

INTRODUCTION

Au cours de l'année suivant la Première conférence ministérielle conjointe des mémorandums de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port, des progrès ont été réalisés concernant la mise en œuvre des engagements convenus au cours de la conférence. Les engagements, décrits dans la Déclaration de Vancouver, appuient et encouragent les efforts continus de l'Organisation internationale du travail (OIT) et de l'Organisation maritime internationale (OMI) en vue d'améliorer les normes de navigation.

La participation du Canada à la mise en œuvre de ces engagements a permis de prendre des mesures pour augmenter la pression relativement aux navires inférieurs aux normes. En tant que membre des mémorandums de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port, le Canada a aussi travaillé à l'harmonisation de ces deux documents.

Le présent document résume les activités du Canada en matière de contrôle des navires par l'État du port.

Initiatives canadiennes

Au cours de la dernière année, Sécurité maritime Transports Canada, a modifié son site Web, notamment la section sur le contrôle des navires par l'État du port. On y publie maintenant mensuellement la liste des navires étrangers retenus dans les ports canadiens par les inspecteurs de Sécurité maritime en plus de renseignements sur l'inspection des navires étrangers. Cette information se trouve sur le site Web de la Sécurité maritime de Transports Canada:

- http://www.tc.gc.ca/MarineSafety/Port_State_Control/FR/index.htm (français)
- http://www.tc.gc.ca/MarineSafety/Port_State_Control/index.htm (anglais)



Un mauvais entretien mène souvent à la détention des navires étrangers.

Le Canada travaille à l'élaboration d'un nouveau système électronique d'information sur ordinateur pour les inspections et les statistiques relatives au contrôle des navires par l'État du port. Cette nouvelle base de données, qui sera plus conviviale, devrait être opérationnelle au cours de la prochaine année. Le système facilitera l'échange d'information entre les membres des mémorandums d'entente, ce qui permettra, par conséquent, d'obtenir des renseignements plus détaillés sur les navires étrangers qui entrent dans les ports canadiens.

Afin d'harmoniser les procédures d'inspection, le Canada et les États-Unis ont tenu des réunions périodiquement. La Sécurité maritime de Transports Canada travaille avec la Garde côtière des États-Unis (USCG) en vue d'un échange électronique de données d'inspection. Grâce à cet échange de données nous disposerons de plus d'information sur les navires étrangers qui entrent dans les ports canadiens et les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port seront mieux en mesure de cibler les navires qui ont été désignés comme étant inférieur aux normes.

Un cours de formation sur le contrôle des navires par l'État du port a été développé au cours de l'année. Des séances de formation seront données au cours de la prochaine année et auront pour objet d'harmoniser les pratiques de contrôle des navires par l'État du port au Canada.

L'un des projets en cours au Canada est le Programme d'inspection des vraquiers qui est en œuvre depuis juin 1992. Le programme a pour objet d'assurer l'intégrité structurelle des vraquiers étrangers désignés qui entrent dans les ports canadiens et le respect des conventions internationales par ces derniers. De nombreux vraquiers ont été perdus, corps et biens, au cours des dernières décennies. Ce programme vise à réduire de tels événements. Depuis sa création 803 inspections ont été effectuées. Parmi les navires

inspectés, 187 ont été détenus. En 1999, 56 navires ont fait l'objet d'inspections, 23 ont été détenus.



Corrosion profonde de la structure du dessous du pont d'un vraquier.

Projets internationaux

Le Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) est entré en vigueur à l'échelle internationale le 1^{er} février 1999. Le mémorandum d'entente de Tokyo a mené une campagne d'inspection intensive (CII) du SMDSM, allant d'octobre 1999 à décembre 1999, à laquelle le Canada a participé. Des 76 navires inspectés au Canada dans le cadre de la CII, un navire a été retenu en raison de déficiences liées au SMDSM.

De plus, le Canada a participé à la campagne d'inspection intensive (CII) visant la sécurité des vraquiers menée par le mémorandum d'entente de Paris, d'avril à juin 1999. Cette campagne d'inspection, menée par le mémorandum d'entente de Paris, portait sur la structure des vraquiers plus vieux des États membres. Au cours des dernières années, le Canada a aussi participé à des CII portant sur le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) de même qu'à l'inspection du Registre des hydrocarbures et des conditions de vie et de travail à bord des navires.



Anomalies liées aux conditions de vie et de travail.

Nouvelles et projets associés aux mémorandums d'entente

En 1999, le Canada a participé aux réunions tenues par les mémorandums d'entente de Paris et de Tokyo. Les comités se sont penchés sur des questions de politiques concernant l'application régionale du contrôle des navires par l'État du port, ils ont examiné le travail du groupe de la correspondance technique et ont fait le point sur les procédures administratives. De plus, en tant que membre du Conseil consultatif du mémorandum (CCM) de Paris, le Canada a participé activement aux travaux du Conseil. Le CCM a tenu des réunions intersessionnelles, formulé des recommandations à l'intention du Comité sur des questions de politiques et de stratégies et dirigé les activités des groupes de travail et du Secrétariat.

En 1997, un Groupe d'évaluation technique (GET) a été mis sur pied pour traiter des questions techniques dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris. Le GET est chargé de contrôler le travail réalisé par les groupes de travail et de formuler des recommandations au Comité. Le Canada a aussi participé aux réunions du GET et aux travaux de plusieurs groupes de travail.

Les inspecteurs canadiens chargés du contrôle des navires par l'État du port ont participé à de nombreux séminaires de formation offerts par les deux mémorandums. De telles réunions permettent aux inspecteurs des États membres de partager leurs points de vue. Ces séances de formation portent sur des aspects précis des inspections, notamment sur les campagnes d'inspection intensives, l'harmonisation des procédures, etc. En outre, le Canada a participé à un programme d'échange dans le cadre du mémorandum d'entente de Tokyo. Le programme encourage l'échange des inspecteurs chargés du

contrôle des navires par l'État du port et a pour objet l'harmonisation des procédures. En 1999, le Canada a participé à un échange avec la Nouvelle-Zélande.

Il y a quelques années, le mémorandum d'entente de Tokyo a mis sur pied un programme de mission d'experts dans le cadre duquel des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port, provenant d'administrations bien établies, visitent des pays qui ont moins d'expérience afin de leur offrir des séances de formation sur divers aspects du contrôle des navires par l'État du port. En 1999, le Canada a envoyé deux experts en Chine. Au cours des dernières années, les experts canadiens ont aussi offert des séances de formation au Vietnam et en Corée.

STATISTIQUES SUR LE CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT – 1999

Inspections

Au Canada, les inspections de contrôle des navires par l'État du port sont menées conformément à la *Loi sur la marine marchande du Canada* afin de déterminer la conformité avec les conventions maritimes de l'OMI et de l'OIT. Conformément aux procédures établies par les mémorandums d'entente de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port, les navires faisant l'objet d'inspections sont classés dans l'une des catégories suivantes: conforme, ayant des déficiences ou détenu. Le Canada est membre des deux mémorandums.

Au cours des quatre dernières années, le nombre d'inspections est passé de 1011 à 1348, ce qui correspond au nombre de navires qui font escale dans les ports canadiens. La tendance au cours des quatre dernières années montre que le nombre d'inspections diminue d'environ 150 navires tous les deux ans. Le pourcentage d'inspections de navires étrangers qui entrent dans les ports canadiens chaque année a aussi diminué légèrement grâce à de meilleures techniques de ciblage.

Le tableau 1 représente la comparaison entre les navires inspectés, ceux qui étaient en infraction en raison de déficiences et les navires détenus au cours des cinq dernières années.

Tableau 1

Navires	1999	1998	1997	1996	1995
Inspections	1076	1191	1011	1184	1348
Ayant des déficiences	563	587	470	568	692
Détentions	125	142	118	118	149

En 1999, le Canada a inspecté 1076 navires provenant de 86 pays signataires (Tableau 2).

Tableau 2 - Navires inspectés au Canada par pavillon entre 1995 et 1999

PAYS	1999	1998	1997	1996	1995
AFRIQUE DU SUD	1	0	0	0	0
ALGÉRIE	2	4	3	1	0
ALLEMAGNE	13	8	13	14	14
ANTIGUA-ET-BARBUDA	11	12	6	11	15
ANTILLES NÉERLANDAISES	4	5	3	3	11
ARABIE SAOUDITE	0	2	2	4	2

PAYS	1999	1998	1997	1996	1995
BAHAMAS	87	102	84	102	113
BAHREÏN	0	1	0	0	0
BARBADE	16	16	18	16	10
BÉLARUS	0	0	0	2	0
BELIZE	1	5	3	4	1
BERMUDES	17	12	17	8	18
BOLIVIE	1	0	0	0	0
BRÉSIL	2	2	2	6	2
BULGARIE	4	4	4	4	2
CHILI	1	1	1	0	1
CHINE, RÉP. POPULAIRE DE	3	14	12	19	23
CHYPRE	75	93	78	108	131
CORÉE, RÉPUBLIQUE DE	9	7	4	14	11
CROATIE	12	7	3	3	1
CUBA	0	6	11	2	9
DANEMARK	10	17	21	21	25
ÉGYPTE	4	2	3	4	3
ÉMIRATS ARABES UNIS	0	1	0	0	0
ESPAGNE	0	0	0	1	1
ESTONIE	1	2	1	1	2
ÉTATS-UNIS	22	12	9	10	24
FINLANDE	2	1	1	3	7
FRANCE	3	4	4	8	2
GHANA	0	0	0	3	0
GIBRALTAR	1	2	0	0	0
GRÈCE	57	67	50	76	102
HONDURAS	0	1	0	1	0
HONG KONG	19	18	21	19	33
HONGRIE	0	0	1	0	0
ÎLES CAÏMANS	9	10	4	8	7
ÎLES FÉROÉ	0	0	1	0	1
ÎLES MARSHALL	17	21	16	13	10
INDE	13	3	19	25	20
INDONÉSIE	0	3	1	2	1
IRAN	1	1	2	1	2
ISLANDE	0	0	2	0	1
ISRAËL	0	6	4	5	8
ITALIE	8	2	5	8	7
JAPON	5	11	1	5	7
KOWEIT	1	0	0	1	0
LETTONIE	0	3	4	2	3
LIBAN	0	0	1	0	0
LIBÉRIA	145	149	107	119	154
LITHUANIE	3	5	5	5	7
LUXEMBOURG	0	0	1	0	2
MALAISIE	5	9	5	12	5
MALTE	65	66	60	62	68

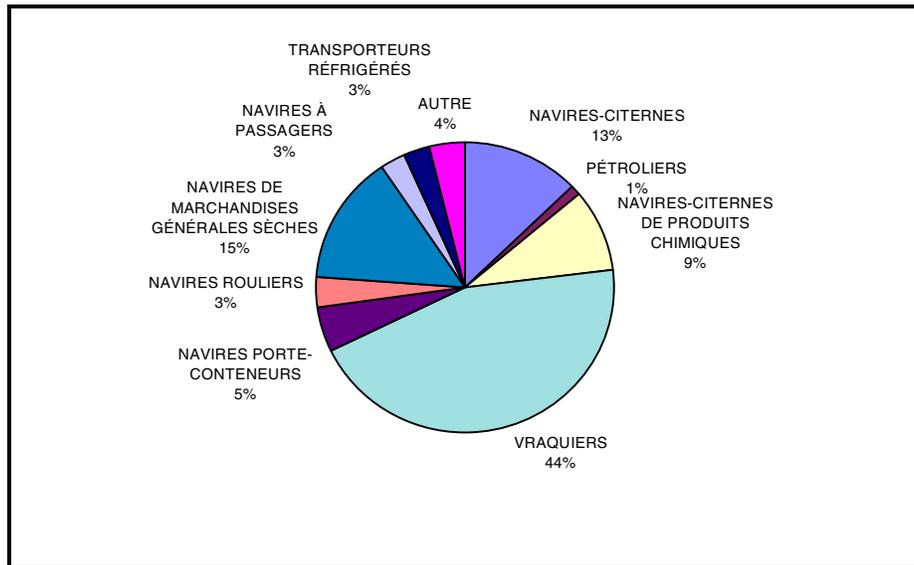
PAYS	1999	1998	1997	1996	1995
MAN, ÎLE DE	1	4	1	2	1
MAROC	1	0	0	0	0
MAURICE, ÎLE	0	2	3	1	4
MEXIQUE	1	0	0	0	1
MYANMAR, UNION DU	4	3	6	4	3
NORVÈGE	72	80	68	67	74
PAKISTAN	1	0	1	0	1
PANAMA	178	189	121	164	158
PAYS-BAS, LES	29	26	20	18	19
PÉROU	0	0	0	1	0
PHILIPPINES	23	20	18	32	42
POLOGNE	3	7	5	18	12
PORTUGAL	0	3	1	1	1
QATAR	0	1	0	0	0
RÉPUBLIQUE ARABE SYRIENNE	0	0	1	0	1
ROUMANIE	0	0	0	8	4
ROYAUME-UNI	13	15	13	7	2
RUSSIE	13	19	23	21	35
SAINT-VINCENT-ET-LES GRENADINES	15	19	14	20	13
SINGAPOUR	34	36	43	32	30
SUÈDE	8	10	13	18	21
SUISSE	1	1	1	0	1
TAÏWAN	3	1	2	3	7
TCHÉCOSLOVAQUIE	0	0	0	0	2
THAÏLANDE	7	3	8	4	7
TRINITÉ-ET-TOBAGO	0	0	0	0	1
TUNISIE	0	0	1	0	0
TURQUIE	11	17	17	10	13
UKRAINE	3	8	11	8	17
VANUATU	5	8	7	6	11
VENEZUELA	0	2	0	1	0
VIETNAM	0	0	0	1	0
AUTRES	0	0	0	1	1
TOTAL	1076	1191	1011	1184	1348

Le tableau 3 dresse la liste des bureaux de district où ont eu lieu les inspections. Parmi les 1076 navires inspectés, 44 % étaient des vraquiers. Ce pourcentage est le même que l'année précédente.

Tableau 3 - Inspections par ports/bureaux entre 1995 et 1999

Bureau	1999	1998	1997	1996	1995
Région de l'Atlantique					
ST JOHN'S	56	53	54	60	80
MARYSTOWN	0	0	0	1	0
LEWISPORT	3	5	9	5	5
CORNERBROOK	4	9	11	15	21
DARTMOUTH	109	122	87	106	143
SYDNEY	9	11	6	8	9
YARMOUTH	8	4	10	5	1
CHARLOTTETOWN	12	17	18	18	24
SAINT JOHN, N.B.	48	149	125	137	125
PORT HAWKESBURY	66	68	63	59	53
BATHURST	37	17	9	10	19
Région du Québec					
MONTRÉAL	101	67	75	86	97
BAIE-COMEAU	26	23	6	7	12
RIMOUSKI	3	2	3	2	20
GASPÉ	10	9	13	12	6
VILLE DE QUÉBEC	132	129	112	100	140
SEPT-ÎLES	2	4	6	11	28
PORT-CARTIER	7	8	10	11	55
Région de l'Ontario					
TORONTO	8	19	27	20	16
KINGSTON	2	3	3	1	1
ST CATHARINES	15	25	13	43	49
COLLINGWOOD	0	2	0	0	0
THUNDER BAY	46	38	72	64	48
SARNIA	9	11	5	9	1
Région du Pacifique					
VANCOUVER	347	187	267	389	384
VICTORIA	3	0	1	2	5
PRINCE RUPERT	0	0	0	0	2
Région des Prairies et du Nord					
OUEST DE L'ARCTIQUE	4	1	0	0	0
EST DE L'ARCTIQUE	8	4	2	3	2
Voie maritime du Saint-Laurent					
VOIE MARITIME	1	4	4	0	2
Total	1076	991	1011	1184	1348

Figure 1 - Navires inspectés au Canada en 1999 par type de navire



Défectuosités

Sur les 1076 navires inspectés, 563, soit 52,3 % des navires, présentaient des défauts. Ce nombre représente une augmentation de 3,1 % depuis 1998. Comme pour les années précédentes, les défauts majeurs sont dans les catégories suivantes: sauvetage, lutte contre les incendies, matériel de navigation et sécurité en général.

Des 2970 anomalies décelées en 1999, les plus courantes se trouvaient dans les catégories des équipements de lutte contre les incendies (483), de la sécurité en général (461), des engins de sauvetage (438) et du matériel de navigation (368).



Le dispositif de mise à l'eau du canot de sauvetage doit être ouvert de force.



Le caillebotis est corrodé et troué.

Ces quatre catégories représentent 1750 anomalies, soit 59 % de toutes les défauts décelées en 1999. Au cours des quatre dernières années, c'est dans ces catégories qu'on a relevé

L'année 1999 a été la première année de la mise en œuvre du Code ISM, entré en vigueur le 1^{er} juillet 1998 pour les navires à passagers, les navires-citernes, les vraquiers, les transporteurs de gaz et les engins à cargaison à grande vitesse d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 tonneaux. Chaque navire mentionné ci-dessus doit avoir à bord un Certificat de gestion de la sécurité en règle et un exemplaire du document de conformité de la compagnie. Au Canada, on a inspecté 1076 navires à bord desquels on a décelé 2970 anomalies, dont 87 étaient liées à la gestion de la sécurité (ISM). Le tableau ci-dessous dresse la liste des déficiences ISM décelées au cours des inspections aux fins du contrôle par l'État du port au Canada.

Tableau 3 - Anomalies ISM

Description	Nombre de déficiences	Pourcentage de déficiences
Politique sur la sécurité et l'environnement	7	8,05
Responsabilité et pouvoir de la compagnie	1	1,15
Responsabilité et pouvoir du capitaine	4	4,59
Ressources et personnel	4	4,59
Préparatifs d'urgence	48	55,17
Rapport et analyse de non-conformité, des accidents et des situations comportant des risques	3	3,45
Entretien de l'équipement à bord du navire	7	8,05
Documentation	5	5,75
Vérification, examen et évaluation par la compagnie	2	2,30
Brevets et certificats, vérification et contrôle	6	6,90

Détentions

Au Canada, les navires sont détenus en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* lorsque l'inspecteur découvre des déficiences qui selon les normes et/ou son jugement, rendent le navire inapte à prendre la mer ou inférieur aux normes. On peut voir dans les images ci-dessous des exemples de déficiences ayant entraîné la détention de navires.

En 1999, 125 des 1076 navires qui ont fait l'objet d'une inspection ont été détenus. Ceux-ci provenaient de 28 pays. (Tableau 4)



Mécanisme de libération du radeau de sauvetage rendu inopérant par l'usure.



Dispositifs d'amarrage corrodés.

Tableau 4 - Navires détenus par pavillon entre 1995 et 1999

État du pavillon	1999	1998	1997	1996	1995
ALGÉRIE	0	2	1	1	0
ALLEMAGNE	1	0	0	0	0
ANTIGUA-ET-BARBUDA	3	1	0	0	0
ANTILLES NÉERLANDAISES	0	0	0	0	1
BAHAMAS	3	7	7	4	8
BELIZE	0	3	2	0	1
BERMUDES	0	1	0	0	0
BRÉSIL	1	1	0	2	1
BULGARIE	1	0	0	0	0
CHINE, RÉP. POPULAIRE DE	2	1	2	3	2
CHYPRE	18	27	21	24	29
CORÉE, RÉPUBLIQUE DE	2	1	0	0	2
CROATIE	0	0	1	0	1
CUBA	0	0	4	0	1
DANÉMARK	0	0	1	0	0
ÉTAS-UNIS	3	0	0	1	0
ÉGYPTE	3	0	2	1	0
FINLANDE	0	0	0	0	1
FRANCE	0	0	1	0	0
GRÈCE	7	7	6	11	15
HONDURAS	0	0	0	1	0
HONG KONG	4	1	3	2	4
ÎLES MARSHALL	0	2	0	1	1
INDE	5	0	6	1	1
INDONÉSIE	0	1	0	0	0
IRAN	0	1	0	0	0
ITALIE	0	0	1	0	1
JAPON	0	0	0	1	0
LETTONIE	0	0	1	1	0

État du pavillon	1999	1998	1997	1996	1995
LIBAN	0	0	1	0	0
LIBÉRIA	18	23	8	8	7
LITHUANIE	1	1	0	0	1
LUXEMBOURG	0	0	1	0	0
MALAISIE	0	1	2	3	0
MALTE	12	18	10	14	21
MAURICE, ÎLE	0	1	0	0	0
MEXIQUE	0	0	0	0	1
NORVÈGE	2	1	3	2	5
PAKISTAN	1	0	0	0	0
PANAMA	18	18	17	21	23
PAYS-BAS, LES	1	1	0	1	1
PHILIPPINES	2	4	0	0	2
POLOGNE	0	0	0	0	1
RÉPUBLIQUE ARABE SYRIENNE	0	0	1	0	0
ROUMANIE	0	0	0	4	0
RUSSIE	4	2	1	2	6
SAINT-VINCENT-ET-LES GRENADINES	2	4	4	1	1
SINGAPOUR	2	1	3	0	0
SUÈDE	2	0	1	0	1
TAÏWAN	1	0	0	1	0
THAÏLANDE	2	2	2	1	2
TURQUIE	4	7	4	3	4
UKRAINE	0	1	1	2	2
VANUATU	0	0	0	0	2
VENEZUELA	0	1	0	0	0

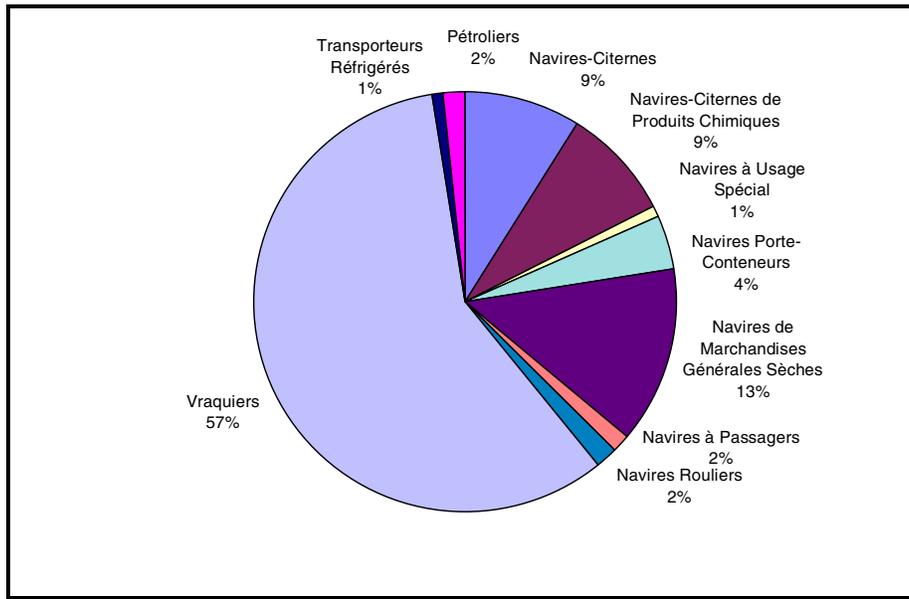
Le taux de détention des navires inspectés est de 11,6 %, ce qui représente une légère diminution par rapport à 1998.



Bordé de pont corrodé pouvant mener à de sérieuses conséquences.

La Figure 8 montre le type de navires détenus en 1999. Les vraquiers continuent d'être le type de navires les plus souvent détenus (58,4 %), ce qui représente une diminution par rapport à l'an dernier (70,4 %).

Figure 8 - Détentions par type de navires, 1999



Les Figures 9 et 10 montrent la différence entre le nombre de navires inspectés avec déféctuosités et détenus, par région et par société de classification.

Figure 9 - Navires inspectés, avec déféctuosités et détenus, par région

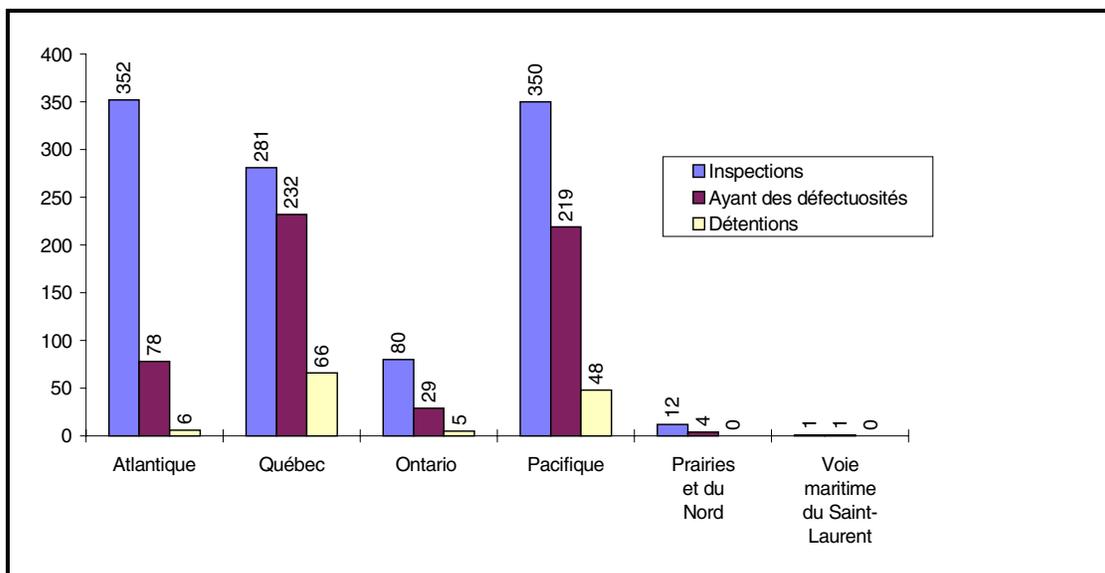
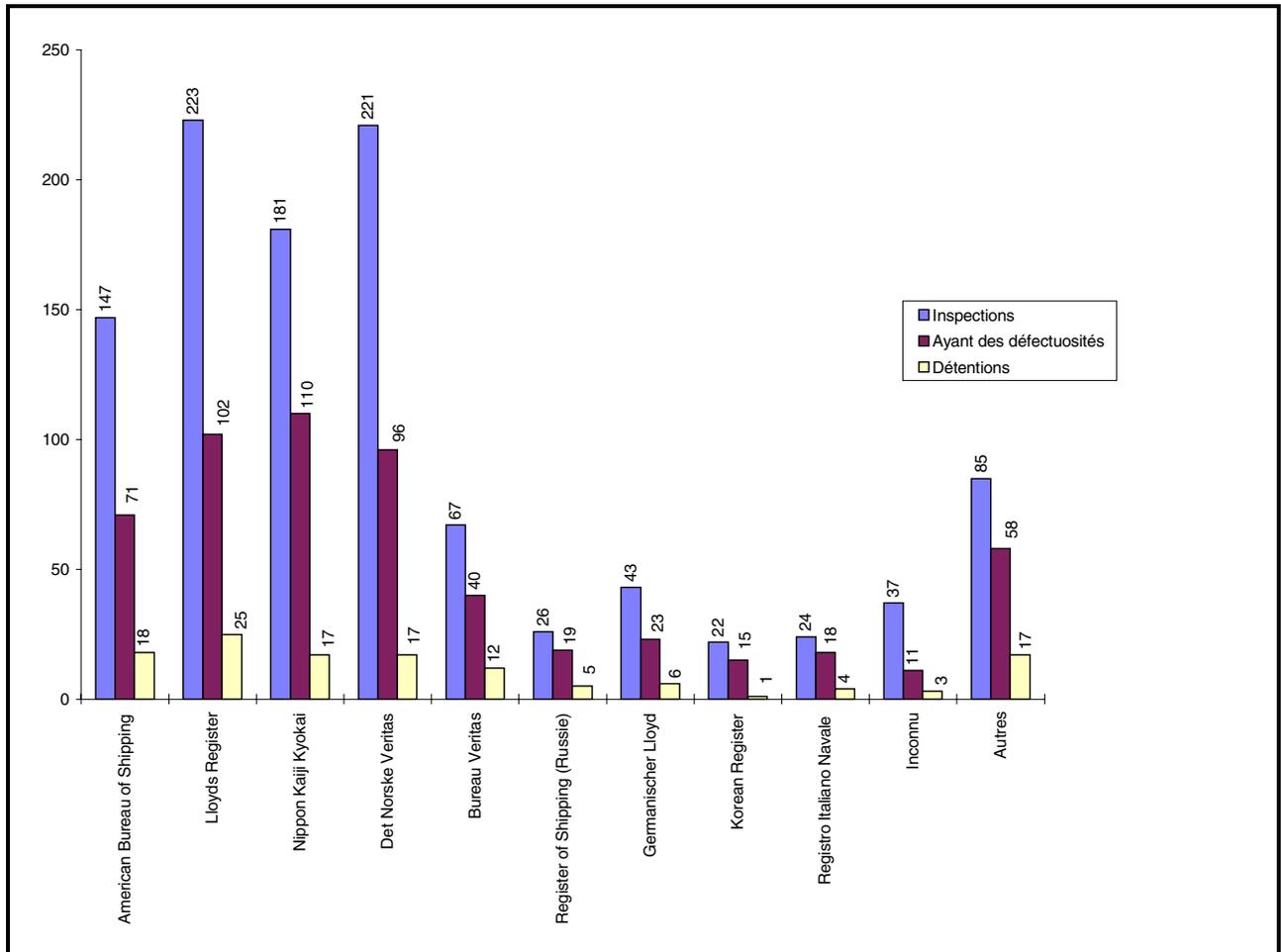


Figure 10 - Navires inspectés, avec défauts et détenus, par société de classification



Veuillez visiter notre site Web pour de plus amples renseignements sur le contrôle des navires par l'État du port:

- http://www.tc.gc.ca/MarineSafety/Port_State_Control/FR/index.htm (français)
- http://www.tc.gc.ca/MarineSafety/Port_State_Control/FR/index.htm (anglais)