curate și în bună stare.

2. Scara va fi fixată în așa fel încât să nu fie murdărită de materiile deversate eventual de pe vas, fiecare treaptă va fi ferm lipită de bordaj, cât mai departe de curburile de profil pe care le poate prezenta coca vasului, pentru ca inspectorul să ajungă în deplină securitate pe vas.

3. Treptele scării de bord vor prezenta următoarele caracteristici:

   (a) vor fi confecționate din lemn de esență tare sau din orice alt material cu proprietăți echivalente și dintr-o singură bucată, fără noduri și cu o suprafață antiderapantă eficientă; cele patru trepte de jos vor fi din cauciuc care să prezinte suficientă rezistență și rigiditate sau din orice alt material cu caracteristici echivalente;

   (b) vor avea o lungime de 480 milimetri (19 inch), o lățime de 115 milimetri (4 inch și jumătate) și o adâncime de cel puțin 25 milimetri (1 inch), fără nici un dispozitiv antiderapant;

   (c) vor avea între ele un spațiu de cel puțin 300 milimetri (12 inch) și de cel mult 380 milimetri (15 inch) și vor fi fixate în așa fel încât să rămână în poziție orizontală.

4. Nici o scară de bord nu va avea mai mult de două trepte de schimb fixate printr-un procedeu diferit de cel folosit pentru treptele inițiale ale scării, iar treapta fixată în acest mod va fi înlocuită, într-un termen rezonabil, cu o treaptă fixată ca și celelalte trepte permanente ale scării.

5. Odgoanele laterale ale scării vor fi alcătuite din două frânghii de manila neprotejate sau din frânghii echivalente, a căror circumferință va fi continuă, fără racorduri, până la treapta superioară; în caz de nevoie, vor fi pregătite două parâme bine fixate de navă, cu circumferința de cel puțin 65 de milimetri (2 inch și jumătate) și o frânghie de salvare.

6. Se vor monta bare din lemn de esență tare sau din alt material cu proprietăți echivalente, dintr-o singură bucată și cu o lungime de cel puțin 1,8 metri (5 picioare și 10 inch), la distanțe care să împiedice răsucirea scării de bord. Bara cea mai de jos se va situa pe cea de-a cincea treaptă numărată din partea de jos a scării; intervalul dintre bare nu va fi mai mare de nouă trepte.

7. Se va pregăti tot ceea ce este necesar pentru a se asigura o intrare și o ieșire sigure și ușoare din vârful scării de pilot, al scării de comandă sau al oricărui alt dispozitiv. Când trecerea se face printr-o deschizătură în copastie sau în parapet, se vor instala mânere de sprijin. Când trecerea se face cu ajutorul unei scări de parapet, aceasta va fi bine fixată de copastie sau de platformă și se vor monta la punctul de intrare sau de ieșire de la bord doi pontili, la distanța de cel puțin 0,70 metri (2 picioare și 3 inch) și de cel mult 0,80 metri (2 picioare și 7 inch). Fiecare pontil va fi bine fixat de coca navei, la baza acesteia sau în apropiere, precum și undeva mai sus; pontilul nu va avea un diametru mai mic de 40 milimetri (1 deget și jumătate) și nu va depăși parapetul cu mai puțin de 1,20 metri (3 picioare și 11 inch).

8. Se va asigura iluminatul pe timp de noapte, astfel încât scara de bord instalată și locul pe unde urcă inspectorul la bordul navei să fie luminate în mod corespunzător. Un colac de salvare prevăzut cu un sistem de iluminare instantaneu, gata de utilizare în caz de nevoie, se va afla la îndemână. Tot la îndemână se va găsi o coardă, gata de utilizare în situația în care cineva cade în apă.

9. Se va pregăti tot ceea ce este necesar pentru utilizarea scării de bord de ambele părți ale navei.

10. Instalarea scării, precum și îmbarcarea și debarcarea inspectorului, vor fi supervizate de un ofițer responsabil de pe navă.

11. În cazul în care, pe un vas anume, unele caracteristici tehnice precum bandele de protecție ar putea împiedica punerea în aplicare a acestor măsuri, se vor stabili măsuri speciale, aprobate de comisie, pentru ca persoanele să poată urca și coborî de la bord în deplină securitate.

ANEXA IV

PROCEDURI PENTRU TRANSFERUL ECHIPELOR DE INSPECȚIE ÎNTRE ELICOPTERE ȘI NAVE

1. Comandantul de bord al elicopterului este răspunzător de securitatea persoanelor transferate între o navă și un elicopter pe toată durata timpului în care persoana transferată este legată de elicopter cu cablul și cu troliul de ridicare.

2. Căpitanul de vas este obligat să respecte următoarele măsuri, pentru a veni în sprijinul elicopterului:

   (i) să încerce să comunice prin radio într-o limbă comună;

   (ii) să-și modifice traseul și viteza dacă i se solicită acest lucru și dacă are posibilitatea;

   (iii) să-și urmeze traseul și să mențină aceeași viteză constantă pe toată durata operațiunilor de transfer, dacă acest lucru nu pune în pericol securitatea vasului;

   (iv) să indice intensitatea vântului printr-un semnal luminos sau prin altă modalitate potrivită acestui scop;

   (v) să îndepărteze din spațiul de transfer orice obiect care ar putea fi luat de vânt;

   (vi) în timpul transferului, transmisiunile radio nu se vor efectua cu antene metalice verticale (de înaltă frecvență) aflate în imediata apropiere a spațiului de transfer. Dacă astfel de transmisiuni se dovedesc necesare, elicopterul va fi avertizat, pentru ca operațiunile de transfer să fie amânate; dacă este coborâtă mai întâi o frânghie de ghidaj, membrii echipajului vor fi mobilizați pentru a manevra frânghia cu scopul de a ajuta la transferul echipei de inspecție și numai al echipei de inspecție, echipajul navei neavând permisiunea să atingă celelalte frânghii și cabluri metalice până la fixarea lor de puntea navei de către echipa de inspecție;

   (vii) să ia toate măsurile necesare, pe cât posibil, pentru ca nici o frânghie și nici un accesoriu coborât din elicopter să nu se agațe sau să nu se blocheze în suprastructurile navei.

3. Elicopterul care arborează lumina de inspecție va comunica navei intenția de a depune un om la bord prin:

   (i) transmisiune radio pe frecvența de 2 182 kHz pe canalul VHF-FM 16 sau pe alte frecvențe convenite;

   (ii) indicații optice sau acustice printr-un semnal *ad hoc* extras din codul internațional de semnale, așa cum este arătat la alineatul (7);

   (iii) zbor staționar deasupra sau în apropierea poziției alese în vederea transferului, precum și semnale făcute cu mâinile, conform codului internațional de semnale, menționate la alineatul (4).

4. (i) *Semnal*: indicarea direcției cu brațul sau cu mâna

utilizat de:	*semnificație:*
elicopter	doresc să efectuez transferul sau urcarea la bord în direcția indicată.

(ii) *Semnal:* mișcare verticală cu brațul sau cu un drapelul sau indicația „degetul mare în sus”

utilizat de:	*împrejurare:*	*semnificație:*
elicopter și navă	înainte de transfer	gata pentru efectuarea transferului;
navă	înainte de transfer	doresc transferul din această poziție;
elicopter	după aruncarea frânghiei de ghidaj	eliminați jocul frânghiei de ghidaj;
	după eliminarea jocului frânghiei de ghidaj	trageți ușor de frânghia de ghidaj
elicopter și navă	în orice moment	răspuns afirmativ.

(iii) *Semnal:* mișcare orizontală cu brațul sau cu drapelul sau indicația „degetul mare în jos”

utilizat de:	*împrejurare:*	*semnificație:*
navă	înainte de transfer	transferul nu este recomandat din această poziție, recomand o poziție de schimb (cu indicarea poziției necesare cu mâna);
elicopter și navă	înainte de transfer	nu sunt pregătit pentru a efectua transferul;
navă	în timpul transferului	vă rog să opriți operațiunea de transfer;
elicopter	după aruncarea frânghiei de ghidaj	vă rog să diminuați tensiunea frânghiei de ghidaj;
	după ridicarea parâmei frânghiei de ghidaj	eliberați tensiunea frânghiei de ghidaj;
elicopter și navă	în orice moment	răspuns negativ.

5. Afișarea optică a simbolului YU de către elicopter sau transmiterea *Yankee Uniform* prin radio către vasul de pescuit înseamnă că semnalele enumerate la alineatul (7) vor fi utilizate pentru comunicările legate de inspecție.

6. Situațiile enumerate în continuare constituie exemple reprezentative ale condițiilor în care nu se va efectua transferul direct de persoane aflate la bordul elicopterului:

   (i) comandantul de bord al elicopterului sau căpitanul vasului consideră că spațiul degajat pentru transfer este insuficient sau că obstacolele sunt prea numeroase;

   (ii) mișcarea navei este prea amplă pentru ca transferul să se efectueze fără risc, după părerea comandantului de bord al elicopterului sau a căpitanului navei;

   (iii) elicopterul nu se poate plasa în poziția de zbor staționar în condiții de vânt acceptabile;

   (iv) există alte riscuri care pun în pericol securitatea elicopterului, a navei ori a persoanelor transferate.

7.

Semnal OMI:	*Semnificație OMI:*	*Observații:*
SQ3	Opriți nava sau opriți motoarele, doresc să urc la bord	Afișarea luminii de inspecție dovedește prezența în elicopter a unei echipe de inspecție mandatate
MG	Cârma spre cap…	Traseu corect
IK-RQ	Vă rog să mergeți cu viteza de… noduri	
AZ	Nu pot coborî, dar vă pot trage în sus	Indicare a intenției de a întreprinde un transfer de persoane (folosit împreună cu semnalul BB)
BB1-RQ	Solicit permisiunea de a coborî pe punte: sunteți pregătiți să mă primiți în față	Folosit împreună cu semnalul AZ pentru a arăta că elicopterul nu se va așeza, ci va efectua o operațiune de transfer de pe elicopter la locul indicat
BB2-RQ	Solicit permisiunea de a coborî pe punte: sunteți pregătiți să mă primiți în partea de mijloc a navei	
BB3-RQ	Solicit permisiunea de a coborî pe punte: sunteți pregătiți să mă primiți în partea din spate	
K	Aș dori să intru în legătură cu dumneavoastră prin intermediul … (extrase din tabelul OMI nr. 1) 6… pavilioane din codul internațional 8… transmisiune radio pe 2 182 kHz 9… transmisiune radio VHF pe canalul 16	
YX	Doresc să comunic prin radio pe frecvența indicată	
C	Da (afirmativ)	
N	Nu (negativ)	*November Oscar* la transmisiunea radio sau prin viu grai
YU	Doresc să comunic prin radio cu stația dumneavoastră cu ajutorul codului internațional de semnale	
BT	În acest moment (sau la ora indicată), spre dumneavoastră se îndreaptă un elicopter.	

ANEXA V

COMISIA ORGANIZAȚIEI PENTRU PESCUIT ÎN ATLANTICUL DE NORD-VEST

RAPORT DE INSPECȚIE

(Inspector: a se completa cu litere mari de tipar)

1. Formularele pentru raportul de inspecție se vor prezenta sub formă de carnete; fiecare filă va cuprinde un original și două copii la indigo (de preferință colorate și de preferință o foaie galbenă și una verde).

2. Seturile ce formează carnetul vor fi perforate și în partea de sus, și în cea de jos, pentru a putea fi detașate cu ușurință.

3. Punctele 1–8 și punctul 18 din raport se vor completa cu cerneală roșie.

4. Carnetele vor fi de preferință legate și vor cuprinde 20 de seturi complete pentru rapoarte, cu câte trei file fiecare.

5. Filele din setul detașat vor avea dimensiunile de 355,5 mm (14") lungime și 216 mm (8,5") lățime.

Notă pentru căpitanul vasului de pescuit

Inspectorul va prezenta un document de identitate în momentul urcării la bord. Acesta îi dă dreptul de a inspecta și de a măsura toate uneltele de pescuit aflate pe puntea de serviciu sau în apropiere și care sunt gata de utilizare, capturile aflate pe sau sub punți și orice document pertinent. Inspecția are drept scop verificarea respectării dispozițiilor NAFO la care partea contractantă de care aparțineți nu a formulat nici o obiecție și chiar, în pofida unor astfel de obiecții, controlul consemnărilor din jurnalul de bord legate de zona de reglementare și de capturile aflate la bord. Inspectorul nu vă va cere să trageți plasele, dar poate rămâne la bord până la tragerea plaselor.

INSPECTOR(I)

1. Numele .....

   Partea contractantă .....

2. Denumirea și literele și/sau numărul de identificare al navei care îl transportă .....

INFORMAȚII PRIVITOARE LA NAVA INSPECTATĂ

3. Partea contractantă și portul de înregistrare .....

4. Numele și numărul de înregistrare .....

5. Numele căpitanului .....

6. Numele și adresa proprietarului .....

   .....

7. Poziția determinată de căpitanul navei de inspecție la ..... GMT;

   latitudine ..... longitudine .....

   (a) aparatura utilizată pentru determinarea poziției .....

8. Poziția determinată de căpitanul navei de pescuit la ..... GMT;

   latitudine ..... longitudine .....

   (a) aparatura utilizată pentru determinarea poziției .....

DATA ȘI ORELE DE ÎNCEPERE ȘI DE ÎNCHEIERE A INSPECȚIEI

9. Data ..... Ora urcării la bord ..... GMT. Ora plecării ..... GMT.

UNELTELE DE PESCUIT INSPECTATE PE PUNTEA DE SERVICIU SAU ÎN APROPIEREA ACESTEIA

10.	Prima Plasă	A doua Plasă	A treia Plasă
Tipul de plasă (năvod, setcă etc.)			
Materialul (clasa chimică, dacă este posibil)			
Fir simplu sau dublu			
Plasa (măsurată udă) – pe punte sau în apropierea acesteia			
Tipul de dispozitive fixate de plasă şi inspectate			
Observaţii			

DETERMINAREA DIMENSIUNILOR OCHIURILOR DE PLASĂ – ÎN MILIMETRI

11. Matca plaselor (inclusiv prelungirile, dacă este cazul) – eşantioane de 20 de ochiuri de plasă

	Lăţime (ochiuri de plasă)																			Lăţime medie	Dimensiuni legale
prima plasă																					
a doua plasă																					
a treia plasă																					

Tablier de protecţie - Eşantioane de ..... ochiuri de plasă

prima plasă																					
a doua plasă																					
a treia plasă																					

Restul plasei - Eşantioane de 20 de ochiuri de plasă

prima plasă																					
a doua plasă																					
a treia plasă																					

12. Rapoartele asupra capturilor au fost păstrate la bord pe durata perioadei de cotă

DA/NU

REZULTATUL INSPECŢIEI PEŞTELUI DE LA BORD

13. Rezultatul inspecţiei peştelui la ultima scoatere a plasei (dacă este cazul).

Total tone	Specii pescuite	Procent din fiecare	Procent de peşte aruncat înapoi în mare
	Capturi totale		

14. Rezultatul inspecției capturilor de la bord

Specia de pește conform codului 3-Alfa	Estimarea inspectorului (tone)

Observațiile inspectorului cu privire la modul de calcul al estimărilor

.....

.....

.....

15. Totalul capturilor extras din jurnalul de bord pentru cursa respectivă (1)//perioada de cotă (2)

Data pătrunderii în zona de reglementare	Diviziunea	Specia de pește conform codului 3-Alfa	Capturi (tone)	Modul de prelucrare	Pește aruncat înapoi în mare

(1) „Cursa" este considerată începută în momentul în care nava pătrunde în zona de reglementare și încheiată în momentul în care nava părăsește zona aflată sub incidența convenției (porturile limitrofe zonei aflate sub incidența convenției fac parte din zona respectivă) pentru o perioadă ce depășește douăzeci de zile consecutive. Cursa nu va fi considerată încheiată cât timp nava are la bord capturi provenite din zona de reglementare.

(2) Dacă este cazul, conform punctului 6 (i), paragraful al șaselea din program.

Notă pentru căpitanul vasului de pescuit

În acest moment, inspecția s-a încheiat, cu excepția situației în care a fost descoperită vreo faptă care poate constitui o infracțiune. În caz contrar, treceți la punctul 20. Dacă s-a descoperit o faptă care poate constitui o infracțiune, inspectorul o consemnează aici și semnează în acest loc. Sunteți rugat să contrasemnați pentru a arăta că ați fost informat cu privire la infracțiune. Semnătura nu implică, din partea dumneavoastră, o recunoaștere a faptei care poate constitui o infracțiune.

16. Natura faptei care poate constitui o infracțiune .....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Semnătura inspectorului: .....

Semnătura căpitanului: .....

În caz de constatare a unei fapte care poate constitui o infracțiune , inspectorul are dreptul:

1. să examineze și să fotografieze uneltele de pe vasul de pescuit, capturile, jurnalele de bord sau orice alt document pertinent;

2. să vă ceară să opriți pescuitul, dacă fapta care poate constitui o infracțiune constă în:

   (a) pescuitul într-o zonă închisă sau pescuitul cu o unealtă interzisă într-o zonă dată;

   (b) pescuitul din fondul piscicol sau din anumite specii după data la care partea contractantă de care aparține nava inspectată i-a comunicat secretarului executiv că navele sale vor opri pescuitul direct din fondul sau speciile respective și

   (c) pescuitul din cota de categoria „altele", fără înștiințarea prealabilă a secretarului executiv sau cu mai mult de șapte zile lucrătoare după ce secretarul executiv a înștiințat partea contractantă de care aparține nava inspectată că pescuitul din cota de categoria „altele" ar trebui oprit pentru fondul piscicol sau specia respectivă.

Înainte de a vă cere să opriți pescuitul, inspectorul trebuie să încerce imediat să intre în legătură cu un inspector al părții contractante de care aparțineți despre care știe că se află în apropiere sau cu autoritatea desemnată a părții contractante de care aparțineți. În acest scop, veți pune aparatura dumneavoastră radio și operatorul la dispoziția inspectorului. Dacă inspectorul nu este în măsură să ia legătura cu inspectorul părții contractante de care aparțineți sau cu o autoritate desemnată, își va termina inspecția și va părăsi nava. Atât timp cât inspectorul se află la bord, nu vă puteți relua activitatea de pescuit decât dacă l-ați convins că fapta care poate constitui o infracțiune nu se va mai repeta, de exemplu pentru că ați schimbat zona ori ați dezafectat uneltele de pescuit ilegale.

COMENTARII ȘI OBSERVAȚII

17. Documente controlate ca urmare a unei fapte care poate constitui o infracțiune .....

18. Comentarii: (în cazul constatării unei diferențe între estimarea capturilor de la bord și consemnarea capturilor în jurnalul de bord, notați diferența în procente)

.....

.....

.....

19. Obiecte fotografiate în legătură cu infracțiunea prezumtivă .....

.....

.....

.....

20. Alte comentarii, declarații și/sau observații ale inspectorului(inspectorilor) .....

.....

.....

21. Declarațiile celui de-al doilea inspector sau ale martorului .....

.....

22. Numele și semnătura celui de-al doilea inspector sau ale martorului .....

23. Semnătura inspectorului responsabil .....

24. Declarația martorului sau a martorilor căpitanului .....

.....

.....

25. Numele și semnătura martorului sau ale martorilor căpitanului .....

.....

26. Confirmarea primirii raportului:

Subsemnatul, căpitan al navei ..... , confirm că am primit chiar astăzi un exemplar din prezentul raport și un set de fotografii. Faptul că am semnat raportul nu înseamnă că îl aprob în toate elementele sale.

Data ..... Semnătura .....

27. Comentariile și semnătura căpitanului navei .....

EXEMPLARUL ESTE DESTINAT CĂPITANULUI NAVEI, ORIGINALUL FIIND PĂSTRAT DE CĂTRE INSPECTOR, PENTRU A FI PREZENTAT CELOR ÎN DREPT.

ANEXA VI

CHESTIONAR DE INSPECȚIE

1. Sunt inspector în cadrul programului. Iată documentul meu de identitate. Aș dori să inspectez plasele/alte unelte de pescuit/capturile/documentele.
2. Aș dori să vorbesc cu căpitanul navei.
3. Vă rog să-mi spuneți numele dumneavoastră.
4. Vă rog să cooperați cu mine la verificarea capturilor/aparaturii/documentelor conform măsurilor comisiei.
5. Vă rog să vă precizați poziția actuală și să consemnați ora exactă.
6. După părerea mea, vă aflați la …… º latitudine și …… º longitudine, la …… GMT. Sunteți de acord?
7. Vă rog să verificați poziția cu ajutorul instrumentelor din dotarea navei de inspecție.
8. Acum sunteți de acord?
9. Vă rog să-mi prezentați documentele care dovedesc naționalitatea navei/documentele de înmatriculare/jurnalul de bord/jurnalul(jurnalele) de pescuit.
10. Vă rog să indicați numele și adresa proprietarilor navei în locul pe care vi-l arăt din formularul de inspecție.
11. Care sunt principalele specii pe care le pescuiți?
12. Pescuiți pește care va fi transformat în făină?
13. Sunt de acord.
14. Da.
15. Nu sunt de acord.
16. Nu.
17. Vă rog să mă conduceți până la pasarelă/puntea de unde se pescuiește/spațiul de prelucrare/calele de pește.
18. Folosiți dispozitive fixe pe plase? Dacă da, de care tip? Indicați acest lucru în locul pe care vi-l arăt.
19. Aprindeți, vă rog, luminile.
20. Doresc să examinez această plasă/acest tablier de protecție.
21. Arătați-mi celelalte unelte de pescuit aflate pe puntea de unde se pescuiește sau în apropiere.
22. Arătați-mi măsura, dacă aveți.
23. Cereți-le oamenilor să țină plasa, ca s-o pot măsura.
24. Aruncați, vă rog, această plasă în apă timp de zece minute.
25. Am inspectat…. ochiuri din această plasă.
26. Verificați dacă am notat exact lățimea ochiurilor de plasă pe care le-am măsurat în locul arătat din formularul de inspecție.
27. Doresc să inspectez capturile. Ați încheiat trierea peștelui?
28. Arătați-mi acești pești.
29. Doresc să evaluez în cadrul capturilor proporția de pești care fac obiectul unei reglementări.
30. Vă rog să căutați exemplarul din formularul de inspecție în limba dumneavoastră și să-mi dați informațiile necesare pentru a-l putea completa. Am să vă arăt unde.
31. Dacă nu acceptați să colaborăm, așa cum v-am solicitat, voi informa partea contractantă de care aparțineți în legătură cu refuzul dumneavoastră.
32. Am constatat că lățimea medie a ochiurilor acestei plase este de…… milimetri, adică sub dimensiunea minimă autorizată. Voi informa partea contractantă de care aparțineți cu privire la acest lucru.
33. Am constatat prezența unor dispozitive fixate pe plase/alte unelte de pescuit interzise. Voi înștiința partea contractantă de care aparțineți cu privire la acest lucru.
34. Voi pune acum semnul de identificare pe această unealtă de pescuit, care va rămâne așa, cu acest semn, până când îl va putea vedea, la cerere, un inspector al părții contractante de care aparțineți.

35. Am constatat că..... pești nu au dimensiunea cerută. Voi informa partea contractantă de care aparțineți cu privire la acest lucru.

36. Constat că pescuiți în această zonă/într-o perioadă interzisă/cu unelte interzise/din fondul piscicol sau speciile interzise. Voi informa partea contractantă de care aparțineți cu privire la acest lucru.

37. Am constatat prezența la bord a unor capturi suplimentare, din specii care fac obiectul unei reglementări în cantități ce depășesc cantitățile autorizate. Voi informa partea contractantă de care aparțineți cu privire la acest lucru.

38. Am făcut mai multe copii după următoarele elemente de informare cuprinse în acest document. Vă rog să le certificați ca fiind conforme, prin semnătură.

39. Aș dori să intru în legătură cu o autoritate desemnată a părții contractante de care aparțineți. Vă rog să asigurați trimiterea acestui mesaj și să faceți în așa fel încât să-mi parvină eventualele răspunsuri.

40. Doriți să faceți observații cu privire la această inspecție, și în primul rând cu privire la modul în care s-a desfășurat și la comportamentul inspectorilor? Dacă da, consemnați-le, vă rog, în locul pe care vi-l arăt din formularul de inspecție, în care am notat și propriile mele observații. Vă rog să semnați observațiile. Aveți martori care doresc și ei să facă observații? Dacă da, le pot consemna în locul pe care vi-l arăt din formularul de inspecție.

41. Părăsesc nava. Mulțumesc.