



Sécurité maritime

Contrôle des navires par l'État du port

Rapport annuel 2001

Contrôle des navires par l'État du port

Rapport annuel 2001

Avant-propos **2**



**Le contrôle des navires
par l'État du port au Canada** **3**



Initiatives canadiennes en 2001 **4**

**Nouvelles et projets associés
aux mémorandums d'entente** **6**

Initiatives internationales **7**



**Statistiques sur le contrôle des navires
par l'État du port – 2001** **8**

Résumé **20**

Avant-propos

À titre de pays ayant le littoral le plus long du monde, le Canada a continué à viser une navigation de qualité en 2001. Transports Canada cible et inspecte les navires dans le cadre de son programme de contrôle des navires par l'État du port pour que les navires étrangers faisant escale dans les ports canadiens se conforment aux dispositions des conventions internationales. Un tel régime comporte des inspections exhaustives, le signalement des anomalies et, dans le cas d'infractions plus graves, des détentions.

De tout temps, le contrôle des navires par l'État du port a surtout mis l'accent sur l'inspection de l'équipement; toutefois, au cours des dernières années, l'accent s'est déplacé et il intègre le facteur humain. L'introduction du Code international de gestion de la sécurité en juillet 1998, l'adoption de la résolution A.850 (20) intitulée « *Optique, principes et objectifs en ce qui concerne l'élément humain* » par l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale en 1997 et la décision de l'OMI de mettre l'accent non pas sur l'élaboration de normes techniques, mais sur l'élément humain, ont instauré une nouvelle approche en matière de sécurité maritime; l'industrie maritime s'emploie à mettre en œuvre une culture de la sécurité.

En 2001, Transports Canada a concentré davantage son attention sur l'élément humain à bord des navires. Au cours de la saison estivale, les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port ont effectué un contrôle opérationnel à bord des grands paquebots de croisière pour vérifier si les membres d'équipage étaient adéquatement formés pour intervenir en cas d'urgence. Nous avons l'intention de répéter cette expérience en 2002, car le nombre des grands navires à passagers augmente toujours, à la fois sur les côtes est et ouest.

Au cours de 2001, Transports Canada a continué à améliorer son programme de contrôle des navires par l'État du port à la faveur de séances de formation à l'intention des inspecteurs qui en sont chargés. Le Canada a collaboré aux travaux des mémorandums d'entente de Paris et de Tokyo, et il a prêté les services d'experts en la matière à l'Académie maritime internationale de l'OMI à Trieste (Italie). En outre, Transports Canada a poursuivi sa collaboration avec l'Administration maritime mexicaine et la Garde côtière des États-Unis. En juin 2001, le Canada a fièrement signé la Déclaration nord-américaine conjointe sur le contrôle des navires par l'État du port avec ses partenaires de l'ALENA.

Les événements du 11 septembre ont influé sur de nombreux aspects du secteur des transports. Lors de sa 22^e session, l'Assemblée de l'OMI a convenu d'examiner les outils juridiques et techniques internationaux actuels afin de prévenir et de faire disparaître les actes de terrorisme perpétrés contre les navires, de même que pour améliorer la sûreté à bord des navires et à terre. Le Canada a collaboré étroitement avec les États-Unis et il a déjà pris des mesures afin de régler les questions de sûreté. La sécurité et la sûreté sont dorénavant étroitement liées; Transports Canada poursuivra ses efforts afin de renforcer ses mesures de sûreté.

Grâce à son programme de contrôle des navires par l'État du port, Transports Canada s'est engagé à protéger la vie, les biens et l'environnement. La navigation maritime constitue le mode de transport le plus respectueux de l'environnement. Le Canada respecte son engagement de lutter contre les navires et les équipages qui ne sont pas à la hauteur des normes; le contrôle des navires par l'État du port demeure un moyen très efficace de vérifier si les navires faisant escale dans nos ports respectent les exigences des conventions internationales.

Bud Streeter
Directeur général

Le contrôle des navires par l'État du port au Canada

Le contrôle des navires par l'État du port (CNEP) est un programme d'inspection des navires dans le cadre duquel les navires étrangers qui s'engagent dans les eaux d'un État souverain sont arraisonnés dans le but de vérifier s'ils respectent les exigences des principales conventions maritimes internationales. Parmi ces dernières, mentionnons notamment la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (SCTW) et la Convention de l'Organisation internationale du travail n° 147 (OIT 147).

Les programmes du CNEP ont un caractère régional. Cela signifie que plusieurs pays partageant des étendues d'eau communes sont regroupés en vertu d'un mémorandum d'entente (ME) pour que les navires faisant du commerce dans leur région se conforment aux normes internationales.

Le Canada est signataire de deux mémorandums d'entente : le ME de Paris, qui réunit 19 pays (18 pays européens et le Canada) et le ME de Tokyo, auquel sont parties 18 pays de l'Asie-Pacifique.



Les vraquiers faisant escale au Canada qui respectent les critères du Programme d'inspection peuvent faire l'objet d'une inspection spéciale, notamment de la structure du bâtiment

Le Canada est devenu un membre associé au ME de Paris en avril 1988 et a été accepté à titre de membre à part entière en mai 1994. Le Canada est le premier pays non européen à avoir ce privilège. Par ailleurs, le Canada a été l'élément moteur de l'élaboration du ME de Tokyo dont il est membre depuis son entrée en vigueur en décembre 1993.

Transports Canada, Sécurité et sûreté, est responsable de toutes les activités de CNEP au Canada. Les inspections des navires étrangers sont effectuées dans tous les grands ports par des inspecteurs de la Direction de la sécurité maritime.

Initiatives canadiennes en 2001

Le transport maritime est essentiel à l'économie mondiale actuelle. Le développement durable de l'industrie de la navigation est vital, non seulement pour le commerce international, mais également pour la conservation du milieu marin. Le Canada s'est engagé à collaborer avec ses voisins et ses partenaires commerciaux pour assurer la préservation de l'écosystème et le transport des marchandises de la façon la plus sûre et la plus efficace possible. Pour y parvenir, le Canada collabore avec de nombreux pays. À cette fin, la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) a parachevé l'an dernier un certain nombre de projets.

En janvier 2001, Transports Canada a mis en application son nouveau Système de contrôle des navires par l'État du port faisant appel à Internet (SCNEP). Le nouveau système permet d'accéder en toute convivialité aux données canadiennes du SCNEP, du mémorandum d'entente de Paris et de celui de Tokyo, et il permet aux inspecteurs de le mettre à jour à la suite des inspections.

Le nouveau système d'information a été mis en nomination en vue d'obtenir un prix de distinction du Gouvernement du Canada. La nomination était en soi un honneur; ce fut avec un immense plaisir que la Sécurité maritime de Transports Canada a gagné la médaille d'or pour avoir investi de façon stratégique dans la gestion et la technologie de l'information.



Dans la salle de classe, un cours sur le contrôle des navires par l'État du port, puis une expérience pratique portant sur l'inspection d'un navire



Au cours de l'année, la Direction générale de la sécurité maritime a continué à offrir plusieurs séances de formation nationales sur le contrôle des navires par l'État du port. Les cours ont été donnés par des inspecteurs expérimentés chargés du contrôle des navires par l'État du port qui avaient pour but l'harmonisation régionale et, partant, nationale.

Au cours de la dernière année, Transports Canada a maintenu le cap sur la sécurité des vraquiers grâce au programme canadien d'inspection des vraquiers. La perte tragique des vraquiers *Christopher* et *Kamikawa Maru* au cours de la seconde moitié de 2001 démontre l'importance d'un tel programme. Outre l'inspection courante d'un navire, les inspections effectuées sous ce régime portent sur la structure des vraquiers afin d'en vérifier la conformité avec les conventions internationales. Quarante pour cent (40 %) des inspections ont été effectuées sur des vraquiers, ce qui constitue le plus fort pourcentage d'inspections effectuées sur un même type de navires. On a inspecté quatre cent quatre-vingt-cinq vraquiers; cinquante-huit ont été détenus en 2001, ce qui représente soixante-trois pour cent (63 %) de toutes les détentions.

Outre le programme d'inspection des vraquiers, les inspecteurs de Transports Canada ont ciblé les navires-citernes étrangers qui font escale dans les ports canadiens. Ces navires sont inspectés lors de leur visite initiale, puis sur une base annuelle par la suite.

En raison de l'augmentation du nombre et de la taille des navires à passagers étrangers qui font escale dans nos ports, Transports Canada a tenu au cours de la saison estivale sa première campagne nationale, laquelle portait sur l'élément humain à bord des navires à passagers. Au cours de ces inspections, une équipe d'inspecteurs de Transports Canada a procédé à un contrôle opérationnel à bord des navires ciblés. Durant ces inspections, les membres d'équipage devaient démontrer qu'ils pouvaient effectuer des exercices dans des situations d'urgence simulées, comme un incendie, l'abandon d'un navire et le contrôle des dommages. Au total, quinze navires ont été inspectés en vertu de ce nouveau programme en 2001; Transports Canada projette de poursuivre ce type d'inspection à l'avenir.



Les navires à passagers, qui transportent souvent plus de 2 400 passagers, étaient dans la mire du contrôle opérationnel en 2001

Nouvelles et projets associés aux mémorandums d'entente

Trente-sept États exerçant le contrôle des navires par l'État du port ont signé les ME de Paris et de Tokyo.

Des ententes régionales sur le contrôle des navires par l'État du port ont également été conclues en Amérique latine, dans les Caraïbes, en Méditerranée, dans l'Océan indien et dans des régions du centre et de l'ouest de l'Afrique. Cette année, comme toujours, le Canada a continué d'exercer un rôle actif à l'égard de l'application des mémorandums d'entente de Paris et de Tokyo.

Des représentants du Canada ont continué à s'associer à d'autres membres signataires des ME en participant à plusieurs activités. La Sécurité maritime de Transports Canada a assisté à la réunion du Comité du ME de Paris et participé aux travaux du Groupe d'évaluation technique, du Conseil consultatif ainsi qu'aux programmes d'échange des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port et aux séminaires à l'intention des inspecteurs. Le Canada a également dirigé le Groupe de travail du ME de Paris sur l'amélioration du système de rapport des inspections. À titre de membre du ME

de Paris, les inspecteurs canadiens chargés du contrôle des navires par l'État du port ont procédé à des inspections concentrées sur l'assujettissement des cargaisons du 1^{er} mars 2001 au 31 mai 2001 dans le cadre d'une campagne d'inspections concentrées précisée dans le mémorandum d'entente.

La Sécurité maritime de Transports Canada a également participé à la réunion du Comité du ME de Tokyo qui s'est tenue au cours de l'année de même qu'aux missions d'experts et aux séminaires à l'intention des inspecteurs. À l'occasion du Programme d'échanges des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port, des inspecteurs canadiens ont été affectés en Nouvelle-Zélande. Le Canada est également membre de trois des groupes de travail intersessions du Comité.

Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur les ME de Paris et de Tokyo, nous vous invitons à consulter les sites Web suivants :

- Paris : www.parismou.org
- Tokyo : www.tokyo-mou.org

Initiatives internationales

Le 6 juin 2001, le Canada a continué à démontrer son engagement à l'égard de l'amélioration de la sécurité maritime en signant la *Déclaration conjointe sur le contrôle des navires par l'État du port* avec ses voisins de l'Amérique du Nord. Le Canada, le Mexique et les États-Unis d'Amérique ont signé la Déclaration à Londres (Angleterre) lors de la 74^e session du Comité sur la sécurité maritime de l'OMI. Cette convention est le fruit du travail amorcé il y a deux ans par le Groupe consultatif sur le transport de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA); il servira de cadre à l'amélioration de la sécurité de la navigation en Amérique du Nord.

À l'intention de ceux qui ont signé la convention, le ministre canadien des Transports, M. David Collenette, a déclaré : « Cette déclaration contient des mesures qui amélioreront l'application et qui permettront d'harmoniser les méthodes d'inspection, de détention et d'établissement de rapports des navires qui ne respectent pas les normes. Cette collaboration internationale démontre l'engagement que nous partageons à l'égard de navires plus sûrs et de mers plus propres de même qu'à l'égard de conditions de travail et de vie acceptables à bord des navires. »

En signant cette déclaration, les autorités maritimes des trois pays ont convenu de ce qui suit :

- renforcer la coopération;
- harmoniser les méthodes de formation, d'inspection, de détention et d'établissement de rapports;
- appuyer et favoriser les efforts de l'Organisation maritime internationale pour améliorer les normes de la navigation et leur respect;
- consigner le refus de certains États du pavillon de contrôler leurs navires de façon appropriée;
- planifier l'adoption de critères exhaustifs à l'égard des administrations des États du pavillon et des registres de navires; et
- diffuser régulièrement de l'information détaillée sur les données statistiques en matière d'inspection et de détention.

Les trois pays ont déjà pris des mesures pour atteindre certains de ces buts. À cet égard, les inspecteurs de Transports Canada ont eu l'occasion de visiter les ports de Manzanillo (Mexique) et de Seattle (États-Unis). Le Canada a accueilli des inspecteurs de la Garde côtière des États-Unis, lesquels ont assisté au cours de formation en contrôle des navires par l'État du port; nous nous réjouissons à la perspective d'accueillir dans un proche avenir des inspecteurs de l'Administration maritime du Mexique. Ce faisant, les trois parties souhaitent promouvoir des inspections plus cohérentes et exhaustives.

Transports Canada a également accueilli un inspecteur chilien chargé du contrôle des navires par l'État du port et il a prêté le concours de conférenciers à l'Académie maritime internationale de l'OMI à Trieste (Italie). L'Académie maritime internationale (AMI) de Trieste est une institution internationale dans le domaine de la formation post-universitaire. Ses cours s'adressent à des participants titulaires de diplômes universitaires ou ayant suivi une formation équivalente, qui travaillent déjà dans des structures gouvernementales, mais qui exigent plus de formation pour améliorer la qualité de leur travail. Des étudiants du monde entier fréquentent cette Académie.

Statistiques sur le contrôle des navires par l'État du port – 2001

■ Inspections

Au Canada, les inspections de contrôle portuaire sont menées conformément à la *Loi sur la marine marchande du Canada* et aux mémorandums d'entente de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port quand il s'agit de déterminer la conformité des navires étrangers aux conventions internationales. Au cours des cinq dernières années, c'est en 2001 que le nombre des inspections a atteint un sommet; on en a alors effectué 1 197. Ce chiffre correspond à environ trente pour cent (30 %) des navires faisant escale dans des ports canadiens. Grâce à un meilleur ciblage des navires et à nos programmes spéciaux (notamment ceux de l'inspection des vraquiers et de l'inspection des navires-citernes), on a constaté une baisse du nombre des navires ne respectant pas les normes et pratiquant le commerce dans les ports canadiens.

Le nombre des navires présentant des anomalies correspond à cinquante-deux pour cent (52 %) de l'ensemble des inspections. Ce chiffre est légèrement inférieur à celui de l'année 2000, lequel correspondait à cinquante-quatre pour cent (54 %). Parmi les navires présentant des anomalies, huit pour cent (8 %) de l'ensemble des navires inspectés ont été détenus comparativement aux détentions en 2000 alors que le pourcentage était plus élevé, le taux de détention étant de dix pour cent (10 %).



Aliments mal rangés dans le congélateur

■ **Tableau 1 : Comparaison des navires inspectés, des navires présentant des anomalies et des navires détenus au Canada au cours des cinq dernières années**

ANNÉE	2001	2000	1999	1998	1997
Inspections	1 197	1 070	1 076	1 191	1 011
Présentant des déficiences	634	583	563	587	470
Détentions	92	103	125	142	118

■ **Tableau 2 : Navires inspectés par État du pavillon au cours des cinq dernières années**

PAYS	2001	2000	1999	1998	1997
Afrique du Sud	0	3	1	0	0
Algérie	0	4	2	4	3
Allemagne	11	13	13	8	13
Antigua-et-Barbuda	16	15	11	12	6
Antilles Néerlandaises	1	4	4	5	3
Arabie Saoudite	3	2	0	2	2
Bahamas	102	77	87	102	84
Bahreïn	0	0	0	1	0
Barbade	13	22	16	16	18
Belize	0	1	1	5	3
Bermudes	18	8	17	12	17
Bolivie	0	0	1	0	0
Brésil	0	2	2	2	2
Bulgarie	4	6	4	4	4
Cambodge	1	0	0	0	0
Cameroun, Rép. du	1	0	0	0	0
Chili	1	0	1	1	1
Chine, Rép. Populaire de	2	9	3	14	12
Chypre	82	69	75	93	78
Colombie	1	0	0	0	0
Corée, Rép. de	19	8	9	7	4
Croatie	4	3	12	7	3
Cuba	0	0	0	6	11
Danemark	11	16	10	17	21
Égypte	2	0	4	2	3
Émirats Arabes Unis	0	0	0	1	0
Espagne	1	1	0	0	0
Estonie	0	0	1	2	1
États-Unis	15	17	22	12	9
Finlande	1	2	2	1	1
France	7	5	3	4	4
Gibraltar	2	3	1	2	0
Grèce	66	49	57	67	50
Honduras	0	0	0	1	0
Hong Kong	31	28	19	18	21
Hongrie	0	0	0	0	1
Île Maurice	1	0	0	2	3
Îles Caïmans	9	9	9	10	4

(SUITE) →

Tableau 2
(SUITE)

PAYS	2001	2000	1999	1998	1997
Îles Féroé	0	0	0	0	1
Îles Marshall	38	15	17	21	16
Inde	13	9	13	3	19
Indonésie	0	1	0	3	1
Iran	3	0	1	1	2
Islande	0	0	0	0	2
Israël	4	3	0	6	4
Italie	8	7	8	2	5
Japon	5	9	5	11	1
Koweït	0	0	1	0	0
Lettonie	0	0	0	3	4
Liban	0	0	0	0	1
Libéria	142	113	145	149	107
Lithuanie	4	10	3	5	5
Luxembourg	0	0	0	0	1
Malaisie	3	6	5	9	5
Malte	74	64	65	66	60
Man, Îles de	3	4	1	4	1
Maroc	1	0	1	0	0
Mexique	0	1	1	0	0
Myanmar, Union du	2	2	4	3	6
Norvège	71	69	72	80	68
Pakistan	0	0	1	0	1
Panama	235	198	178	189	121
Pays-Bas, Les	21	27	29	26	20
Philippines	20	32	23	20	18
Pologne	2	4	3	7	5
Portugal	2	0	0	3	1
Qatar	0	2	0	1	0
République Arabe Syrienne	0	0	0	0	1
Royaume-Uni	22	14	13	15	13
Russie	11	10	13	19	23
Saint-Vincent-et- Les Grenadines	13	18	15	19	14
Sao Tome-et-Principe	1	0	0	0	0
Singapour	40	35	34	36	43
Sri Lanka	0	1	0	0	0
Suède	3	5	8	10	13
Suisse	2	1	1	1	1
Taiwan	1	3	3	1	2
Thaïlande	5	4	7	3	8

(SUITE) →

Tableau 2
(SUITE)

PAYS	2001	2000	1999	1998	1997
Tonga	1	0	0	0	0
Tunisie	0	0	0	0	1
Turquie	9	7	11	17	17
Tuvalu	2	0	0	0	0
Ukraine	0	6	3	8	11
Vanuatu	11	14	5	8	7
Venezuela	0	0	0	2	0
Total	1 197	1 070	1 076	1 191	1 011

Les pavillons de la majorité des navires inspectés en 2001 sont les mêmes que ceux des années précédentes, à savoir, le Panama, le Libéria, les Bahamas, Chypre, Malte, la Norvège et la Grèce. Ces sept États du pavillon représentent soixante-quatre pour cent (64 %) de l'ensemble des inspections effectuées.

Comme auparavant, ce sont les navires du Panama qui ont été les plus nombreux à subir l'inspection totalisant 235, ce qui représente vingt pour cent (20 %) de l'ensemble des inspections effectuées. Cette année, le nombre des navires battant pavillon des Îles Marshall et ayant été inspectés au Canada a augmenté considérablement.

Tableau 3 : Inspections par port/bureau au cours des cinq dernières années

BUREAU	2001	2000	1999	1998	1997
RÉGION DE L'ATLANTIQUE					
St. John's	57	41	56	53	54
Marystown	0	0	0	0	0
Lewisport	1	3	3	5	9
Cornerbrook	1	4	4	9	11
Dartmouth	106	124	109	122	87
Sydney	8	12	9	11	6
Yarmouth	6	2	8	4	10
Charlottetown	6	8	12	17	18
Saint John N.-B.	104	53	48	149	125
Port Hawkesbury	134	74	66	68	63
Bathurst	29	18	37	17	9

(SUITE) →

Tableau 3
(SUITE)

BUREAU	2001	2000	1999	1998	1997
RÉGION DE QUÉBEC					
Montréal	71	72	101	67	75
Baie-Comeau	1	13	26	23	6
Rimouski	4	3	3	2	3
Gaspé	6	6	10	9	13
Québec	107	119	132	129	112
Sept-Îles	6	8	2	4	6
Port-Cartier	1	7	7	8	10
RÉGION DE L'ONTARIO					
Toronto	0	7	8	19	27
Kingston	1	2	2	3	3
St. Catharines	3	10	15	25	13
Collingwood	0	0	0	2	0
Thunder Bay	24	45	46	38	72
Sarnia	7	11	9	11	5
RÉGION DU PACIFIQUE					
Vancouver	477	410	347	187	267
Victoria	3	1	3	0	1
Prince Rupert	29	9	0	0	0
RÉGION DES PRAIRIES ET DU NORD					
Ouest de l'Arctique	1	5	4	1	0
Est de l'Arctique	3	2	8	4	2
VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT					
Voie Maritime	1	1	1	4	4
Total	1 197	1 070	1 076	1 191	1 011

Comme toujours, la Région du Pacifique a été la plus active; elle a effectué 509 inspections. Viennent ensuite la Région de l'Atlantique avec 452, la Région du Québec avec 196, la Région de l'Ontario avec 35, la Région des Prairies et du Nord avec 4 et la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent avec 1. Ensemble, les régions du Pacifique, de l'Atlantique et du Québec ont effectué quatre-vingt-dix-sept pour cent (97 %) de toutes les inspections effectuées au Canada en 2001.

Comme par le passé, les navires battant pavillon du Panama, du Libéria, de Malte et de Chypre formaient soixante pour cent (60 %) de toutes les détentions au Canada. Ces États du pavillon représentent également quarante-cinq pour cent (45 %) des navires inspectés par des inspecteurs canadiens chargés du contrôle des navires par l'État du port.

■ **Tableau 4 : Navires détenus par État du pavillon au cours des cinq dernières années**

ÉTAT DU PAVILLON	2001	2000	1999	1998	1997
Algérie	0	3	0	2	1
Allemagne	1	0	1	0	0
Antigua-et-Barbuda	1	1	3	1	0
Antilles Néerlandaises	0	1	0	0	0
Bahamas	7	4	3	7	7
Barbade	0	1	0	0	0
Belize	0	0	0	3	2
Bermudes	3	0	0	1	0
Brésil	0	1	1	1	0
Bulgarie	1	1	1	0	0
Chili	1	0	0	0	0
Chine, Rép Populaire	0	1	2	1	2
Chypre	13	10	18	27	21
Corée, République de	0	1	2	1	0
Croatie	0	0	0	0	1
Cuba	0	0	0	0	4
Danemark	0	0	0	0	1
Égypte	0	0	3	0	2
États-Unis	0	0	3	0	0
France	0	0	0	0	1
Gibraltar	0	1	0	0	0
Grèce	6	4	7	7	6
Hong Kong	1	2	4	1	3
Île Maurice	0	0	0	1	0
Îles Caïmans	3	2	0	0	0
Îles Marshall	3	0	0	2	0
Inde	1	0	5	0	6
Indonésie	0	0	0	1	0
Iran	1	0	0	1	0
Italie	0	2	0	0	1
Japon	0	1	0	0	0
Lettonie	0	0	0	0	1
Liban	0	0	0	0	1
Libéria	12	13	18	23	8
Lithuanie	0	1	1	1	0
Luxembourg	0	0	0	0	1
Malaisie	1	1	0	1	2
Malte	13	15	12	18	10

(SUITE) →

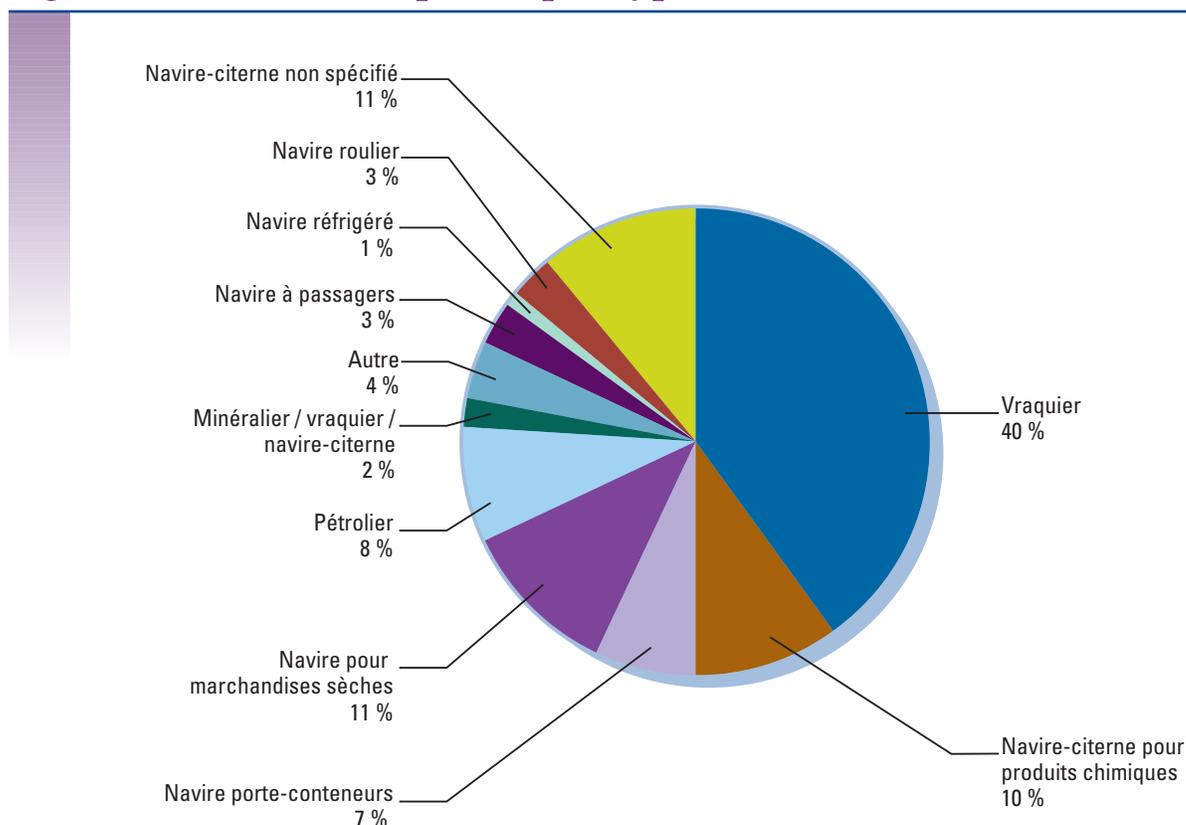
Tableau 4
(SUITE)

ÉTAT DU PAVILLON	2001	2000	1999	1998	1997
Maroc	1	0	0	0	0
Norvège	1	6	2	1	3
Pakistan	0	0	1	0	0
Panama	17	17	18	18	17
Pays-Bas, Les	0	4	1	1	0
Philippines	2	3	2	4	0
Qatar	0	1	0	0	0
République Arabe Syrienne	0	0	0	0	1
Russie	0	0	4	2	1
Saint-Vincent-et- Les Grenadines	1	3	2	4	4
Singapour	1	1	2	1	3
Suède	0	0	2	0	1
Taiwan	0	1	1	0	0
Thaïlande	0	0	2	2	2
Turquie	10		4	7	4
Ukraine	0	1	0	1	1
Venezuela	0	0	0	1	0

En 2001, le Panama vient en tête avec dix-sept navires détenus, ce qui représente cinq pour cent (5 %) de tous les navires panaméens inspectés. Viennent ensuite Chypre et Malte, avec treize détentions, ce qui représente seize pour cent (16 %) et dix-huit pour cent (18 %) de leurs inspections totales respectives. Ces données sont étroitement suivies par le Libéria avec douze détentions, ce qui constitue huit pour cent (8 %) des inspections totales de cet État.

Au Canada, le plus grand nombre d'inspections par type de navire a toujours été celui des vraquiers. Les inspections des vraquiers se maintiennent à près de quarante pour cent (40 %) du total des navires inspectés. En 2001, les inspections totales des vraquiers s'établissaient exactement à quarante pour cent (40 %) des inspections effectuées. Les vraquiers représentaient soixante-trois pour cent (63 %) de toutes les détentions par type de navires.

■ **Figure 1 : Navires inspectés par type**



■ Anomalies

Les inspections du contrôle des navires par l'État du port permettent de constater de nombreuses catégories distinctes d'anomalies. De nouveau, la catégorie de l'équipement de lutte contre les incendies affiche le plus fort pourcentage d'anomalies, soit dix-huit virgule trois pour cent (18,3 %) du total. En 2001, on a inspecté au Canada 634 navires défectueux dont le nombre d'anomalies s'élevait à 3 747.

La sécurité en général se classait au deuxième rang des anomalies constatées, ce qui représente quinze virgule sept pour cent (15,7 %) du total des anomalies signalées.

La catégorie « Sécurité en général » énumère notamment, parmi les anomalies, les anomalies de structure et la corrosion de la structure d'un navire.



Rambardes corrodées et rompues de la plate-forme de la grue d'un navire

L'équipement de sauvetage et de navigation ont obtenu les troisième et quatrième pourcentages d'anomalies, soit douze virgule six pour cent (12,6 %) et onze virgule cinq pour cent (11,5 %) respectivement.

Les quatre catégories d'anomalies susmentionnées indiquent des lacunes graves dans l'entretien de l'équipement et des structures essentielles qu'exige la sécurité de tout voyage. Il est inquiétant de constater qu'ils demeurent au sommet de la liste des problèmes, une fois de plus, en 2001.

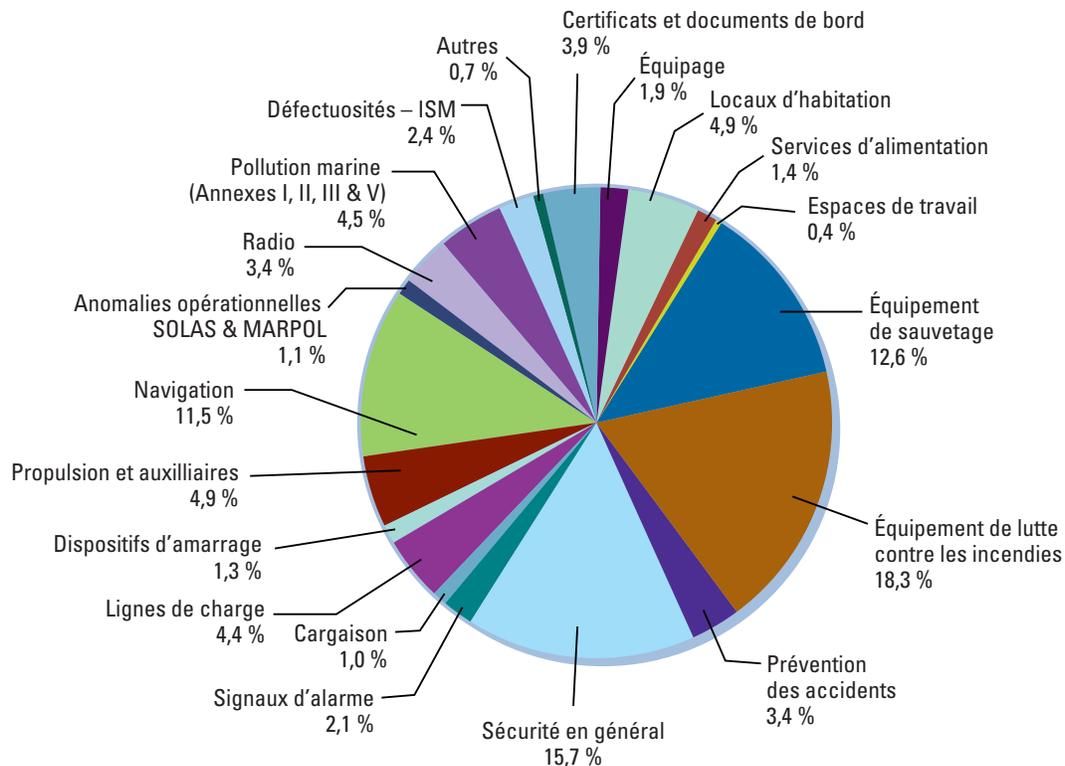


Moteur inutilisable d'embarcation de sauvetage



Prise d'eau d'incendie inutilisable avec un tuyau d'incendie

■ **Figure 2 : Anomalies par catégorie**



■ Anomalies ISM

L'année 2001 était la troisième année de mise en œuvre complète du code international de gestion de la sécurité (ISM). Depuis le 1^{er} juillet 1998, tous les navires à passagers ainsi que les navires-citernes, les vraquiers, les transporteurs de gaz et les engins à grande vitesse d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux doivent transporter un Certificat de gestion de la sécurité en règle et un exemplaire du document de conformité de la compagnie.

Les résultats des inspections des trois dernières années ont démontré que la catégorie des préparatifs d'urgence a toujours obtenu le plus fort taux des anomalies liées au code ISM, lesquelles totalisaient 44 anomalies en 2001. Cette donnée représente quarante-huit pour cent (48 %) de toutes les anomalies liées au code ISM signalées.

■ **Tableau 5 : Anomalies liées au code ISM**

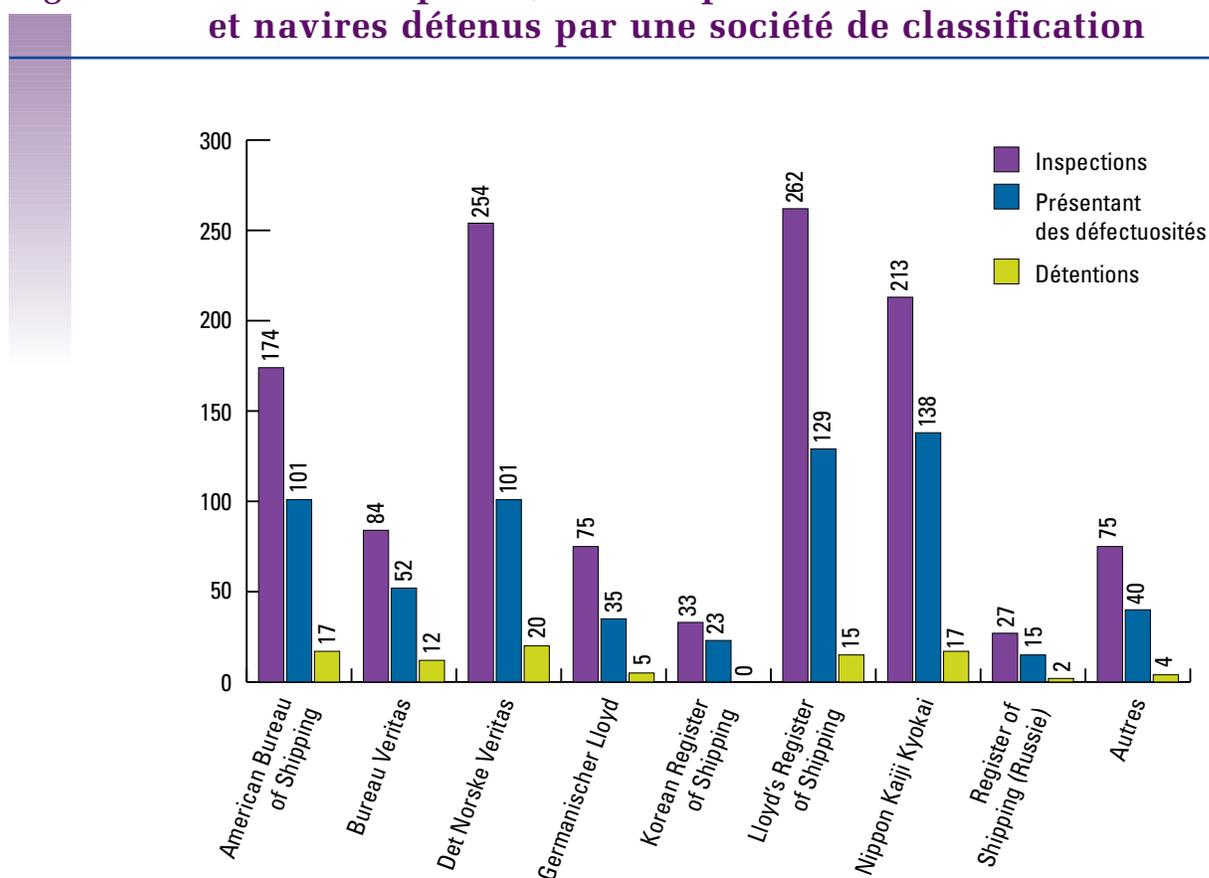
Description des anomalies liées au code ISM	Nbre d'anomalies 2001	Pourcentage d'anomalies 2001	Nbre d'anomalies 2000	Pourcentage d'anomalies 2000
Politique sur la sécurité et l'environnement	1	1,1	2	2,98
Responsabilités et pouvoirs de la compagnie	1	1,1	5	7,46
Responsabilités et pouvoirs du capitaine	0	0	1	1,49
Ressources et personnel	7	7,69	3	4,48
Mise en oeuvre et plans des opérations à bord des navires	7	7,69	6	8,96
Préparatifs d'urgence	44	48,35	19	28,35
Rapport et analyse de non-conformité, des accidents et des situations comportant des risques	5	10,62	3	4,48
Entretien de l'équipement à bord du navire	16	17,58	16	23,88
Documentation	7	7,69	7	10,45
Vérification, examen et évaluation par la compagnie	1	1,1	3	4,48
Brevets et certificats, vérification et contrôle	0	0	0	0
Autres	2	2,2	2	2,98

■ Sociétés de classification

La Figure 3 montre huit grandes sociétés de classification et une catégorie « Autres ». La société de classification Lloyd's Register of Shipping est celle qui a eu le plus grand nombre de navires inspectés, suivie par Det Norske Veritas, Nippon Kaiji Kyokai et American Bureau of Shipping. La Figure révèle également que la société

de classification Bureau Veritas est celle qui a obtenu le plus fort pourcentage de détentions par rapport au nombre de ses inspections, tandis que Korean Register of Shipping a obtenu le pourcentage le plus faible. La représentation des détentions à la Figure 3 ne révèle pas s'il s'agissait de détentions liées à des sociétés de classification.

■ Figure 3 : Navires inspectés, navires présentant des anomalies et navires détenus par une société de classification

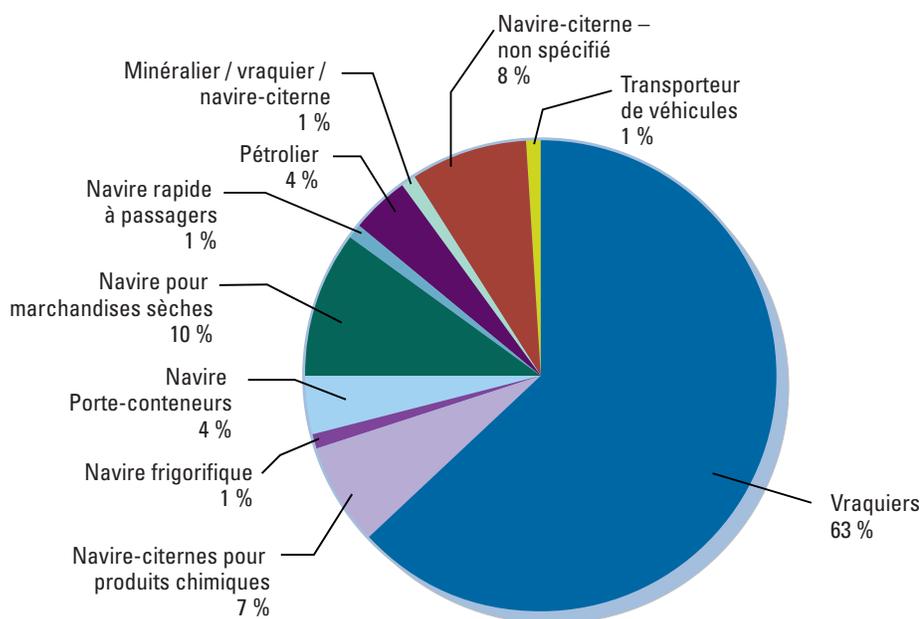


■ Détenions par type de navires

Sur les quatre-vingt-douze navires détenus en 2001, cinquante-huit pour cent (58 %) étaient des vraquiers. Ce chiffre représente soixante-trois pour cent (63 %) des détenions totales de cette année.

En fait, au Canada, le chiffre d'environ soixante-trois pour cent (63 %) de toutes les détenions demeure constant dans le cas des vraquiers, le pourcentage le plus élevé suivant étant de cinquante-trois pour cent (53 %) plus faible et appartenant au type de navires de marchandises générales sèches.

■ Figure 4 : Navires détenus par type



Tête d'un conduit de ventilation remplacée par une bouteille en plastique de deux litres

Résumé

Depuis les cinq dernières années, le nombre des inspections effectuées en 2001 dans les ports canadiens a atteint le sommet de 1 197. Les données statistiques révèlent que le nombre de navires présentant des anomalies avoisine toujours les cinquante-trois pour cent (53 %) depuis les trois dernières années, les écarts étant faibles au cours de la période de cinq ans ayant fait l'objet de la mesure.

Malgré l'augmentation du nombre des inspections et le nombre inchangé des navires présentant des anomalies, nous sommes heureux de constater que le pourcentage des navires détenus, lequel avoisinait les 12 % dans les années 1990, a chuté à 9,6 % en 2000 pour atteindre le pourcentage le plus bas de 7,7 % en 2001. Transports Canada estime que cette tendance encourageante démontre que, dans l'ensemble, l'amélioration de la qualité des navires qui font escale dans les ports canadiens est en grande partie attribuable au programme d'inspection du contrôle des navires par l'État du port. Le Ministère appuie également le fait de récompenser les navires en bon état et de faire une mauvaise publicité aux navires dont la qualité est inférieure aux normes.

La Sécurité maritime de Transports Canada souhaite une diminution constante des détentions pour en arriver, un jour, à une absence de détentions dans notre programme de contrôle des navires par l'État du port. Pour y parvenir, nous continuerons de privilégier la qualité plutôt que de la quantité des inspections. En outre, la Direction générale fera surtout porter ses efforts sur les séances de formation à l'intention des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port, elle plaidera en faveur de l'échange de l'expertise régionale et elle aidera d'autres pays à mettre en œuvre efficacement des régimes de l'État du port.

En poursuivant les initiatives de collaboration internationale et en rehaussant les normes de formation des inspecteurs, la Sécurité maritime de Transports Canada espère « serrer la vis » aux navires et aux équipages qui ne sont pas à la hauteur des normes et rendre les eaux du globe, en particulier celles entourant le Canada, plus sûres et respectueuses de la vie, des biens et du milieu marin.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le contrôle des navires par l'État du port, veuillez consulter notre site Web à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/SecuriteMaritime/Normes-Navires-et-Exploitations/Inspection/control-etat-port/menu.htm