



SUR UN MECANISME D'ARRAISONNEMENT ET D'INSPECTION EN HAUTE MER

SOUMISE PAR : UNION EUROPEENNE, SEYCHELLES, INDE, FRANCE (TOM)

Exposé des motifs

Cette proposition visant à établir un mécanisme d'arraisonnement et d'inspection en haute mer (HSBI) pour la CTOI est basée sur la proposition de l'Union européenne soumise lors des 26^e, 27^e et 28^e sessions de la CTOI, amendée pour prendre en compte les commentaires et suggestions faits par d'autres délégations en 2022, 2023 et 2024.

Compte tenu des articles 21 et 22 de l'Accord des Nations unies de 1995 sur les stocks de poissons, qui encouragent les ORGP à établir des procédures d'arraisonnement et d'inspection en haute mer, et de l'article X, paragraphe 3, de l'Accord de la CTOI, qui donne mandat à la Commission d'établir des outils efficaces pour contrôler les activités de pêche, l'Union européenne estime qu'il convient que la CTOI réexamine la possibilité d'établir un HSBI afin de doter l'organisation d'un outil de suivi, de contrôle et de surveillance capable d'améliorer le respect des mesures de conservation et de gestion adoptées par la Commission.

La proposition est basée sur le travail effectué ces dernières années par le groupe de travail en intersessions de la CTOI pour discuter de la mise en place d'un « mécanisme régional d'arraisonnement et d'inspection en haute mer » créé en 2014. En 2016, ce groupe de travail a élaboré une proposition sur un HSBI qui a été présentée lors de la 13^e session du Comité d'application.

Le texte a été adapté pour être cohérent avec le mécanisme HSBI déjà existant dans l'océan Indien dans le cadre de l'Accord de pêche dans le sud de l'océan Indien (APSOI) et a pris en compte les commentaires oraux et écrits reçus au cours des discussions tenues lors des 19^e, 20^e et 21^e sessions du Comité d'application et des 26^e, 27^e et 28^e sessions de la CTOI.

RESOLUTION 23/XX

SUR UN MECANISME D'ARRAISONNEMENT ET D'INSPECTION EN HAUTE MER

La Commission des thons de l'océan Indien (CTOI),

RECONNAISSANT que la gestion efficace des navires de pêche dans la zone de compétence de la CTOI dépend d'un certain nombre d'activités de suivi, de contrôle et de surveillance à entreprendre par les parties contractantes et les parties coopérantes non contractantes (CPC) ;

RECONNAISSANT EN OUTRE que l'arraisonnement et l'inspection des navires de pêche exigent que des procédures soient formalisées afin que toutes les activités d'arraisonnement et d'inspection soient menées de manière sûre, cohérente et transparente ;

PRENANT NOTE des articles 21 et 22 de l'Accord de 1995 (Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons) qui donnent des directives aux organisations (ORGP) et arrangements régionaux de gestion des pêches pour établir des procédures d'arraisonnement et d'inspection dans les zones de haute mer couvertes par les ORGP ;

RAPPELANT les obligations énoncées à l'article X, paragraphe 3, de l'Accord, de coopérer, par l'intermédiaire de la Commission, à la mise en place d'un système approprié permettant de suivre la mise en œuvre des mesures de conservation et de gestion adoptées en vertu du paragraphe 1 de l'article IX, en tenant compte des outils et techniques appropriés et efficaces permettant de contrôler les activités de pêche comme requis aux fins dudit Accord ;

RAPPELANT ÉGALEMENT les travaux du groupe de travail informel chargé d'élaborer une proposition de mécanisme d'arraisonnement et d'inspection en haute mer de la CTOI depuis 2014 ;

CERTAINEMENT qu'une mesure spécifique sur l'inspection en mer de la CTOI pour l'inspection des navires dans la zone de compétence de la Commission contribuera grandement à la réalisation de l'objectif de la Commission ;

DÉSIREUSE de garantir une utilisation optimale des navires d'inspection et des inspecteurs, notamment en veillant à ce que les opérations d'arraisonnement et d'inspection soient pleinement intégrées aux autres outils de contrôle et de conformité disponibles en vertu de l'Accord et des MCG, en assurant une répartition non discriminatoire des arraisonnements et des inspections des navires présents dans la zone de compétence, sans compromettre la possibilité d'enquêter sur d'éventuelles infractions graves, et en garantissant la conformité par les navires battant le même pavillon que les autorités d'inspection ;

ADOPTE, conformément aux dispositions de l'article IX, paragraphe 1 de l'Accord CTOI, ce qui suit :

SECTION 1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Utilisation des termes

1. Aux fins de la présente résolution et du mécanisme, les définitions suivantes s'appliquent :
 - a) « MCG » désigne une Mesure de conservation et de gestion adoptée par la Commission des thons de l'océan Indien ;
 - b) « Pêche » signifie rechercher, attirer, localiser, attraper, prendre ou récolter des poissons ou toute activité dont on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elle ait pour résultat d'attirer, de localiser, d'attraper, de prendre ou de récolter des poissons ;

- c) « Activités liées à la pêche » désigne toute opération visant à soutenir ou à préparer la pêche, y compris le déploiement de DCP, le débarquement, le conditionnement, le traitement, le transbordement ou le transport de poissons qui n'ont pas été préalablement débarqués dans un port, ainsi que l'approvisionnement à la mer en personnel, en carburant, en matériel et autres fournitures ;
- d) « Haute mer » désigne la zone de compétence de la CTOI située en dehors des ZEE des États côtiers environnants ;
- e) « Navire d'inspection » désigne tout navire autorisé par une partie contractante et inscrit au registre des navires d'inspection de la CTOI dans le cadre du mécanisme ;
- f) « Inspecteur » désigne un fonctionnaire autorisé par une partie contractante affecté au mécanisme régional d'arraisonnement et d'inspection en haute mer de la CTOI ;
- g) « Accord » signifie l'Accord portant création de la Commission des thons de l'océan Indien ;
- h) « Mécanisme » signifie le mécanisme d'arraisonnement et d'inspection en haute mer de la CTOI pour l'océan Indien, tel qu'adopté par la Commission ; et
- i) « Navire » désigne tout navire, bateau d'un autre type ou embarcation utilisé, équipé pour être utilisé ou destiné à être utilisé pour la pêche ou des activités liées à la pêche.
- j) « Autorités du navire d'inspection » : les autorités de la partie contractante qui exploite le navire d'inspection.

Objectif et aire d'application

2. Les parties contractantes peuvent, sous réserve du présent régime, procéder à l'arraisonnement et à l'inspection des navires battant pavillon de parties contractantes et des parties coopérantes non contractantes de la CTOI.
3. L'arraisonnement, l'inspection et les activités connexes menées dans le cadre de ce programme sont limités à l'objectif de garantir le respect des dispositions contraignantes de l'Accord et des MCG qui ont été adoptées et restent en vigueur.
4. Ce mécanisme s'applique en haute mer dans la zone de compétence de la CTOI, conformément à l'article II de l'Accord.
5. Les parties contractantes sont encouragées à effectuer des inspections dans le cadre de ce programme.

Obligations des parties contractantes

6. Chaque partie contractante prendra les mesures nécessaires pour s'assurer que les navires d'inspection autorisés à battre son pavillon, et les inspecteurs qu'elle a affectés au présent mécanisme, remplissent leurs fonctions et exigences respectives dans le cadre du présent mécanisme.
7. L'arraisonnement et les inspections dans le cadre de ce mécanisme sont effectués par des inspecteurs et des navires d'inspection.
8. Les CPC devront s'assurer que les capitaines de leurs navires acceptent l'embarquement et l'inspection par des inspecteurs agréés et sont informés de ces procédures et de leurs obligations dans le cadre de ce mécanisme.

SECTION 2. AUTORISATIONS ET DEVOIRS

Obligations des parties contractantes

Exigences de notification

9. Chaque partie contractante notifiera au Secrétariat de la CTOI, d'ici au 31 décembre 2024, un point de contact au sein de son autorité nationale (y compris le nom, les numéros de téléphone et de télécopieur et l'adresse électronique), conformément à l'annexe I, aux fins de la réception des rapports d'inspection et de la notification immédiate des infractions en vertu du présent mécanisme ;
10. Une Partie contractante qui a l'intention de procéder à un arraisonnement et à une inspection dans le cadre du présent mécanisme, y compris en déployant des inspecteurs à bord du navire d'inspection d'une autre Partie contractante conformément à un accord conclu en vertu du paragraphe 12, transmettra au Secrétariat de la CTOI les informations suivantes :
 - a) son autorité responsable du navire d'inspection, ainsi que les coordonnées (notamment le nom, les numéros de téléphone et l'adresse électronique) d'un point de contact au sein de cette autorité, conformément à l'annexe I ;
 - b) pour chaque navire d'inspection désigné en vertu du présent mécanisme, son nom, sa description, des photographies de tribord et de poupe, son numéro d'immatriculation, son port d'immatriculation et, s'il est différent du port d'immatriculation, le nom du port tel qu'il est marqué sur la coque, son indicatif international d'appel radio et les détails de toute autre capacité de communication, le cas échéant, avant que tout nouveau navire d'inspection ou toute nouvelle autorité nationale ne participe à ce programme ;
 - c) une copie des lettres de créance délivrées à ses inspecteurs désignés pour participer à ce programme, conformément au modèle figurant à l'annexe II ; et
 - d) toute modification des informations qui ont été fournies en vertu des alinéas a) à c).

Identification des navires d'inspection et des inspecteurs

11. Les parties contractantes veilleront à ce que :
 - a) chaque navire d'inspection qu'elles autorisent à participer à ce programme soit clairement marqué comme étant au service du gouvernement en arborant la flamme d'inspection de la CTOI décrite à l'annexe III ;
 - b) les inspecteurs reçoivent des lettres de créance conformément au modèle figurant à l'annexe II et peuvent les présenter au capitaine à l'arraisonnement et, sur demande, à tout moment dans le cadre du présent mécanisme.

Échange d'inspecteurs

12. Les parties contractantes sont encouragées à identifier les possibilités de placer des inspecteurs sur un navire d'inspection d'une autre partie contractante. À cette fin, le cas échéant, les parties contractantes devraient chercher à conclure des arrangements bilatéraux ou multilatéraux, ou à faciliter d'une autre manière la communication et la coordination entre elles aux fins de la mise en œuvre du présent mécanisme.
13. Les Parties contractantes notifieront au Secrétariat de la CTOI tout arrangement conclu en vertu du paragraphe 12.

Coordination des inspections

14. Les Autorités responsables des navires d'inspection devraient chercher à établir des contacts réguliers afin de partager des informations sur les zones dans lesquelles ils patrouillent, sur les arraisonnements et les inspections qu'ils ont effectués et sur les observations établies conformément à l'annexe IV, ainsi que d'autres informations opérationnelles pertinentes pour assumer leurs responsabilités en vertu des présentes procédures.

Priorités pour les inspections

15. Tout en ne limitant pas les efforts visant à assurer la conformité de tous les navires, la partie contractante inspectrice peut donner la priorité à l'inspection d'un navire :
- a) inclus dans la liste des navires ayant exercé des activités de pêche INN, adoptée par une organisation régionale ou sous-régionale de gestion des pêches ;
 - b) pour lequel existe des motifs raisonnables de soupçonner que le navire est ou a été engagé dans des activités de pêche INN ou dans toute activité en violation de l'Accord et des MCG ;
 - c) autorisé à battre le pavillon d'une partie contractante et qui est admissible à l'inclusion dans le registre des navires autorisés de la CTOI selon le critère de la résolution 19/04 ou de toute résolution la remplaçant, mais qui n'est pas inscrit dans le registre des navires autorisés de la CTOI ;
 - d) à la suite d'une demande d'une partie contractante ou d'une organisation régionale ou sous-régionale de gestion des pêches, étayée par des preuves d'éventuelles activités de pêche INN du navire en question ;
 - e) qui a des antécédents connus de violation des mesures de conservation adoptées dans le cadre d'un accord international ou des lois et réglementations nationales d'un pays ; ou
 - f) qui a été considéré comme prioritaire à la suite de l'évaluation des risques décrite au paragraphe 19.

Utilisation optimale des ressources d'inspection

16. En appliquant ce mécanisme, les parties contractantes peuvent chercher à promouvoir une utilisation optimale des navires d'inspection et des inspecteurs :
- a) en veillant à ce que les opérations d'arraisonnement et d'inspection soient pleinement intégrées aux autres outils de contrôle, de conformité et de surveillance disponibles en vertu de l'Accord et des MCG ;
 - b) en assurant une répartition non discriminatoire des arraisonnements et des inspections des navires des parties contractantes, sans compromettre la possibilité d'enquêter sur d'éventuelles infractions graves, ou d'appliquer les critères de priorité listés au paragraphe 15 ; et
 - c) en tenant compte des ressources affectées en haute mer par les parties contractantes pour surveiller et assurer le respect des règles par leurs propres navires de pêche, en particulier pour les pêcheries de petits bateaux dont les opérations s'étendent en haute mer dans les zones adjacentes aux eaux relevant de leur juridiction.

Fonctions du secrétariat

17. Le Secrétariat de la CTOI devra :
- a) établir, maintenir et afficher dans la partie publique du site Internet de la CTOI les informations notifiées par les Parties contractantes en vertu des paragraphes 10.a) et 10.b) ;

- b) établir, maintenir et publier sur la partie publique du site Internet de la CTOI un registre des navires d'inspection dans le cadre de ce mécanisme ;
- c) établir maintenir et publier sur la partie sécurisée du site Internet de la CTOI les informations notifiées par les parties contractantes en vertu du paragraphe 10.c), les dispositions visées au paragraphe 12 et fournir un espace permettant aux parties contractantes de partager les informations visées au paragraphe 14 ;
- d) maintenir et publier sur la partie publique du site Internet de la CTOI un questionnaire standardisé et multilingue, élaboré en collaboration avec les parties contractantes, à utiliser pour contacter les navires et mener des activités d'arraisonnement et d'inspection conformément au présent mécanisme, afin de faciliter la communication entre d'une part les inspecteurs et d'autre part le capitaine et l'équipage du navire inspecté ; et
- e) délivrer les flammes d'inspection de la CTOI décrites à l'annexe III aux Parties contractantes qui déploient des navires d'inspection dans le cadre de ce programme ;
- f) afin de se conformer au paragraphe 17.e), élaborer un questionnaire normalisé au cours de la période d'intersessions suivant l'adoption de la présente résolution, pour examen par la prochaine session du Comité d'Application et de la Commission, y compris sur ses modalités d'utilisation, et pour traduction par les parties contractantes.

SECTION 3. CONDUITE DE L'ARRAISONNEMENT ET DES INSPECTIONS DANS LE CADRE DU PRÉSENT MÉCANISME

- 18. Les navires des parties contractantes ne pourront être inspectés dans le cadre de ce mécanisme, que par des navires d'inspection figurant sur le registre visé au paragraphe 17.b).
- 19. Les inspections seront menées de manière transparente et non discriminatoire sur la base d'une évaluation des risques réalisée par la CPC d'inspection tenant compte, entre autres, des modes de pêche et des antécédents de conformité des navires, de la fréquence et des résultats des inspections précédentes.
- 20. Lorsqu'ils procéderont à l'inspection des navires, les inspecteurs utiliseront la liste de contrôle fournie à l'annexe V. Le Secrétariat de la CTOI veillera à ce que la liste de contrôle soit modifiée, si nécessaire, pour intégrer l'adoption de nouvelles MCG, et à ce qu'elle soit mise à la disposition du public sur le site Web de la CTOI.
- 21. Tout navire d'inspection qui a l'intention d'entreprendre l'arraisonnement et l'inspection d'un navire d'une partie contractante devra :
 - a) faire tous les efforts possibles pour établir le contact avec le navire par radio, en utilisant le Code international des signaux approprié ou tout autre moyen internationalement accepté d'alerter le navire ;
 - b) s'identifier en tant que navire d'inspection, notamment en arborant à un endroit bien visible, la flamme d'inspection de la CTOI représentée à l'annexe III ;
 - c) communiquer au navire son intention de monter à bord et d'inspecter le navire ; et
 - d) informer par l'intermédiaire de ses autorités le point de contact de la partie contractante du pavillon du navire de l'intention d'entreprendre une inspection.

22. Le nombre d'inspecteurs affectés à une équipe d'arraisonnement est déterminé par le commandant du navire d'inspection en tenant compte des circonstances du moment. L'équipe d'arraisonnement doit être aussi réduite que possible pour mener une inspection efficace en toute sécurité.

23. L'arraisonnement et l'inspection seront effectués :

- a) conformément aux normes, règlements, procédures et pratiques internationales généralement acceptées concernant la sécurité du navire et de son équipage ; et
- b) d'une manière qui évite :
 - i. tout risque pour la sécurité des navires de pêche et de leur équipage ;
 - ii. une interférence indue avec l'activité légale du navire ;
 - iii. les actions qui pourraient nuire à la qualité des prises ;
 - iv. toute forme de harcèlement des officiers ou de l'équipage du navire.

24. En effectuant une inspection, les inspecteurs devront :

- a) à leur arrivée à bord, présentent leurs lettres de créance au capitaine ;
- b) s'efforcer de communiquer avec le capitaine du navire, le cas échéant en utilisant le questionnaire multilingue normalisé visé au paragraphe 17.e) ;
- c) éviter d'interférer avec la capacité du capitaine à communiquer avec l'exploitant et les autorités de la partie contractante du pavillon du navire ;
- d) inspecter et enregistrer des images de la licence du navire, des engins, de l'équipement, des installations, du poisson et des produits de la pêche à bord, des journaux de bord, des registres et des documents qui peuvent être nécessaires pour vérifier le respect de l'Accord et des MCG ou pour établir toute infraction présumée à l'Accord et aux MCG ;
- e) recueillir, et documenter clairement dans le rapport d'inspection toute preuve d'une infraction à l'Accord et aux MCG ;
- f) consigner l'inspection et toute infraction présumée dans le journal de bord du navire approprié ou, si le journal de bord du navire est électronique, fournir une trace écrite de l'inspection et de toute infraction présumée ;
- g) fournir au capitaine une copie du rapport d'inspection ;
- h) terminer l'inspection dans les quatre heures, sauf si des preuves d'une infraction grave sont trouvées, ou si une période plus longue est nécessaire pour surveiller les opérations de pêche en cours et obtenir les documents connexes délivrés par le capitaine. Toutefois, dans des circonstances particulières liées à la taille du navire de pêche et aux quantités de poisson conservées à bord, la durée de l'inspection peut dépasser la limite stipulée ci-dessus. Dans une telle situation, l'équipe d'arraisonnement ne doit en aucun cas rester à bord du navire de pêche plus longtemps que le temps nécessaire à la réalisation de l'inspection ; et
- i) sauf s'ils ont des motifs raisonnables de croire qu'une infraction grave a été commise, quitter rapidement le navire à la fin de l'inspection.

Devoirs des parties contractantes

25. Les parties contractantes veilleront à ce que tous les inspecteurs :

- a) soient correctement formés aux opérations d'arraisonnement et d'inspection applicables en mer, en tenant compte des lignes directrices de l'annexe VI ;
- b) restent sous leur contrôle opérationnel ;
- c) soient parfaitement familiarisés avec les activités de pêche inspectées et aient reçu leur accréditation ;
- d) appliquent les dispositions du présent mécanisme ; et
- e) limitent les inspections à la vérification de la conformité avec l'Accord et les MCG.

Devoirs des capitaines de navires

26. Chaque partie contractante exigera que le capitaine de tout navire autorisé à battre son pavillon :

- a) suive les principes internationalement acceptés et les pratiques normales de bon matelotage pour éviter les risques pour la sécurité des navires d'inspection et des inspecteurs qui entreprennent l'arraisonnement du navire ;
- b) facilite l'embarquement et le débarquement rapides et sûrs des inspecteurs en manœuvrant le navire selon les conditions qui prévalent ;
- c) soit encouragé à fournir une échelle d'embarquement conformément à l'annexe VIII ;
- d) coopère avec les inspecteurs et aide à l'inspection du navire conformément à ces procédures ;
- e) n'agresse pas, ne résiste pas, n'intimide pas, n'interfère pas avec les inspecteurs et ne les entrave pas ou ne les retarde pas indûment dans l'exercice de leurs fonctions ;
- f) mette à disposition l'utilisation de l'équipement de communication du navire et de l'opérateur, dans la mesure où les inspecteurs en ont besoin dans l'exercice de leurs fonctions, afin de contacter leurs autorités ;
- g) permette aux inspecteurs de communiquer avec l'équipage du navire ;
- h) fournisse aux inspecteurs des installations raisonnables, y compris, le cas échéant, de la nourriture et de l'eau ;
- i) prenne les mesures nécessaires pour préserver l'intégrité de tout sceau ou marque d'identification apposé par un inspecteur et de toute preuve restant à bord ;
- j) facilite le prélèvement d'échantillons de poisson transformé par les inspecteurs, aux fins de l'identification des espèces par analyse de l'ADN, sans nuire à la qualité des captures à bord ;
- k) veille à ce que les cales qui ont été scellées ne soient pas pénétrées, sauf pour des raisons de sécurité des équipages ;
- l) lorsque les inspecteurs ont fait une inscription dans les journaux de bord, fournisse aux inspecteurs une copie de chaque page où figure cette inscription et, à la demande de l'inspecteur, signe chaque page pour confirmer qu'il s'agit d'une copie conforme ; et

- m) s'abstienne de reprendre l'activité de pêche jusqu'à ce que les inspecteurs aient terminé l'inspection ou sécurisé les preuves en cas d'infractions graves, sauf indication contraire de l'inspecteur, par exemple en remontant une ligne avec du poisson à un endroit où ils ne sont pas autorisés à pêcher.

Refus d'arraisonnement et d'inspection

27. Si le capitaine d'un navire refuse de permettre à un inspecteur de procéder à un arraisonnement et à une inspection conformément au présent mécanisme, ce capitaine doit offrir une explication de la raison de ce refus. Les autorités du navire d'inspection notifieront immédiatement le refus du capitaine et toute explication au point de contact de la partie contractante du pavillon du navire et au Secrétariat de la CTOI.
28. Les autorités de la partie contractante du pavillon du navire, à moins que les règlements, procédures et pratiques internationaux généralement acceptés en matière de sécurité en mer ne rendent nécessaire de retarder l'arraisonnement et l'inspection, ordonnent au capitaine d'accepter l'arraisonnement et l'inspection. Si le capitaine ne se conforme pas à cette instruction, la partie contractante suspend l'autorisation de pêche du navire et lui ordonne de rentrer immédiatement au port. La partie contractante notifie immédiatement aux autorités du navire d'inspection et au Secrétaire exécutif les mesures qu'elle a prises dans ces circonstances.

Restrictions à l'usage de la force

29. Le recours à la force doit être évité, sauf lorsque –et dans la mesure nécessaire– pour assurer la sécurité des inspecteurs et lorsque les inspecteurs sont gênés dans l'exercice de leurs fonctions. Le degré de force utilisé ne doit pas dépasser ce qui est raisonnablement requis dans les circonstances.
30. Les parties contractantes veillent à ce que tout incident impliquant l'utilisation de la force dans le cadre de l'arraisonnement et de l'inspection en vertu de cette mesure soit immédiatement signalé aux autorités de la partie contractante du pavillon du navire inspecté, aux autorités du navire d'inspection, ainsi qu'au Secrétariat de la CTOI pour diffusion à l'ensemble des parties contractantes.

Restrictions au transport et à l'utilisation d'armes

31. L'utilisation de toute arme portée par les membres de l'équipe d'arraisonnement est soumise aux restrictions sur l'usage de la force énoncées au paragraphe 29. Toute arme portée par les membres du groupe d'arraisonnement doit l'être dans une position non agressive pendant toute la durée de l'arraisonnement et de l'inspection, à moins qu'il n'en soit disposé autrement pour assurer la sûreté et la sécurité.

SECTION 4. RAPPORT D'INSPECTION

Fonctions des inspecteurs

32. Chaque partie contractante exigera que ses inspecteurs :
- a) à l'issue d'une inspection, remplissent un rapport d'inspection sous la forme prévue à l'annexe VII ;
 - b) identifient dans le rapport d'inspection toute activité ou condition observée que les inspecteurs estiment être une infraction à l'Accord et aux MCG en vigueur et indiquent la nature de la preuve factuelle spécifique de cette infraction ;
 - c) signent le rapport d'inspection en présence du capitaine, qui a la possibilité d'ajouter ou de faire ajouter au rapport toute observation dans sa langue nationale, en anglais ou en français ;
 - d) soumettent une copie du rapport d'inspection à leur autorité nationale dès que possible, par transmission électronique, après l'achèvement de l'inspection, ou au plus tard dans les 3 jours ouvrables suivant la première escale ;

- e) demandent au capitaine de signer le rapport uniquement à titre d'accusé de réception ; et
- f) avant de débarquer, fournissent une copie du rapport au capitaine, en notant dûment tout refus du capitaine d'en accuser réception.

Devoirs de la partie contractante

33. La partie contractante inspectrice transmettra par voie électronique une copie du rapport d'inspection au point de contact de la partie contractante du pavillon du navire inspecté, ainsi qu'au Secrétariat de la CTOI, dans les 3 jours ouvrables complets suivant la réception du rapport d'inspection, conformément au paragraphe 29.d). Lorsqu'il n'est pas techniquement possible pour les autorités du navire d'inspection de fournir ce rapport aux autorités de la partie contractante du pavillon du navire dans ce délai, les autorités du navire d'inspection en informent les autorités de la partie contractante du pavillon du navire et précisent le délai dans lequel le rapport sera fourni.
34. Lorsque les inspecteurs ont constaté une infraction grave dans le rapport d'inspection, la partie contractante inspectrice transmettra sans délai une copie du rapport d'inspection et de tous les documents justificatifs, images ou enregistrements audio, au point de contact de la partie contractante du pavillon du navire et au Secrétariat de la CTOI.

Devois du Secrétaire exécutif

35. Le Secrétariat de la CTOI devra s'assurer que le formulaire du rapport d'inspection est modifié si nécessaire pour intégrer l'adoption de nouvelles MCG, et qu'il est disponible sur le site Web de la CTOI.

SECTION 5. INFRACTIONS ET INFRACTIONS GRAVES

Infractions

36. Dans le cas où les inspecteurs trouvent des preuves, conformément à ce mécanisme, d'une infraction par un navire à l'Accord et aux CMM, ils notent l'infraction dans le rapport d'inspection en se référant à la CMM enfreinte.

Infractions graves

37. Outre les définitions fournies au paragraphe 4 de la résolution 18/03 *relative à l'établissement d'une liste des navires présumés avoir pratiqué la pêche illicite, non déclarée et non réglementée dans la zone de compétence de la CTOI*, chacune des infractions suivantes constitue une infraction grave :
- a) falsifier ou dissimuler intentionnellement les marquages, l'identité ou l'immatriculation d'un navire ou de ses engins, ou omettre de marquer les engins de pêche, falsifier ou dissimuler intentionnellement leurs marquages, leur identité ou leur immatriculation ;
 - b) dissimuler, altérer ou éliminer des preuves liées à une inspection ou à une enquête sur une infraction, y compris le bris ou l'altération de marques ou de sceaux ;
 - c) accéder aux zones scellées, sauf pour des raisons de sécurité de l'équipage ;
 - d) omettre de multiples infractions qui, prises ensemble, constituent un grave manquement aux Accords et aux MCG ;
 - e) l'agression, la résistance, l'intimidation, l'interférence, l'obstruction ou le retard indu des inspecteurs dans l'exercice de leurs fonctions, et toute forme de harcèlement ;

- f) en l'absence de toute raison justifiable fondée sur les réglementations, procédures et pratiques internationales généralement acceptées en matière de sécurité en mer, le refus d'accepter un arraisonnement et une inspection par des inspecteurs ;
- g) l'interférence avec le système de surveillance du navire et/ou l'exploitation sans système VMS en violation de l'Accord et des CMM ;
- h) présenter des documents falsifiés ou fournir de fausses informations à un inspecteur afin d'empêcher la détection d'une infraction grave.

Devoirs des inspecteurs

38. Lorsque les inspecteurs ont des motifs raisonnables de croire qu'un navire a commis une infraction grave à l'Accord et aux MCG, ils devront :

- a) notifier immédiatement l'infraction grave à leur autorité nationale ;
- b) s'efforcer d'aviser, sans délai, tout navire d'inspection de la partie contractante du pavillon du navire dont on sait qu'il se trouve à proximité ;
- c) prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et la continuité des preuves pour une inspection portuaire ultérieure ; et
- d) apposer de manière sûre un sceau officiel de la CTOI, tel que décrit à l'annexe IX, sur toute partie de l'engin de pêche qui semble à l'inspecteur avoir été en infraction avec les mesures applicables.

Devoirs de la partie contractante inspectrice

39. Lorsqu'elle est informée par ses inspecteurs d'une infraction grave, la partie contractante inspectrice transmettra immédiatement une notification écrite de l'infraction grave et une description des preuves à l'appui au point de contact de la partie contractante du pavillon du navire et au Secrétaire exécutif.

Devoirs de la partie contractante du pavillon du navire

40. Une partie contractante du pavillon qui a été notifiée d'une infraction grave en vertu du paragraphe 36, devra :

- a) accuser réception de la notification sans délai ;
- b) exiger du capitaine du navire concerné :
 - i. de suspendre toute activité de pêche jusqu'à ce qu'elle soit convaincue que l'infraction ne se poursuivra pas ou ne sera pas répétée et qu'elle en ait informé le capitaine ; et
 - ii. dans le cas où une enquête complète, approfondie et physique est exigée par la partie contractante du pavillon, de se rendre immédiatement dans un port qu'elle désigne pour une enquête sous son autorité ;
- c) mener une enquête immédiate et complète, y compris, le cas échéant, en inspectant physiquement le navire, à la première occasion, ou autoriser la partie contractante inspectrice à prendre les mesures d'exécution appropriées dans les circonstances ;
- d) prendre rapidement des mesures pour recevoir et examiner les preuves de l'infraction et mener toute autre enquête nécessaire pour le suivi de l'infraction ;

- e) rendre compte au Secrétariat de la CTOI de l'état d'avancement de l'enquête, y compris des détails de toute action qu'elle a prise ou engagée en rapport avec l'infraction ;
 - f) coopérer avec la partie contractante inspectrice pour préserver les preuves sous une forme qui facilitera les procédures conformément à ses lois ;
 - g) lorsque les preuves le justifient, prendre immédiatement des mesures judiciaires ou administratives, conformément à sa législation nationale, à l'encontre des personnes responsables du navire battant son pavillon ; et
 - h) veiller à ce que, dans les procédures qu'elle a engagées, elle traite un avis d'infraction émis en vertu du présent mécanisme comme si l'infraction avait été signalée par son propre inspecteur.
41. La partie contractante du pavillon devra s'assurer : que les procédures engagées soient, conformément aux dispositions pertinentes de son droit national, de nature à priver effectivement les responsables du bénéfice économique des infractions ou à prévoir des sanctions proportionnées à la gravité de ces infractions, décourageant ainsi efficacement les infractions futures.

SECTION 6. MESURES D'EXÉCUTION DE SUIVI

Mesures d'exécution de suivi

42. Aux fins du présent mécanisme, les autorités du navire inspecté considéreront toute interférence de leurs navires, de leurs capitaines ou de leurs équipages avec un inspecteur ou un navire d'inspection d'une autre partie contractante de la même manière qu'une telle interférence se produisant dans sa zone économique exclusive.
43. Les parties contractantes coopéreront pour faciliter les procédures judiciaires ou autres engagées à la suite d'un rapport soumis par un inspecteur conformément au présent mécanisme.
44. Chaque partie contractante traitera les rapports d'inspection établis par les inspecteurs d'une autre partie contractante, et en particulier leur accordera une valeur probante équivalente pour l'établissement des faits, de la même manière que les rapports d'inspection établis par ses propres inspecteurs.
45. Toute preuve obtenue à la suite d'un arraisonnement et d'une inspection dans le cadre de cette mesure concernant une infraction/grave infraction présumée commise par un navire de pêche de la partie contractante est transmise aux autorités du navire de pêche pour qu'elles prennent des mesures conformes aux dispositions de l'Accord CTOI. Aux fins de la présente CMM, chaque partie contractante s'assure qu'elle peut répondre efficacement à toute infraction/grave infraction commise par un navire de pêche battant son pavillon, ou par son capitaine ou son équipage, avec un inspecteur, ou un navire d'inspection.

SECTION 7. RAPPORT ANNUEL

Rapport annuel

46. Chaque Partie contractante inclura, pour l'année précédente, dans son rapport annuel de mise en œuvre, un résumé :
- a) des activités d'arraisonnement et d'inspection qu'elle a menées en vertu de ce mécanisme ;

- b) des mesures qu'elle a prises en réponse aux infractions signalées pour ses navires, y compris toute procédure d'exécution et les sanctions qu'elle a pu appliquer. La partie contractante continuera à énumérer ces actions dans chaque rapport ultérieur jusqu'à ce qu'elle signale le règlement final des infractions ; et
- c) une explication concernant chaque infraction signalée à laquelle elle n'a pas donné suite.

SECTION 8. NAVIRES DE PARTIES NON CONTRACTANTES ET NAVIRES DE PAVILLON INDÉTERMINÉ

- 47. Une partie contractante inspectrice qui repère un navire battant pavillon d'une partie non contractante, susceptible de pêcher en violation de l'Accord de la CTOI et des MCG devra signaler immédiatement cette observation au Secrétariat de la CTOI.
- 48. Un navire signalé conformément au paragraphe 44 est présumé nuire à l'efficacité de l'Accord de la CTOI et des MCG. Le navire d'inspection devra, dans la mesure du possible, en aviser le capitaine du navire observé en indiquant que cette information sera communiquée à la Commission.
- 49. Dans la mesure du possible, le navire d'inspection pourra demander au capitaine la permission de monter à bord et d'inspecter le navire. Un rapport de la rencontre et de toute inspection qui s'ensuit sera transmis au Secrétariat de la CTOI.
- 50. Le Secrétariat de la CTOI distribuera ces informations à toutes les parties contractantes ainsi qu'à l'État du pavillon du navire.

SECTION 9. RAPPORT AU COMITÉ D'APPLICATION

- 51. Le Secrétariat de la CTOI soumettra au Comité d'application un rapport exposant :
 - a) le rapport entre les infractions présumées et graves et le nombre total d'inspections signalées par les parties contractantes dans le cadre de ce mécanisme ;
 - b) dans le respect de la confidentialité, le détail des infractions graves ;
 - c) les mesures de suivi prises, telles que rapportées par chaque partie contractante ;
 - d) tous les cas où l'arraisonnement et l'inspection ont été refusés par un navire, et toute mesure de suivi prise par cet État du pavillon à l'égard des navires concernés ;
 - e) tout cas de rencontre avec des navires de parties non contractantes et des navires de pavillon indéterminé, tel que signalé en vertu du paragraphe 44 ; et
 - f) tous les cas où un incident a été signalé par la partie contractante.

SECTION 10. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

- 52. En cas de désaccord concernant l'interprétation, l'application ou la mise en œuvre du présent mécanisme, les parties contractantes concernées se consultent pour tenter de résoudre le désaccord.

-
53. Si le désaccord reste non résolu à la suite des consultations, le Secrétaire exécutif, à la demande des parties contractantes concernées, soumettra le désaccord au Comité d'Application (CdA). Le CdA établira un groupe de cinq représentants, acceptables par les parties contractantes au désaccord, pour examiner la question.
 54. Un rapport sur le désaccord sera rédigé par le panel et transmis à la Commission par l'intermédiaire du président du CdA dans les deux mois suivant la réunion du CdA au cours de laquelle le cas sera examiné.
 55. À la réception de ce rapport, la Commission pourra fournir un avis approprié concernant ce désaccord, pour examen par les parties contractantes concernées.
 56. L'application de ces dispositions pour le règlement des différends est non contraignante. Les présentes dispositions ne portent pas atteinte aux droits de toute partie contractante d'utiliser la procédure de règlement des différends prévue par l'Accord.

SECTION 11. RENFORCEMENT DES CAPACITÉS

57. Le Secrétariat de la CTOI s'efforcera de rechercher des programmes de financement et de renforcement des capacités par le biais de divers mécanismes afin d'aider les CPC à mettre en œuvre le paragraphe 2 de la présente résolution, y compris ceux qui contribuent à garantir que les inspecteurs sont suffisamment formés sur les différents aspects des pêcheries et des MCG pour s'acquitter efficacement de leurs tâches conformément aux dispositions de la présente résolution.

Annexe I : Informations sur les autorités nationales, les navires d'inspection et les inspecteurs des pêches

Pour toutes les parties contractantes

A. Point de contact de l'autorité nationale des pêches

Nom de l'autorité :	
Nom de la personne de contact :	
Adresse :	
Tel :	
Fax :	
Courriel :	
Remarques :	

Pour les parties contractantes qui entendent conduire des arraisonnements et des inspections

B. Autorités nationale responsable des inspections en mer

Nom du CSP :	
Nom de la personne de contact :	
Adresse :	
Tel :	
Fax :	
Courriel :	
Remarques :	



C. Navires d'inspection





Nom :	
Indicatif d'appel :	
Port d'immatriculation :	
S'il est différent du port d'immatriculation, nom du port tel qu'il est indiqué sur la coque :	
N° MMSI	
Numéro de téléphone principal	
N° de téléphone secondaire	
Fax :	
Courriel :	
Photographies :	
Remarques :	

D. Inspecteurs autorisés

Nom de l'inspecteur :	Autorité nationale :	Numéro de carte d'identité :

Annexe II : Carte d'identité des inspecteurs

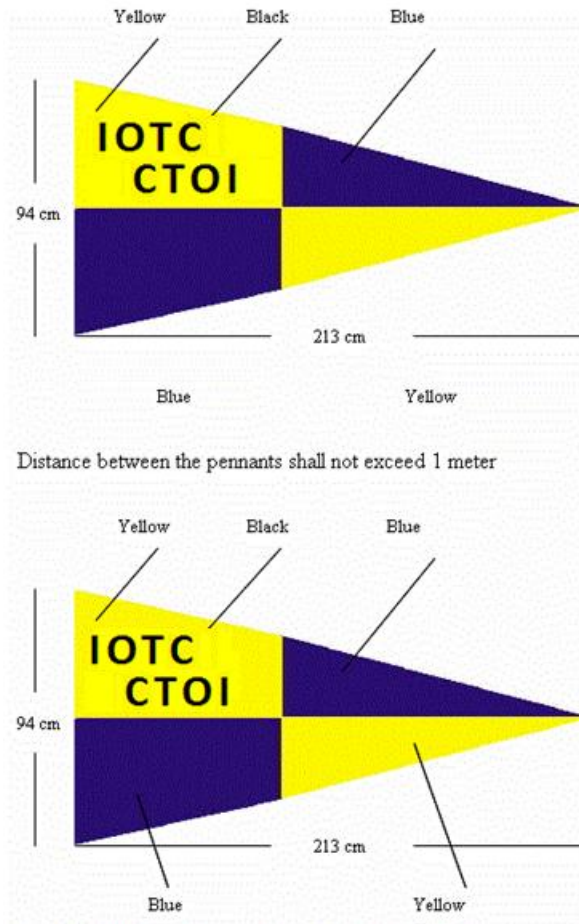
 iotc ctoi	Indian Ocean Tuna Commission / Commission des Thons de l'Océan Indien	 iotc ctoi
Photograph	Inspector Identity Card / Carte d'identité d'inspecteur	
	[Contracting party]	
[First name, LAST NAME of inspector]		
Card No. No. carte		

	IOTC CTOI	
The holder of this document is an inspector duly appointed under the terms of the High Seas Boarding and Inspection Scheme of the Commission and has the authority to act under the provisions of the Scheme		
----- Le titulaire du présent document est un inspecteur dûment désigné dans le cadre du programme de surveillance et d'inspection en haute mer de la Commission et est habilité à agir en vertu des dispositions du programme.		
 iotc ctoi	_____ Signature	 iotc ctoi

Le format doit être de 10 x 7 cm et la carte peut être plastifiée.

Annexe III : Flamme du navire d'inspection

1. À arborer de jour et dans des conditions de visibilité normale.



2. Les embarcations d'arraisonnement doivent arborer une flamme d'inspection comme indiquée ci-dessous. La flamme peut être à demi-échelle. La flamme peut être peinte sur la coque ou sur tout côté vertical de l'embarcation. Lorsqu'elle est peinte, les lettres noires "IOTC" peuvent être omises.

Annexe IV : Rapport d'observation

Date et heure de l'observation (précisez le fuseau horaire)		
Position du navire repéré (latitude et longitude)		
Cap et vitesse du navire aperçu		
Nom du navire aperçu		
Pavillon du navire aperçu		
Marquage extérieur		
Type de navire (encerclez une réponse)	Bateau de pêche Navire congélateur	Navire transporteur Autre (précisez)
Indicatif radio international		
Numéro OMI		
Photographies (si disponibles)		
Activité (encerclez une réponse)	Pêche	Dérivant
	Transbordement	Autre (précisez)
Contact radio (encerclez une réponse)	Oui	Non
Nom et nationalité du capitaine du navire observé (si disponible)		
Nombre de personnes aperçues à bord du navire		
Captures à bord du navire observé (si disponible)		
Informations recueillies par	Nom de l'inspecteur :	
	Partie contractante :	
	Numéro de la carte d'identité CTOI de l'inspecteur :	
	Nom du navire d'inspection :	

Annexe V : Liste de contrôle des inspecteurs

Item	Réf. CMM	Cocher
Pré-Inspection		
Identifier les cibles prioritaires à l'aide du modèle RA	Res #	
Identifier les cibles prioritaires à partir de la documentation du JDP	Res#	
Accéder aux rapports de position VMS si possible	Res #	
Accéder aux rapports d'inspection historiques sur le site web de la CTOI	Res #	
Vérifier les autorisations de pêche sur le site de la CTOI	Res 19/04	
Vérifier la liste INN de la CTOI	Res 18/03	
Vérifier visuellement les marquages du navire de pêche	Res 19/04	
Convenir de la composition du groupe d'inspection	Res #	
Navire d'inspection arborant la flamme de la CTOI	Res #	
Bateau de transfert arborant la flamme de la CTOI	Res #	
Inspection		
Contacter le navire cible par VHF ou par d'autres moyens	Res #	
Vérifier l'état et la position de l'échelle de pilote	Res #	
Confirmer la disponibilité d'un accès sûr	Res #	
Identifier le capitaine du navire	Res #	
Présenter les cartes d'identité des inspecteurs	Res #	
Noter les coordonnées du propriétaire/affréteur/agent	Res #	
Noter les informations sur le capitaine (nom, nationalité, adresse)	Res #	
Noter la position du navire (latitude et longitude)	Res #	
Rapports de surveillance soumis ?	Res #	
Observateur à bord ?	Res 11/04	
VMS conforme ?	Res 15/03	

Documentation

Vérifier les documents d'immatriculation du navire		Res 19/04
Vérifier les autorisations de pêche		Res 19/04
Vérifier le livre de pêche	Correct pour le voyage actuel	Res 15/01
	Dossiers de voyage précédents soumis à la CPC	Res 15/01
Vérifier le journal de production (si disponible)		
Vérifiez le plan de stockage (si disponible)		

Inspection des engins de pêche

Comparer le type d'engin utilisé avec le type d'engin du journal de bord		Res 15/01
Conformité des engins de pêche	Longueur des filets dérivants	Res 17/07
	Marquages	Res 19/04
Accessoires	Tori Lines	Res 12/06
	DCP	Res 19/02

Inspection des prises

Vérifier les espèces conservées à bord		Res 15/01
Vérifier le poids des espèces conservées à bord		Res 15/01
Utilisation correcte des facteurs de conversion ?		Res 15/01
Vérifier les tailles minimales des espèces retenues		
Vérifier l'étiquetage des prises transformées		
Comparer les captures conservées avec les chiffres du journal de bord		Res 15/01
Vérifier les prises de	Requins renards	Res 12/09
Espèces interdites	Requins à pointe blanche océaniques	Res 13/06
	Ailerons de requin	Res 17/05

Interdiction de rejet respectée		Res 19/05
Conservation des tortues	Dégorgeoirs et accessoires	Res 12/04
	Formation de l'équipage	Res 12/04
	Enregistrements du journal de bord	Res 12/04

Infractions

Infractions/Graves	Enquêter	Res #
Infractions	Consigner	Res #
	Rapport à la CPC, à la CTOI et à la CPC du pavillon	Res #
	Photographies/Vidéo	Res #
	Préserver les preuves	Res #

Rapport d'inspection

Compléter l'inspection	Signature du capitaine	Res #
Rapport	Copie donnée au capitaine	Res #
	Consigner les infractions	Res #

Post-inspection

Compléter une copie électronique du rapport d'inspection	Res #
Transmettre à la CPC	Res #

Annexe VI : Formation des inspecteurs et des équipages des navires d'inspection

A. Lignes directrices pour la formation des inspecteurs

Les éléments d'un programme de formation pour les inspecteurs chargés de l'inspection des navires de pêche en mer devraient comprendre au moins les éléments suivants :

1. L'éthique ;
2. Les questions de santé, de sûreté et de sécurité, y compris l'arraisonnement et le débarquement en toute sécurité des navires de pêche en mer ;
3. Les lois et règlements nationaux applicables à la haute mer dans la zone de compétence et résolutions de conservation et de gestion de la CTOI, et droit international applicable ;
4. Collecte, évaluation et conservation des preuves ;
5. Procédures générales d'inspection telles que la rédaction d'un rapport d'inspection en mer, la rédaction de rapports et les techniques d'entretien ;
6. Analyse des informations, telles que les journaux de bord, la documentation électronique et l'historique du navire (nom, propriété et État du pavillon), nécessaires à la validation des informations fournies par le capitaine du navire ;
7. Inspection des navires, y compris l'inspection des cales et le calcul des volumes de cale des navires ;
8. Vérification et validation des informations relatives aux débarquements, aux transbordements, à la transformation et au poisson restant à bord, y compris l'utilisation de facteurs de conversion pour les différentes espèces et produits ;
9. Identification des espèces de poissons et mesure de la longueur et d'autres paramètres biologiques ;
10. Identification des navires et des engins, et techniques d'inspection et de mesure des engins ;
11. Équipement et fonctionnement des VMS et autres systèmes de suivi électronique ;
12. Mesures à prendre à la suite d'une inspection.


B. Lignes directrices pour la formation des équipages des navires d'inspection

Avant de participer à des opérations de surveillance et d'inspection, les équipages des navires d'inspection, en particulier ceux qui participent au transfert des inspecteurs, doivent être familiarisés avec :

1. Les caractéristiques opérationnelles des navires de pêche présents en haute mer dans la zone de compétence, y compris les opérations de filage et de virage, la distance entre les engins de pêche et le navire de pêche, les exigences en matière de marquage des engins de pêche et les mouvements des navires de pêche pendant les opérations de pêche.
2. L'impact potentiel du sillage généré par les navires d'inspection sur le mouvement des navires de pêche et la nécessité de réduire la vitesse lors des manœuvres à proximité des navires de pêche.
3. L'utilisation sûre des bateaux de transfert, y compris la mise à l'eau et la récupération, la manœuvre appropriée du navire d'inspection pendant la mise à l'eau et la récupération, l'approche du navire de pêche, l'embarquement et le débarquement sûrs de l'équipe d'inspection.

Annexe VII : Rapport d'inspection en mer de la CTOI et description des champs

Rapport d'inspection en mer

	RAPPORT D'INSPECTION EN MER Toutes les heures en UTC	1. N° rapport	2. CPC
		1. N° d'inspection	

Détails de l'inspection

3 Date de l'inspection	4 Heure arrivée	Heure départ
5 Position (Début) Lat.	Long.	
Navire d'inspection	IRCS	
6 Inspecteur principal		N° CTOI
Deuxième inspecteur		N° CTOI

Détails sur le bateau de pêche

7 Nom du navire	8 IRCS	
9 Port d'immatriculation	10 N° OMI	
11 NRN	12 Pavillon	
13 Type de navire	14 Type d'engin	
15 Longueur hors tout	Largeur	Tirant d'eau
16 Tonnage brut	Dans RAV CTOI	Sur le(s) document(s)
Nom du capitaine	Nationalité	
Adresse		
17 Détails sur les propriétaires		
18 Détails sur les opérateurs		
19 Détails sur les affréteurs		

20. Marquage du navire de pêche

Marques sur le navire de pêche	<input type="checkbox"/> Nom du navire <input type="checkbox"/> NRN <input type="checkbox"/> IRCS <input type="checkbox"/> Port d'immatriculation <input type="checkbox"/> ATF de l'État du pavillon <input type="checkbox"/> Autre marque (précisez) :				
	Type de marquage	Marquage affiché sur le navire	Identique au registre CTOI	Identique aux documents à bord	
Nom du navire		Poupe	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Poupe	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
		Côté bâbord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Côté bâbord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
		Côté tribord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Côté tribord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>

NRN		Côté bâbord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Côté bâbord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
		Côté tribord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Côté tribord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
IRCS		Côté bâbord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Côté bâbord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
		Côté tribord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Côté tribord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
Autre marque (précisez) :		Poupe	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Poupe	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
		Côté bâbord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Côté bâbord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
		Côté tribord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Côté tribord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>

Marquages externes conformes ? O N

Commentaires de l'inspecteur

21. Autorisation de pêche de l'État du pavillon (ATF)

Statut dans la CTOI, y compris toute liste de navires INN

N° CTOI		Statut de l'état du pavillon	CP <input type="checkbox"/> CNCP <input type="checkbox"/> non-CPC <input type="checkbox"/>
Navire sur la liste autorisée	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Navire sur la liste INN	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
Numéro d'identifiant Valable de/à		Autorité émettrice	Zone autorisée
Commentaires de l'inspecteur			

Informations sur le journal pêche

22 Le journal pêche est à bord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	23 Numéros de page du journal de bord de la marée	
24 Date de départ		25 Port de départ	
26 Journaux de bord historiques à bord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	27 Journaux de bord reliés avec des pages numérotées	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
28 Journal de bord de production	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	29 Plan de stockage	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>

30. Enregistrement des engins de pêche

Senne	Longueur du filet	Hauteur du filet	DCP utilisés	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Navire d'approvisionnement	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
-------	-------------------	------------------	--------------	--	----------------------------	--

Palangre	Nombre d'hameçons	Tori Lines	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Lests de lignes	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Éclairage du pont	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Type d'appât
Filet maillant	Longueur du filet	Hauteur du filet		Taille des mailles		Matériau		
Canne	Nombre de cannes							
Ligne à main/traîne		Nombre de pêcheurs			Type d'appât			
Journal de pêche conforme ?		O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>						
Commentaires de l'inspecteur								

31. Examen des engins de pêche

Type d'engin	
Dimensions	
Accessoires	
Marquage des engins	
DCP	Marqué avec le numéro d'identification du navire O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/> Précisez :
Filets dérivants	Navire trouvé opérant en haute mer dans la zone CTOI et configuré pour utiliser des filets dérivants à grande échelle O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
Position :	Longueur du filet dérivant (m) :
Commentaires de l'inspecteur	

Détails des prises

32. Espèces (FAO)	33. Poids vif /nombre de poissons déclaré	34. Poids vif/nombre de poissons vérifié	35. Différence (%)	36. Facteur de conversion	37. Rejets
-------------------	---	--	--------------------	---------------------------	------------

Commentaires de l'inspecteur

38. Équipement VMS

Type	<input type="checkbox"/> Argos <input type="checkbox"/> Inmarsat <input type="checkbox"/> Iridium <input type="checkbox"/> Autres :	<input type="checkbox"/> Modèle	Numéro de série
Type	<input type="checkbox"/> Argos <input type="checkbox"/> Inmarsat <input type="checkbox"/> Iridium <input type="checkbox"/> Autres :	<input type="checkbox"/> Modèle	Numéro de série
En fonctionnement	<input type="checkbox"/> O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Rapport manuel si nécessaire	<input type="checkbox"/> O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
Condition d'inviolabilité	L'appareil est situé dans une unité scellée et protégée par des sceaux officiels <input type="checkbox"/> O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>		
Alimentation électrique	Interrompue <input type="checkbox"/> O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/> Précisez :		
Défaillance technique	Position manuelle envoyée au CSP de l'État du pavillon toutes les 4 heures : <input type="checkbox"/> O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>		
Commentaires de l'inspecteur			

39. Mesures de conservation/équipement

Coupe-ligne à bord	O <input type="checkbox"/>	Dégorgeoirs à bord	O <input type="checkbox"/>	Salabres	O <input type="checkbox"/>
Plus de 5% d'ailerons de requins à bord	N <input type="checkbox"/>	Poids du requin (kg) :	N <input type="checkbox"/>	Poids des ailerons (kg) :	N <input type="checkbox"/>
Espèces protégées à bord	O <input type="checkbox"/>	Famille/espèce	Quantité		
Commentaires de l'inspecteur	N <input type="checkbox"/>				

40. Conformité avec les autres CMM de la CTOI

Réf. CMM	Description	Constatation des inspecteurs
----------	-------------	------------------------------

Commentaires de l'inspecteur

41. Infractions/Infractions graves

Réf. CMM	Détails	Actions/mesures pour préserver les preuves
----------	---------	--

Commentaires de l'inspecteur

DATE ET SIGNATURE DE L'INSPECTEUR DES PÊCHES		
COMMENTAIRES DU CAPITAINE		
ACCUSE DE RECEPTION ET RECEPTION DU RAPPORT	Je, soussigné, capitaine du navire..... .., confirme par la présente qu'une copie de ce rapport m'a été remise à cette date. Ma signature ne constitue pas une acceptation de toute partie du contenu du rapport.	
	Nom	Date, signature et cachet

Description des champs

Champ n°	Description du champ de données	Informations sur le terrain
1	Numéro du rapport d'inspection	Numéro de série du rapport : [Code pays]/[0001]/[Date]. Exemple : MOZ/0001/20/03/2013.
2	CPC	Nom de la CPC du navire d'inspection (codes pays/territoires 3 alpha selon l'ISO 3166). Exemple : FRA
3	Date de l'inspection	Format de la date : DDMMYYYY
4	Heure d'arrivée / de départ	Format de l'heure HH.MM (24hrs)
5	Position	Au début de l'inspection 000degs 00.00mns
6	Numéro IOTC	Numéro de la carte d'identité CTOI de l'inspecteur
7	Nom du navire	Nom du navire tel qu'enregistré dans les documents pertinents de l'État du pavillon
8	IRCS	L'indicatif international d'appel radio du navire (IRCS) Exemple : TTFC, MD66G, UDSF, CHDS.
9	Port d'immatriculation	Le port d'immatriculation du navire tel qu'il est affiché sur le navire
10	N° OMI du navire	Numéro d'identification OMI/Lloyds Register pour les navires. "IMO" suivi du numéro à sept chiffres. Exemple : IMO1234567
11	NRN	Le numéro de pêche ou autre numéro d'enregistrement affiché par le navire
12	Pavillon	Codes pays/territoires ISO 3166 3 alpha Exemple : NZL pour la Nouvelle-Zélande.
13	Type de navire	Codes de la Classification statistique internationale type des navires de pêche (ISSCFV), également connus sous le nom de codes de type de navire de la FAO. Exemple : TO = chalutier, LL = palangrier.
14	Type d'engin	Codes de la Classification statistique internationale type des engins de pêche (ISSCFG), également connus sous le nom de codes de type d'engin de la FAO. Exemple : PS = senne coulissante, LL = palangre
15	Longueur	La longueur du navire en mètres
16	TB	Le tonnage brut tel qu'il figure dans le registre des navires autorisés de la CTOI et dans les documents officiels du navire, par exemple le certificat d'immatriculation.
17	Détails sur le(s) propriétaire(s)	Nom de la (des) personne(s) ou société(s) propriétaire(s) du navire, adresse, tél, fax, courriel.
18	Détails de l'opérateur (ou des opérateurs)	Nom de la ou des personnes ou sociétés qui exploitent le navire, si elles sont différentes des propriétaires.
19	Coordonnées de l'affréteur	Nom de l'affréteur du navire s'il n'est pas le propriétaire ou l'exploitant
20	Identifiant externe	Noter comme observé : les marquages extérieurs du navire doivent être clairement visibles.
21	Autorisations	Identifiant du navire - Identification numérique ou alphanumérique du permis/de la licence/de l'autorisation de pêche. Délivré par - Nom de l'autorité/agence/département gouvernemental compétent de l'État du pavillon, de l'État côtier et/ou de l'ORGP qui délivre la licence/le permis/l'autorisation de pêche. Validité - Date de début et d'expiration de la licence/du permis/de l'autorisation de pêche (format de date : JJMMAAAA). Zone(s) de pêche - Zone géographique/statistique pertinente dans laquelle le navire est autorisé à opérer (par exemple, FAO 77, OPANO 3M, CIEM 11b).

		<p>Espèces - codes ASFIS 3-alpha (également connus sous le nom de codes d'espèces FAO) (par exemple, BET pour le patudo, SWO pour l'espadon).</p> <p>Engin - code ISSCFG (également connu sous le nom de codes d'engins de la FAO) pour l'engin autorisé à être utilisé par le navire (par exemple PS pour la senne coulissante). Détails de l'enregistrement de l'autorisation de pêcher du navire de pêche, telle qu'elle a été délivrée par l'autorité compétente et telle qu'elle est enregistrée sur le site web de la CTOI.</p>
22	Journal de pêche à bord	Un journal de pêche est-il tenu pour la marée en cours ?
23	Numéros de page du journal de bord	Les numéros de page tels qu'enregistrés sur la page du journal de bord pour la marée actuelle
24	Date de départ	La date de départ du port pour la marée en cours
25	Port de départ	Le port de départ de la marée en cours
25 bis	Port suivant	La prochaine escale de la marée en cours
25 ter	Date d'arrivée	La date estimée d'arrivée dans le prochain port d'escale
26	Journal de bord historique	Détails du journal de bord des marées précédentes à bord
27	Journaux de bord reliés avec des pages numérotées	Le journal de pêche doit être correctement relié et les pages doivent être numérotées de manière séquentielle.
28	Journal de bord de production	Un registre de tous les poissons conservés à bord et soumis à une certaine forme de traitement
29	Plan de stockage	Un plan des cales à poisson montrant l'emplacement des différentes espèces
30	Enregistrement des engins de pêche	Détails de l'engin de pêche utilisé pour la marée en cours, tels qu'ils sont enregistrés dans le journal de pêche
31	Examen des engins de pêche	Consignez les résultats de l'inspection des engins de pêche utilisés et de tout autre engin de pêche trouvé à bord.
32	Espèces (FAO)	Espèces enregistrées dans le journal de pêche listées par les codes ASFIS 3-alpha (également connus sous le nom de codes d'espèces FAO)
33	Poids vif ou nombre de poissons déclaré	Le poids vif ou le nombre de poissons déclarés comme conservés de cette espèce
34	Poids vif ou nombre de poissons déterminé	Le poids vif ou le nombre réel de poissons conservés à bord, tel que déterminé par les inspecteurs.
35	Différence en %.	La différence entre les chiffres déclarés et évalués exprimée en pourcentage du chiffre déclaré.
36	Facteur de conversion	Le facteur de conversion utilisé pour convertir le poids transformé en poids vif, le cas échéant.
37	Rejets	Enregistrement de tous les rejets requis par les MCG
38	VMS	Remplir cette section pour TOUS les équipements VMS à bord.
39	Mesures de conservation/ équipement	Détails de l'équipement transporté et enregistrement de toute espèce protégée conservée à bord.
40	Conformité	Description des violations constatées telles que perçues par les inspecteurs. Mention claire de l'instrument juridique pertinent et des mesures prises pour préserver les preuves.
41	Infractions/Infractions graves	Description des violations constatées telles que perçues par le ou les inspecteurs. Mention claire de l'instrument juridique pertinent et des mesures prises pour préserver les preuves.

Annexe VIII : Lignes directrices relatives à l'échelle d'embarquement

Le capitaine d'un navire de pêche est encouragé à prévoir une échelle d'embarquement conforme aux lignes directrices suivantes :

1. Une échelle d'embarquement est prévue pour permettre aux inspecteurs autorisés d'embarquer et de débarquer en mer en toute sécurité.
2. L'échelle doit être fixée dans une zone dégagée de tout rejet, ligne ou obstruction possible du navire.
3. L'échelle doit être placée aussi près que possible de la mi-longueur du navire.
4. Des poignées sont prévues pour assurer un passage sûr du pont à la tête de l'échelle et vice versa.
5. L'installation de l'échelle ainsi que l'embarquement et le débarquement d'un inspecteur autorisé doivent être supervisés par un membre responsable de l'équipage du navire, qui doit être en communication avec la passerelle.
6. Les marches de l'échelle doivent être
 - a) en bois dur (ou en un matériau équivalent approprié) ;
 - b) exemptes d'arêtes vives ou d'échardes ;
 - c) pourvues d'une surface antidérapante efficace ;
 - d) d'une longueur minimale de 480 mm, d'une largeur minimale de 115 mm et d'une épaisseur minimale de 25 mm ;
 - e) espacées de manière égale afin de permettre à un inspecteur autorisé de monter sur l'échelle en toute sécurité et de manière ergonomique ;
 - f) être fixées de manière à rester horizontales ;
7. Les cordes latérales de l'échelle doivent :
 - a) consister en deux cordes tressées non couvertes d'au moins 65 mm de circonférence de chaque côté ;
 - b) être continues, sans raccords ;
 - c) avoir des extrémités fixées pour éviter qu'elles ne s'effilochent ;
 - d) des lattes (planches de portée) en bois dur ou en un matériau aux propriétés équivalentes, d'une seule pièce, doivent être prévues pour empêcher l'échelle d'embarquement de se tordre ;
 - e) un inspecteur autorisé a le pouvoir discrétionnaire d'ordonner au capitaine du navire de déplacer ou de reconfigurer l'échelle d'embarquement s'il estime que son utilisation n'est pas sûre.

Annexe IX : Sceau de la CTOI

