



S é c u r i t é m a r i t i m e

CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT

R a p p o r t a n n u e l 2 0 0 2

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports 2003.

Le ministère des Transports, Canada autorise la reproduction du contenu de cette publication, en tout ou en partie, pourvu que pleine reconnaissance soit accordée au ministère des Transports, Canada et que la reproduction du matériel soit exacte. Bien que l'utilisation du matériel soit autorisée, le ministère des Transports, Canada se dégage de toute responsabilité quant à la façon dont l'information est présentée et à l'interprétation de celle-ci.

ISBN 0-662-67703-X

Catalogue N° T34-23/2002

TP13595



(10/2003)

Imprimé au Canada

Historique des impressions :

Ce rapport est publié annuellement (première impression en 1992).

Remerciements :

Photo – page de couverture: J. d'Entremont, Ship to Shore Photography, Halifax, N.S.

Veillez acheminer vos commentaires, vos commandes ou vos questions à :

Transports Canada
Normes - navires et exploitation (AMSE)
330 rue Sparks
Tour C, Place de Ville
Ottawa (Ontario) K1A 0N8

Téléphone613-991-3131

Fax613-993-8196

Courriel.....dayrh@tc.gc.ca



S é c u r i t é m a r i t i m e

CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT

R a p p o r t a n n u e l 2 0 0 2

Avant-propos	2
Le contrôle des navires par l'État du port au Canada	3
Initiatives canadiennes en 2002	3
Nouvelles et projets associés aux mémorandums d'entente	5
Initiatives internationales	6
Statistiques sur le contrôle des navires par l'État du port – 2002.....	7
Résumé.....	20

Avant-propos

Je suis heureux de vous présenter le rapport annuel de Transports Canada pour l'année 2002 sur le contrôle des navires par l'État du port. Ceci a été une année très chargée sur la scène internationale et au Canada. L'année a été marquée par l'élaboration et l'entrée en vigueur de nouvelles exigences concernant les activités du contrôle des navires par l'État du port.

À l'échelle internationale, l'année a été marquée par l'entrée en vigueur de nouveaux instruments, notamment la Convention STCW-95 sur les normes de formation des gens de mer et de délivrance des brevets et de veille ainsi que la seconde phase du Code ISM, qui ont pris effet, respectivement le 1^{er} février et le 1^{er} juillet 2002. Ils offrent de nouveaux outils à l'industrie maritime privilégiant l'élément humain à bord des navires.

Au Canada, notre ministre des Transports, l'honorable David Collenette, a annoncé au printemps dernier que le Canada accueillera en septembre 2004 la deuxième Conférence interministérielle conjointe des mémorandums d'entente (ME) de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port; la première conférence avait eu lieu en 1998 à Vancouver sur le thème de *L'état se resserre – Action interrégionale visant à mettre un terme à l'exploitation de navires inférieurs aux normes*. La conférence offrira l'occasion de revoir les décisions qui ont été prises dans le cadre des deux mémorandums et de prendre de nouvelles mesures en faveur de l'élimination des navires inférieurs aux normes.

En mai dernier, Transports Canada a accueilli la 35^e session du Comité du ME de Paris à Halifax. Le ME de Paris a été établi en 1982 et a célébré son 20^e anniversaire en 2002. Durant cette session, le Comité a convenu d'importants changements au texte du mémorandum, notamment l'introduction de nouvelles procédures d'interdiction pour les navires

ayant une mauvaise fiche d'inspection ainsi que l'ajout du protocole de l'Organisation internationale du travail à l'OIT 147.

La fin de l'année 2002 a été marquée par le naufrage du navire-citerne *Le Prestige*, qui a provoqué un désastre écologique sur la côte espagnole après que le navire transportant 77 000 tonnes de pétrole s'est brisé en deux et a coulé au large de l'Espagne. Ce désastre démontre, une fois de plus, l'importance du régime du contrôle par l'État du port et la nécessité d'inspecter les bâtiments étrangers qui font escale dans nos ports. Afin de garantir que les navires-citernes qui font escale dans les ports canadiens respectent les normes internationales, la direction de la Sécurité maritime de Transports Canada a confirmé de nouveau en juillet 2002 une décision prise au début des années 1990 d'inspecter chaque navire-citerne étranger lors de sa première visite au Canada, puis sur une base annuelle par la suite.

L'année 2002 s'est terminée avec la Conférence diplomatique de l'Organisation maritime internationale sur la sûreté maritime qui a approuvée le nouveau Code international de sûreté pour les navires et les installations portuaires qui entrera en vigueur en juillet 2004. Le Code ISPS aura des effets sur nos activités de contrôle des navires par l'État du port et Transports Canada assurera le suivi international afin de garantir que chaque élément sera en place pour juillet 2004.

L'engagement de Transports Canada en faveur de la protection de la vie, des biens et du milieu marin reste la priorité essentielle. Grâce à notre participation aux ME de Paris et Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port, notre collaboration avec la garde côtière américaine, et l'élaboration de programmes nationaux, nous continuons à travailler en faveur de l'élimination des navires inférieurs aux normes afin de garantir que les navires faisant escale dans nos ports sont sécuritaires et écologiques.

Gerard McDonald, 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 afin 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 qui regroupe 18 pays de l'Asie-Pacifique.



Les inspections de contrôle des navires par l'État du port entraînent souvent des réparations majeures avant que le navire soit autorisé à quitter les ports canadiens.

Le Canada est devenu un membre associé au ME de Paris en avril 1998 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.

Sécurité et sûreté de Transports Canada 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 2002

Le Canada, avec trois océans et un littoral de plus de 200 000 km, dépend grandement de l'industrie du transport maritime. En 2002, Transports Canada a continué de collaborer avec de nombreux pays afin de maintenir le plus haut niveau de sécurité des personnes, des biens et du milieu marin. La Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) a parachevé l'an dernier un certain nombre de projets en vue de renforcer son programme de contrôle des navires par l'État du port et d'améliorer les procédures en place.

La Direction générale de la sécurité maritime a offert cette année des séances de formation nationale 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.

Cette année, également, Transports Canada a maintenu le cap sur la sécurité des vauquiers grâce au programme canadien d'inspection des vauquiers.

Ce programme a été instauré en 1992, en réponse aux inquiétudes internationales face au nombre croissant de pertes de vraquiers et de victimes. Depuis 1992, outre l'inspection courante de contrôle des navires par l'État du port, Transports Canada a effectué, dans le cadre de ce régime, des inspections qui portent sur la structure des vraquiers afin d'en vérifier la conformité avec les conventions internationales. En 2002, au Canada, trente pour cent (30 %) des inspections ont été effectuées sur des vraquiers. L'année 2002 a marqué le 10^e anniversaire du programme canadien d'inspection des vraquiers et les résultats démontrent qu'une telle initiative a permis une amélioration qualitative des vraquiers qui font escale dans nos ports depuis le début de ce programme.



En 2002, les inspections des navires ont principalement porté sur la structure des vraquiers durant le contrôle des navires par l'État du port.

Le Comité de la sécurité maritime (CSM) de l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté, lors de sa 76^e session en décembre 2002, un certain nombre de recommandations afin d'améliorer la sécurité des vraquiers. Parmi ces recommandations, le CSM a donné la consigne au Sous-comité de l'application des instruments par l'État du pavillon (FSI) de rédiger une circulaire du CSM recommandant que les États du port et les nombreux mémorandums d'entente en vigueur partout dans le monde mettent en place une formation spécialisée en matière de conception et d'opérations des vraquiers pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port, ce qui permettrait de relever les zones vulnérables dans la

structure des vraquiers et en particulier dans celles des bâtiments les plus anciens. Le Canada appuie entièrement cette initiative qui permettra une amélioration de la sécurité des vraquiers.

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. En juillet 2002, la direction de la Sécurité maritime a convenu de la nécessité d'harmoniser davantage ses procédures nationales relatives aux inspections des navires-citernes étrangers. Elle a confirmé l'engagement de Transports Canada d'inspecter tous les navires-citernes étrangers au cours de leur première visite au Canada et sur une base annuelle par la suite. Le programme d'inspection des navires-citernes étrangers est entré en vigueur au début des années 1990, en réponse au *Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin*, également appelé *Le rapport Brander Smith*. Le naufrage du pétrolier *Le Prestige*, au large de la côte espagnole en novembre 2002, démontre l'importance de surveiller régulièrement de tels bâtiments sur une base régulière.



Les navires-citernes étrangers qui font escale dans les ports canadiens sont inspectés lors de leur première visite, puis sur une base annuelle.

Au printemps et à l'été 2002, Transports Canada avait organisé sa campagne estivale à bord des paquebots de croisière qui font escale au Canada. Au cours de ces inspections, une équipe d'inspecteurs de Transports Canada a procédé

à un contrôle opérationnel des navires ciblés, en s'intéressant plus particulièrement à l'élément humain à bord de ces navires à passagers. 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. En effectuant de tels contrôles, les inspecteurs de Transports Canada se préparent à une campagne d'inspection intensive des navires à passagers, qui se déroulera dans le cadre du ME de Paris entre le 1^{er} mai et le 31 juillet 2003.



Membres d'équipage à bord d'un navire à passagers qui démontrent leur capacité à effectuer des exercices dans des situations d'urgence simulées lors de l'inspection de contrôle des navires par l'État du port.

Nouvelles et projets associés aux mémorandums d'entente

Cette année, comme toujours, le Canada a joué un rôle actif dans le cadre des mémorandums de Paris et de Tokyo, réunissant respectivement 19 et 18 membres. Le Canada a accueilli la 35^e session du Comité du ME de Paris à Halifax en mai 2002. La réunion fut très productive et le Comité a approuvé des modifications majeures au mémorandum. Parmi ces modifications, le Comité a adopté des procédures d'interdiction pour les navires inférieurs aux normes battant pavillon de pays appartenant à la liste noire du ME de Paris. De plus, le Comité a convenu d'une période d'essai pendant laquelle des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port enregistreront les noms des affréteurs des navires transportant des liquides et des solides en vrac. Le Canada a accepté de recueillir les renseignements durant cette période d'essai qui a eu lieu du 1^{er} octobre au 31 décembre 2002.

Le Comité s'est également entendu sur les changements à apporter aux mesures concernant les navires qui ne respectent pas l'obligation de transporter un appareil VDR et a convenu également d'inspecter les navires en regard des exigences de l'OIT concernant le travail et les heures de repos. En outre, le Comité du ME a accueilli la Lettonie comme nouveau membre coopératif lors de la réunion à Halifax.

Après avoir été six ans membre du Conseil consultatif du ME de Paris, le Canada est remplacé par la Pologne en tant que membre des pays autres que ceux de l'Union européenne. Le Conseil consultatif du ME se réunit à l'occasion des intersessions et conseille par ailleurs le Comité, le Groupe d'évaluation technique et le secrétariat du ME.



M. Marc Grégoire, sous-ministre adjoint délégué à la sûreté et à la sécurité, Transports Canada, ouvre officiellement la 35^e session du Comité du ME de Paris.

Par ailleurs, la Sécurité maritime de Transports Canada a participé à d'autres réunions du ME de Paris comme celles du Groupe d'évaluation

technique, aux séminaires des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port ainsi qu'à la formation spéciale offerte par le ME.

La Sécurité maritime de Transports Canada a également participé à la réunion du Comité du ME de Tokyo, qui s'est tenue à Manille aux Philippines. Au cours de la onzième session du Comité, les membres se sont mis d'accord pour établir un système de facteurs de ciblage. Un tel régime aidera les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port à cibler les navires pour l'inspection et fera l'objet d'un essai au début de 2003. En outre, le Comité du ME de Tokyo a convenu d'une publication des inspections du CNEP sur son site Web et a prévu un nouveau format pour son manuel du ME présenté par le Canada. Le Comité s'est également mis d'accord sur la proposition d'organiser une campagne d'inspection intensive des vraquiers à l'automne 2003. Le Canada a accepté de coordonner cette campagne et d'en faire un rapport au Comité en 2004. Enfin, le Comité a accueilli les autorités du Chili en tant que dix-huitième membre. Le Chili est devenu le premier pays d'Amérique du Sud à devenir membre du ME de Tokyo.

Au cours de l'année 2002, Transports Canada a également participé à des séminaires à l'intention des inspecteurs et à des missions d'expertise. 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 au Japon et des inspecteurs du Chili et de Hong Kong ont été affectés au Canada. Le Canada est également membre de trois groupes de travail intersessions du Comité.

En 2002, Transports Canada a participé aux deux campagnes d'inspection réalisées dans le cadre des ME. À la suite de l'entrée en vigueur de la nouvelle Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 95), le ME de Paris a organisé une campagne d'inspection dans le cadre de la STCW 95 au début de l'année 2002. Durant la campagne, il s'est avéré que des gens de mer ne respectaient pas les nouvelles exigences de la Convention, montrant ainsi que plusieurs États n'étaient pas prêts pour la date d'échéance du 1^{er} février 2002, et que des améliorations s'imposaient à l'égard de la délivrance des documents appropriés par les administrations des États du pavillon.

La seconde campagne d'inspection intensive sur le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM), s'est déroulée en parallèle des deux mémorandums entre le 1^{er} juillet et le 30 septembre 2002. Une fois encore, la campagne a démontré qu'en dépit du fait que la plupart des navires possédaient les certificats requis, le système de gestion de la sécurité était inexistant à bord. Là aussi, la campagne a révélé que de nombreuses améliorations devaient être apportées.

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

Au printemps 2002, le ministre canadien des Transports, David Collenette, a annoncé que le Canada accueillerait la deuxième Conférence interministérielle conjointe des mémorandums d'entente de Paris et de Tokyo sur le contrôle par l'État du port. La conférence, qui se tiendra à Vancouver les 21 et 22 septembre

2004, assurera le suivi de la première conférence ministérielle qui s'est déroulée au Canada en 1998.

Les ministres examineront les décisions qui ont été prises dans le cadre des deux ME en réponse à la déclaration ministérielle de 1998 *L'état se resserre – Action interrégionale visant à mettre un terme à*

l'exploitation de navires inférieurs aux normes. Ils discuteront, puis définiront les nouvelles mesures à prendre afin de lutter contre la présence des navires inférieurs aux normes.

Transports Canada continue de coopérer avec ses voisins du Sud. Au cours de l'année 2002, des représentants de la Sécurité maritime et de la garde côtière américaine (USGC) se sont rencontrés à différentes occasions pour discuter des activités du contrôle des navires par l'État du port.

En 2002, Transports Canada a aussi aidé plusieurs ME sur le contrôle des navires par l'État du port en

demandant à ses inspecteurs experts en la matière d'offrir leurs compétences lors de séances de formation en Australie (ME de Tokyo), en Érythrée et en Inde (ME de l'Océan indien). Transports Canada a également participé, à titre d'observateur, à la réunion du Comité du ME des Antilles.

Ces initiatives internationales témoignent de l'engagement de Transports Canada de participer à l'élaboration d'un nouveau régime de contrôle des navires par l'État du port qui permettra, une fois encore, de resserrer l'étau sur les navires inférieurs aux normes et, de là, assurera une navigation plus sûre et des océans plus propres.

Statistiques sur le contrôle des navires par l'État du port – 2002

DONNÉES STATISTIQUES SUR LE CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT – 2002

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* 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, le nombre d'inspections a fluctué et c'est en 2001 que le nombre des inspections a atteint un sommet; on en a alors effectué 1 197. Ce chiffre correspond au nombre de 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.

En 2002, le nombre des navires présentant des anomalies était de quarante-cinq pour cent (45 %) de l'ensemble des inspections, ce qui représente une réduction de sept pour cent (7 %) par rapport aux chiffres de 2001. Parmi les navires présentant des anomalies, quatre pour cent (4 %) de l'ensemble des navires inspectés ont été détenus. Comparativement aux détentions de 2001, le pourcentage était plus élevé, le taux de détention étant de huit pour cent (8 %).

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

Année	2002	2001	2000	1999	1998
Inspections	1159	1197	1070	1076	1191
Présentant des déficiences	525	634	583	563	587
Détentions	49	92	103	125	142

TABLEAU 2 : Navires inspectés par État du pavillon au cours des cinq dernières années

Pays	2002	2001	2000	1999	1998
Afrique du Sud	0	0	3	1	0
Algérie	0	0	4	2	4
Allemagne	14	11	13	13	8
Antigua-et-Barbuda	17	16	15	11	12
Antilles néerlandaises	3	1	4	4	5
Arabie Saoudite	1	3	2	0	2
Bahamas	102	102	77	87	102
Bahreïn	0	0	0	0	1
Barbade	15	13	22	16	16
Belize	0	0	1	1	5
Bermudes	9	18	8	17	12
Bolivie	0	0	0	1	0
Brésil	4	0	2	2	2
Bulgarie	2	4	6	4	4
Cambodge	0	1	0	0	0
Cameroun, Rép. du	0	1	0	0	0
Chili	1	1	0	1	1
Chine, Rép. populaire de	5	2	9	3	14
Colombie	0	1	0	0	0
Corée, Rép. de	10	19	8	9	7
Croatie	5	4	3	12	7
Cuba	0	0	0	0	6
Chypre	83	82	69	75	93
Danemark	7	11	16	10	17
Égypte	2	2	0	4	2
Émirats arabes unis	0	0	0	0	1
Espagne	2	1	1	0	0
Estonie	0	0	0	1	2

TABLEAU 2 : (suite)

Pays	2002	2001	2000	1999	1998
États-Unis	35	15	17	22	12
Finlande	2	1	2	2	1
France	9	7	5	3	4
Gibraltar	1	2	3	1	2
Grèce	62	66	49	57	67
Honduras	0	0	0	0	1
Hong Kong	40	31	28	19	18
Îles Caimans	4	9	9	9	10
Îles Marshall	48	38	15	17	21
Inde	15	13	9	13	3
Indonésie	0	0	1	0	3
Iran	0	3	0	1	1
Israël	4	4	3	0	6
Italie	16	8	7	8	2
Japon	2	5	9	5	11
Koweït	0	0	0	1	0
Lettonie	0	0	0	0	3
Libéria	133	142	113	145	149
Lituanie	4	4	10	3	5
Malaisie	5	3	6	5	9
Malte	64	74	64	65	66
Man , îles de	7	3	4	1	4
Mauritanie	1	1	0	0	2
Mexique	0	0	1	1	0
Maroc	0	1	0	1	0
Myanmar, Union du	3	2	2	4	3
Norvège	76	71	69	72	80
Pakistan	0	0	0	1	0

TABLEAU 2 : (suite)

Pays	2002	2001	2000	1999	1998
Panama	194	235	198	178	189
Pays-Bas, Les	31	21	27	29	26
Philippines	13	20	32	23	20
Pologne	1	2	4	3	7
Portugal	4	2	0	0	3
Qatar	1	0	2	0	1
Royaume-Uni	27	22	14	13	15
Russie	12	11	10	13	19
Saint-Vincent-et-Les Grenadines	4	13	18	15	19
Sao Tome-et-Principe	0	1	0	0	0
Singapour	27	40	35	34	36
Sri Lanka	0	0	1	0	0
Suède	6	3	5	8	10
Suisse	1	2	1	1	1
Taiwan	2	1	3	3	1
Thaïlande	0	5	4	7	3
Tonga	0	1	0	0	0
Turquie	8	9	7	11	17
Tuvalu	0	2	0	0	0
Ukraine	3	0	6	3	8
Vanuatu	12	11	14	5	8
Venezuela	0	0	0	0	2
Total	1159	1197	1070	1076	1191

Les pavillons de la majorité des navires inspectés en 2002 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 et un pour cent (61 %) de l'ensemble des inspections effectuées. Comme auparavant, ce sont les navires du Panama qui ont été les plus nombreux à subir des inspections, à savoir 194 au total, ce qui représente seize pour cent (16 %) de l'ensemble des inspections. Cette année, le nombre des navires battant pavillon américain et ayant été inspectés au Canada a augmenté considérablement.

TABLEAU 3 : Inspections par les centres de TC au cours des cinq dernières années

Bureau	2002	2001	2000	1999	1998
Région de l'Atlantique					
St. John's	143	57	41	56	53
Lewisport	1	1	3	3	5
Cornerbrook	0	1	4	4	9
Dartmouth	113	106	124	109	122
Sydney	3	8	12	9	11
Yarmouth	6	6	2	8	4
Charlottetown	4	6	8	12	17
Saint John, N.-B.	152	104	53	48	149
Port Hawkesbury	107	134	74	66	68
Bathurst	23	29	18	37	17
Région du Québec					
Montréal	32	71	72	101	67
Baie-Comeau	1	1	13	26	23
Rimouski	1	4	3	3	2
Gaspé	3	6	6	10	9
Québec	127	107	119	132	129
Sept-Îles	4	6	8	2	4
Port Cartier	2	1	7	7	8
Région de l'Ontario					
Toronto	3	0	7	8	19
Kingston	0	1	2	2	3
St. Catharines	1	3	10	15	25
Collingwood	0	0	0	0	2
Thunder Bay	18	24	45	46	38
Sarnia	19	7	11	9	11
Région du Pacifique					
Vancouver	360	477	410	347	187

TABLEAU 3 : (suite)

Bureau	2002	2001	2000	1999	1998
Victoria	1	3	1	3	0
Prince Rupert	29	29	9	0	0
Région des Prairies et du Nord					
Ouest de l'Arctique	1	1	5	4	1
Est de l'Arctique	1	3	2	8	4
Voie maritime du Saint-Laurent					
Voie maritime	4	1	1	1	4
Total	1159	1197	1070	1076	1191

En 2002, pour la première fois, la Région de l'Atlantique a été la plus active; elle a effectué 552 inspections. Viennent ensuite la Région du Pacifique avec 390, la Région du Québec avec 170, la région de l'Ontario avec 41, la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent avec 4 et la Région des Prairies et du Nord avec 2. Ensemble, les régions de l'Atlantique, du Pacifique et du Québec ont effectué quatre-vingt-seize pour cent (96 %) de toutes les inspections effectuées au Canada en 2002.

TABLEAU 4 : Navires détenus par État du pavillon au cours des cinq dernières années

État du pavillon	2002	2001	2000	1999	1998
Algérie	0	0	3	0	2
Allemagne	0	1	0	1	0
Antigua-et-Barbuda	0	1	1	3	1
Antilles Néerlandaises	0	0	1	0	0
Bahamas	3	7	4	3	7
Barbade	0	0	1	0	0
Belize	0	0	0	0	3
Bermudes	0	3	0	0	1
Brésil	0	0	1	1	1
Bulgarie	0	1	1	1	0
Chili	0	1	0	0	0
Chine, Rép. populaire	0	0	1	2	1

TABLEAU 4 : (suite)

État du pavillon	2002	2001	2000	1999	1998
Corée, Rép. de	1	0	1	2	1
Croatie	1	0	0	0	0
Chypre	6	13	10	18	27
Égypte	1	0	0	3	0
États-Unis	0	0	0	3	0
Gibraltar	0	0	1	0	0
Grèce	3	6	4	7	7
Hong Kong	2	1	2	4	1
Îles Caïmans	0	3	2	0	0
Îles Marshall	1	3	0	0	2
Inde	1	1	0	5	0
Indonésie	0	0	0	0	1
Iran	0	1	0	0	1
Italie	1	0	2	0	0
Japon	0	0	1	0	0
Libéria	8	12	13	18	23
Lituanie	0	0	1	1	1
Malaisie	1	1	1	0	1
Malte	2	13	15	12	18
Mauritanie	0	0	0	0	1
Maroc	0	1	0	0	0
Norvège	0	1	6	2	1
Pakistan	0	0	0	1	0
Panama	10	17	17	18	18
Pays-Bas, Les	0	0	4	1	1
Philippines	1	2	3	2	4
Pologne	1	0	0	0	0
Portugal	1	0	0	0	0

TABLEAU 4 : (suite)

État du pavillon	2002	2001	2000	1999	1998
Qatar	0	0	1	0	0
Russie	0	0	0	4	2
Saint-Vincent-et-Grenadines	2	1	3	2	4
Singapour	0	1	1	2	1
Suède	0	0	0	2	0
Thaïlande	0	0	0	2	2
Turquie	2	1	0	4	7
Ukraine	1	0	1	0	1
Venezuela	0	0	0	0	1

Comme auparavant, les navires battant pavillon du Panama, du Libéria et de Chypre constituent quarante-neuf pour cent (49 %) du total des détentions au Canada en 2002. Ces États du pavillon représentent trente cinq pour cent (35 %) de tous les navires inspectés en 2002 par les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port au Canada.

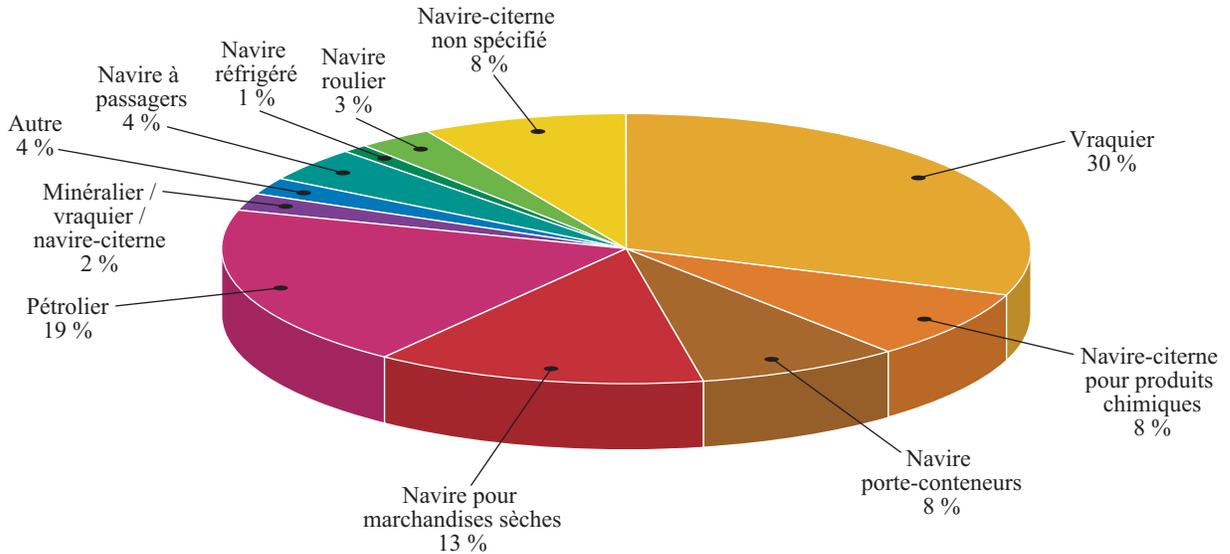


Porte étanche manquante

En 2002, le Panama vient en tête avec dix navires détenus, ce qui représente cinq pour cent (5 %) de tous les navires panaméens inspectés. Viennent tout de suite derrière le Libéria avec huit détentions, ce qui représente six pour cent (6 %) du total des inspections et Chypre avec six détentions, ce qui constitue sept pour cent (7 %) 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 2002, le total des inspections de vraquiers effectuées a été bien en dessous des 40 % habituels; à cause de la priorité donnée à l'inspection des navires-citernes, conséquence directe du naufrage du *Prestige*. La même année, 398 navires-citernes (de toutes catégories) ont été inspectés; cela constitue une augmentation de douze pour cent (12 %) par rapport à 2001.

FIGURE 1 : Navires inspectés par type



ANOMALIES

On constate de nombreuses catégories distinctes d'anomalies sur les navires. De nouveau, la catégorie de l'équipement de lutte contre les incendies affiche le plus fort pourcentage d'anomalies, soit dix-sept virgule cinq pour cent (17,5 %) du total. On a relevé 2 540 anomalies sur les 525 navires inspectés au Canada.

La catégorie « Sécurité en général » se classait au deuxième rang des anomalies constatées, ce qui représente dix-sept virgule un pour cent (17,1 %) 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.

L'équipement de sauvetage et de navigation ont obtenu les troisième et quatrième pourcentages d'anomalies, soit onze virgule un pour cent (11,1 %) et dix virgule un pour cent (10,1 %), respectivement.



Patte corrodée et rompue



Trou dans l'embarcation de sauvetage

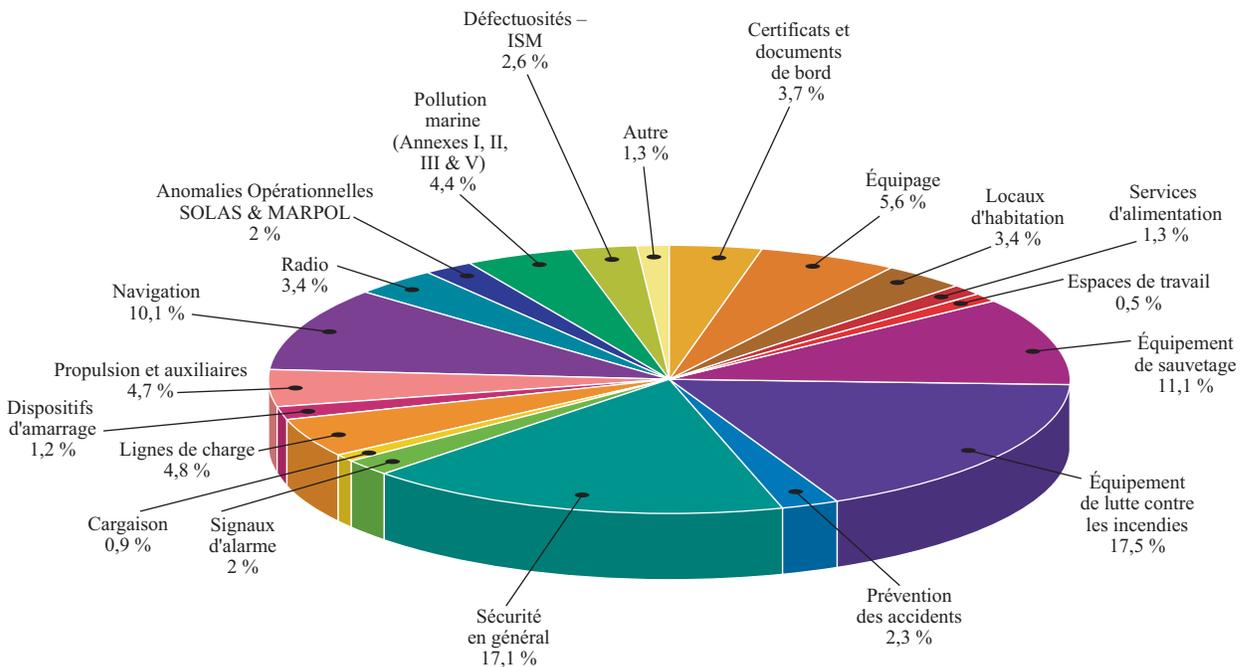
Ces quatre catégories d'anomalies indiquent des lacunes graves dans l'entretien de l'équipement et des structures essentielles à la sécurité de tout voyage et il est inquiétant de constater qu'elles demeurent au sommet de la liste des problèmes,

une fois de plus, en 2002. Les lacunes liées à l'élément humain ont augmenté de trois pour cent (3 %) depuis 2001; on suppose que cela est le résultat direct de l'entrée en vigueur du Code STCW 95.



Cuisine non nettoyée / Absence de vanne de commande du robinet

FIGURE 2 : Anomalies par catégories



ANOMALIES ISM

L'année 2002 était la quatrième année de mise en œuvre complète du code international de gestion de la sécurité (ISM) pour 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. Depuis le 1^{er} juillet 2002, le Code ISM est entré en vigueur pour le reste de la flotte qui doit 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 quatre dernières années ont démontré que la catégorie des préparatifs d'urgence a toujours obtenu le taux le plus élevé d'anomalies liées au code ISM, lesquelles totalisaient 32 anomalies. Cette donnée représente quarante neuf pour cent (49 %) 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 2002	Pourcentage d'anomalies 2002	Nbre d'anomalies 2001	Pourcentage d'anomalies 2001
Politique sur la sécurité et l'environnement	0	0.00	1	1.10
Responsabilités et pouvoirs de la compagnie	1	1.53	1	1.10
Personne(s) désignée(s)	1	1.53	0	0.00
Responsabilités et pouvoirs du capitaine	3	4.62	0	0.00
Ressources et personnel	2	3.08	7	7.69
Mise en œuvre et plans des opérations à bord des navires	5	7.70	7	7.69
Préparatifs d'urgence	32	49.23	44	48.35
Rapport et analyse de non-conformité, des accidents et des situations comportant des risques	2	3.08	5	10.62
Entretien de l'équipement à bord du navire	7	10.77	16	17.58
Documentation	5	7.70	7	7.69
Vérification, examen et évaluation par la compagnie	2	3.08	1	1.10
Brevets et certificats, vérification et contrôle	1	1.53	0	0.00
Autre	4	6.15	2	2.20

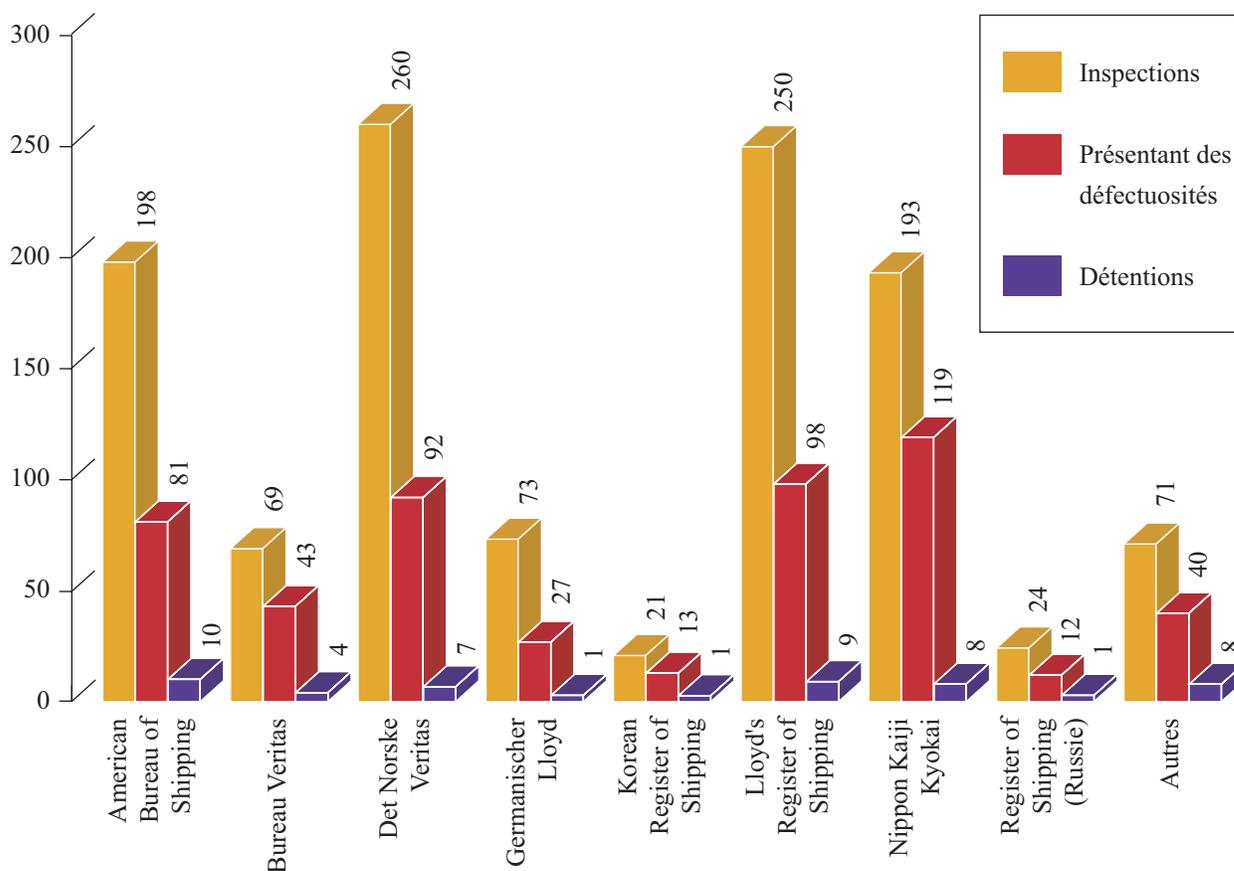
SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION

Les navires inspectés en 2002 ont été classés par huit grands organismes délégués. La figure 3 présente les statistiques sur le rendement de ces sociétés de classification.

Det Norske Veritas (260) a inspecté la plupart des bâtiments, suivie par Lloyd's Register of Shipping (250), American Bureau of Shipping (198) et Nippon Kaiji Kyokai (193). La représentation des détentions

de la figure 3 n'indique pas si la détention est liée à la société de classification ou non. La figure révèle 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, avec cinq virgule huit pour cent (5,8 %), alors que la société Germanischer Lloyd a le plus faible pourcentage, avec un virgule quatre pour cent (1,4 %).

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

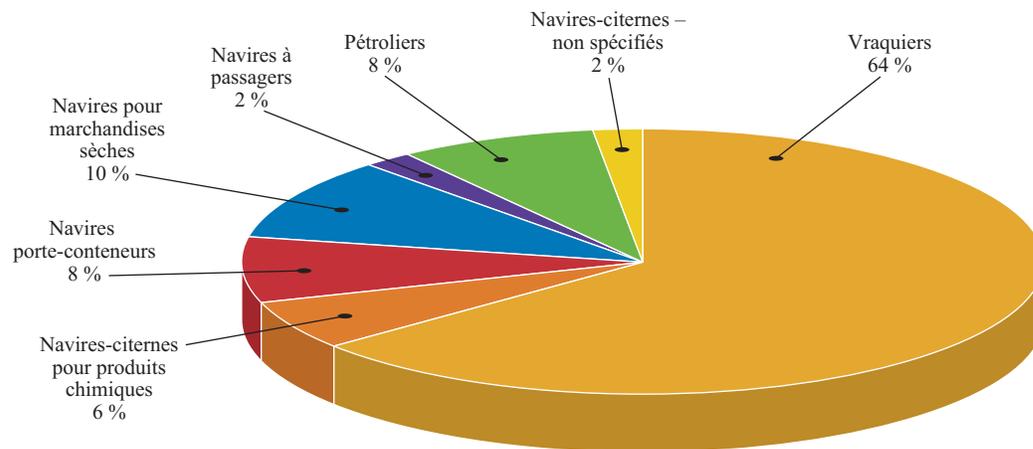


DÉTENTIONS PAR TYPE DE NAVIRES

Sur les quarante-neuf navires détenus, trente (30) d'entre eux étaient des vraquiers, ce qui représente soixante-quatre pour cent (64 %) de l'ensemble des détentions. Ce chiffre approximatif de soixante pour cent (60 %) de l'ensemble des détentions au Canada demeure constant pour les vraquiers. Le pourcentage de détention par type de navire le plus élevé qui suit appartient aux navires de

marchandises générales sèches, qui est cinquante quatre pour cent (54 %) plus faible. Ceci montre que le Canada ayant une activité d'import-export très élevée de matières premières, principalement transportées en vrac, a un pourcentage élevé d'échanges par vraquiers dans les ports canadiens et donc un pourcentage plus élevé de détentions pour ce type de navires.

FIGURE 4 : Navires détenus par type



Corrosion des caissons de flottabilité des embarcations de sauvetage

Résumé

Les 1 159 inspections effectuées sur des navires étrangers faisant escale dans les ports canadiens en 2002 représentent un pourcentage légèrement plus élevé que la moyenne des inspections de ces quatre dernières années. Cependant, les statistiques montrent que le nombre de navires présentant des anomalies en 2002 a baissé de sept pour cent (7 %) comparativement au pourcentage moyen des quatre dernières années. En outre, en 2002, le nombre de navires en détention a atteint un creux sans précédent avec seulement 49 navires, ce qui représente quatre pour cent (4 %) des navires inspectés. Le taux de détention qui était proche de douze pour cent (12 %) en 1998 est tombé à neuf virgule six pour cent (9,6 %) en 2000 et à sept virgule sept pour cent (7,7 %) en 2001. Transports Canada estime que cette tendance positive prouve que l'amélioration de l'ensemble 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.

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 continuons de croire que toutes les parties intéressées par le transport, c'est-à-dire les armateurs, les exploitants, les États du pavillon, les sociétés de classification, les affréteurs, les expéditeurs, les propriétaires des marchandises, les assureurs et les banquiers, doivent travailler ensemble afin d'éliminer les opérations d'exploitation inférieures aux normes. Au cours de l'année à venir, Transports Canada continuera de porter ses efforts sur les navires qui ont de mauvaises fiches de sécurité et de privilégier la

qualité des inspections plutôt que la quantité. Le Ministère appuie également la mise en place d'un système de récompense pour les navires en bon état et continuera de collaborer avec les membres du ME en vue d'instaurer un régime qui reconnaîtra la qualité des navires et leurs exploitants.

En 2003, la Direction générale suivra le développement de la sûreté maritime, organisera des séances de formation à l'intention des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port, continuera de travailler dans le cadre des ME de Paris et Tokyo, plaidera en faveur de l'échange de l'expertise régionale et aidera d'autres pays à mettre en œuvre efficacement des programmes de contrôle par l'État du port.

En poursuivant ses initiatives nationales et internationales, la Sécurité maritime de Transports Canada souhaite continuer à mener la longue bataille contre les navires inférieurs aux normes. L'engagement permanent des États du port, cependant, ne doit pas remplacer le travail qui doit être effectué par les administrations des États du pavillon. Néanmoins, jusqu'à ce que tous les États du pavillon aient démontré leur volonté d'agir de manière responsable envers les navires battant leur pavillon, le contrôle des navires par l'État du port demeure la seule défense qui rende les eaux du globe plus sûres et respectueuses de la vie, des biens et du milieu marin.

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