



**CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT**  
**rapport annuel 2003**

Historique des impressions : Ce rapport est publié annuellement (première impression en 1992).

Imprimé au Canada

Remerciements : Photo– page de couverture - Port de Montréal

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

Téléphone 613-991-3131  
Fax 613-993-8196  
Courriel [dayrh@tc.gc.ca](mailto:dayrh@tc.gc.ca)

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports 2004.

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: 0-662-78114-7

TP 13595



(10/2004)

Catalogue n° T34-23/2003F-PDF

Sécurité maritime

# Contrôle des navires par l'État du port

## Rapport annuel 2003

Avant-propos .....	2
Initiatives canadiennes en 2003 .....	3
Nouvelles et initiatives associées aux protocoles d'entente .....	3
Initiatives internationales .....	5
Statistiques sur le contrôle des navires par l'État du port – 2003 .....	6
Sommaire .....	20

## Avant-propos

2

La nature constamment évolutive du programme de contrôle des navires par l'État du port (CNEP), tant à l'échelle nationale qu'internationale, a fait en sorte que 2003 a été une autre année des plus occupées, comme l'indique le présent rapport annuel de Transports Canada sur le CNEP.

En plus des travaux réguliers du CNEP, la Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) s'est préparée à apporter nombre de changements positifs au chapitre de la sécurité et de la sûreté, changements qui auront des répercussions sur les activités du programme du CNEP. Par ailleurs, la SMTC a continué de mettre à jour le cours de formation national à l'intention des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port afin de parvenir à une uniformisation à l'échelle nationale au moyen de cours de formation normalisés dans tout le Canada.

La SMTC a également entrepris la plupart des travaux préparatoires en vue de la Deuxième conférence ministérielle conjointe des protocoles d'entente (PE) de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port, qui se tiendra à Vancouver en novembre 2004. Le Canada a présidé les groupes de travail préparatoires 3 et 4 à Londres en Angleterre les 21 juillet et 29 novembre 2003.

La SMTC a suivi avec grand intérêt l'établissement des lignes directrices sur la sûreté à l'intention des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port par la Garde côtière des États-Unis et les comités des PE de Paris et de Tokyo. Les lignes directrices définissent les mesures visant à accroître la sûreté maritime au moyen de la mise en oeuvre du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS). La Division de sûreté et préparatifs d'urgence de Transports Canada

(SPU) veille à la mise en oeuvre du Code ISPS au Canada. Les services SMTC et SPU étudient actuellement la possibilité que les inspecteurs de la sécurité maritime effectuent une vérification initiale de la mise en oeuvre du Code ISPS durant les inspections régulières de CNEP.

Pendant toute l'année 2003, le Canada a conservé un rôle actif dans le cadre des PE de Paris et de Tokyo, en participant aux réunions et aux activités des comités. Au printemps, Transports Canada a participé à la campagne d'inspection concentrée (CIC) en vertu du PE de Paris qui était axée sur la conformité opérationnelle à bord des navires de croisière. Cette campagne avait pour objectif d'évaluer la capacité des membres d'équipage à intervenir dans des situations d'urgence comme des incendies et des évacuations de navires. Dans le cadre du protocole d'entente de Tokyo, Transports Canada a été invité à mener durant l'automne une CIC sur la sécurité structurelle des vraquiers en raison de l'expertise acquise par le Canada au cours de la dernière décennie.

La SMTC estime que l'expérience acquise par les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port durant ces deux campagnes a accru leur aptitude à déceler les problèmes éventuels dans ces secteurs spécifiques, et fait en sorte qu'ils seront mieux en mesure d'accroître leurs compétences dans d'autres secteurs lors de futures campagnes.

## Initiatives canadiennes

en 2003

La Direction générale de la sécurité maritime a mis à jour son cours de formation national qui fournit des séances de formation normalisée à l'intention des inspecteurs de Transports Canada. La formation offre une connaissance profonde des procédures d'inspection pour les nouveaux inspecteurs ainsi qu'une occasion d'unifier la collectivité d'inspecteurs, dans un contexte où les inspecteurs d'expérience partageant leurs expériences avec les nouveaux inspecteurs tout en se mettant à jour sur les projets en cours.



*Au cours d'un cours national de CNEP, les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port montent à bord d'un navire pour effectuer une inspection.*

De plus, Transports Canada a commencé à transférer le Système de contrôle par l'État du port canadien (SCEPC) actuel d'une application serveur à une version Web. Ceci permettra aux inspecteurs de Transports Canada se trouvant dans les régions éloignées un accès amélioré à l'information requise, et offre des outils valables aux autres ministères. Avec l'entrée en vigueur, le 1<sup>er</sup> juillet 2004, du Code ISPS, un tel accès sera profitable aux autres ministères participant à la sûreté maritime.

Transports Canada a également élaboré dans son site Web un système d'information sur les inspections qui fournit au grand public des renseignements sur les navires inspectés en vertu du programme de CNEP. Le système répertorie la date et le lieu de l'inspection ainsi que le résultat de cette inspection, et vient compléter la liste existante de navires détenus disponible sur le site de Transports Canada.

## Nouvelles et initiatives associées aux protocoles d'entente

3

Le Canada a continué de participer activement aux PE de Paris et de Tokyo, prenant part au travail du Groupe d'évaluation technique, Formation spécialisée, dans le cadre du PE de Paris, ainsi qu'aux groupes de travail interessions et aux échanges des inspecteurs liés au PE de Tokyo. Transports Canada a également participé aux réunions de comité des deux PE.



*Paquebot de croisière*

Le comité du PE de Paris a convenu des mesures importantes suivantes au cours de la 36<sup>e</sup> réunion qui a eu lieu en mai 2003 à Dubrovnik, Croatie, pour établir des procédures d'interdiction pour certains navires.

Un navire battant le pavillon d'un État qui apparaît sur la liste noire du PE de Paris se verra refuser l'accès à un port dans la région du PE :

- Après une 2<sup>e</sup> détention en trois ans si celle-ci se trouve dans la catégorie « risque très élevé » ou « risque élevé » de la liste noire.
- Après une 3<sup>e</sup> détention en deux ans s'il s'agit d'un niveau de risque inférieur dans la liste noire.

Afin de lever l'interdiction, une inspection détaillée devra être menée aux frais du propriétaire.

- Donner instruction aux inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port de commencer à consigner l'information sur les affréteurs pour les navires transportant des cargaisons liquides ou solides en vrac.
- Effectuer une inspection détaillée des pétroliers plus vieux, des transporteurs de produits chimiques et de gaz, des vraquiers et des navires à passagers, qui deviendra obligatoire après que 12 mois se sont écoulés depuis la dernière inspection détaillée.
- Inspecter les navires dont le facteur cible est supérieur à 50 après un mois depuis la dernière inspection dans le cadre du PE de Paris.
- Établir un comité d'examen permanent sur la détention.
- Donner instruction aux inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port de considérer la

détention d'un navire tenu d'avoir à son bord un appareil VDR lorsque celui-ci ne fonctionne pas.

- Tenir une CIC sur les conditions de vie et de travail des gens de mer à l'automne 2004 et sur le Système mondial de détresse et de sécurité en mer en 2005.
- Donner instruction à un groupe de travail d'élaborer des lignes directrices qui définissent les rôles des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port quant à la vérification de la conformité avec SOLAS, chapitre XI-2, et le Code ISPS.

On a demandé au Canada de mener un groupe de travail intersessions sur le transfert d'informations par lots entre les États membres possédant une base de données nationale et la base de données du PE de Paris (SIRENAC).

Transports Canada a collaboré avec le gestionnaire de la base de données du PE de Paris et compte terminer cette tâche en 2004.

Le Comité souhaite la bienvenue à la Slovaquie à titre de nouveau membre à part entière et à Chypre, à la Lituanie et à Malte à titre de membres coopérants.

Comme il avait été convenu au cours de la dernière réunion du Comité, le PE de Paris a tenu une CIC sur les inspections des opérations à bord des paquebots de croisière. Au cours de la campagne, le Canada a inspecté 31 navires, desquels seulement deux ont été détenus en raison d'anomalies.

Transports Canada a également fourni des experts en la matière lors de la formation spécialisée des inspecteurs du PE de Paris.

Du côté du Pacifique, le Comité du PE de Tokyo a convenu des points suivants lors de sa 12<sup>e</sup> réunion en mars 2003 à Reñaca, Chili :

- Introduire une liste noire-grise-blanche de pavillons pour aider à mieux faire état de la performance d'un pavillon.
- Accorder le statut d'observateur à Macao (Chine) et au secrétariat du PE de l'Accord de Viña del Mar.
- Tenir une CIC sur les vraquiers à l'automne 2003 ainsi que sur le contrôle opérationnel en 2004.
- Modifier le nouveau régime de ciblage des navires et poursuivre la période d'essai pour acquérir de l'expérience supplémentaire avec le système.

Le Comité du PE de Tokyo a convenu de tenir une CIC sur les vraquiers à l'automne 2003, et le Canada a accepté le rôle de coordinateur de campagne. Compte tenu de son expérience au cours des douze dernières années en inspections de la structure des vraquiers, le Canada a mené l'élaboration des procédures de la campagne du PE de Tokyo, et présentera au Comité un rapport sur la CIC à la prochaine réunion qui aura lieu en février 2004.



*Navire détenu au Canada*

Au cours de la CIC d'une durée de trois mois, un total de 396 vraquiers ont fait l'objet d'une inspection. Pendant la campagne, les membres du PE ont détenu au total 18 vraquiers, desquels 13 ont présenté de graves anomalies de structure et sur le plan des lignes de charge. Les résultats globaux de la campagne sont encourageants; le nombre d'inspections effectuées par les membres du PE de Tokyo démontre qu'il est possible, lors d'inspections de CNEP, de procéder à une évaluation plus poussée des conditions structurales lorsqu'il y a des raisons très claires pour le faire.

De plus, Transports Canada a participé au programme d'échange et a accueilli un inspecteur de l'Australie qui a participé à l'inspection de bon nombre de navires à Vancouver. On lui a donné la possibilité d'examiner l'ensemble du programme de CNEP dans le bureau de Vancouver ainsi qu'à l'administration centrale à Ottawa.

Pour de plus amples renseignements sur les PE de Paris et de Tokyo, vous pouvez consulter les sites Web suivants :

- Paris : [www.parismou.org](http://www.parismou.org)
- Tokyo : [www.tokyo-mou.org](http://www.tokyo-mou.org)

## Initiatives internationales

Le Canada accueillera, les 2 et 3 novembre 2004, la Deuxième conférence ministérielle conjointe sur le contrôle des navires par l'État du port à Vancouver. Les ministres des États membres des PE de Paris et de Tokyo examineront les activités issues de la déclaration ministérielle de 1998 concernant les navires ne respectant pas les normes, ainsi que les ques-

tions de sûreté maritime qui ont surgi depuis le 11 septembre 2001. Plusieurs observateurs, notamment des pays, d'autres PE, et des organismes du milieu maritime prendront également part à la conférence.

En 2003, Transports Canada a continué de collaborer avec d'autres PE ainsi qu'avec la Garde côtière des États-Unis pour harmoniser les procédures liées au CNEP. Transports Canada a participé à titre d'observateur à la réunion du Comité du PE des Antilles. En plus de présenter le SCEPC à cette réunion, on a demandé

au Canada de présenter une proposition pour l'utilisation du SCEPC comme base pour le nouveau système de rapport du PE des Antilles dont la livraison est prévue en 2004.

En conclusion, au cours de 2003, Transports Canada a entrepris de nouvelles initiatives et s'est rapproché de ses objectifs à l'égard du CNEP. L'équipe du CNEP travaille d'arrache-pied pour veiller à ce que les projets pour 2004, à l'intérieur comme à l'extérieur des PE de Paris et de Tokyo, continuent de remporter du succès.

## Statistiques sur le contrôle des navires par l'État du port – 2003

### 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 *protocoles 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 2003 que le nombre des inspections a atteint un sommet; on en a alors effectué 1 227. 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.



Navire ne respectant pas les normes qui s'est rompu en deux et a coulé

En 2003, le nombre des navires présentant des anomalies était de trente-huit pour cent (38 %) de l'ensemble des inspections, ce qui représente une réduction de sept pour cent (7 %) par rapport aux chiffres de 2002 et quatorze pour cent (14 %) par rapport à 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	2003	2002	2001	2000	1999
Inspections	1 277	1 159	1 197	1 070	1 076
présentant des anomalies	495	525	634	583	563
Détentions	59	49	92	103	125

TABLEAU 2

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

Pays	2003	2002	2001	2000	1999
Afrique du Sud	0	0	0	3	1
Algérie	3	0	0	4	2
Allemagne	11	14	11	13	13
Antigua-et-Barbuda	19	17	16	15	11
Antilles néerlandaises	4	3	1	4	4
Arabie Saoudite	3	1	3	2	0
Bahamas	105	102	102	77	87
Barbade	10	15	13	22	16
Belize	1	0	0	1	1
Bermudes	15	9	18	8	17
Bolivie	0	0	0	0	1
Brésil	1	4	0	2	2
Bulgarie	2	2	4	6	4
Cambodge	1	0	1	0	0
Cameroun, Rép. du	0	0	1	0	0
Chili	0	1	1	0	1
Chine, Rép. populaire de	6	5	2	9	3
Chypre	82	83	82	69	75

TABLEAU 2 (suite)

Pays	2003	2002	2001	2000	1999
Colombie	0	0	1	0	0
Corée, Rép. de	10	10	19	8	9
Croatie	6	5	4	3	12
Danemark	14	7	11	16	10
Égypte	2	2	2	0	4
Espagne	0	2	1	1	0
Estonie	0	0	0	0	1
États-Unis	24	35	15	17	22
Finlande	1	2	1	2	2
France	8	9	7	5	3
Gibraltar	1	1	2	3	1
Grèce	98	62	66	49	57
Hong Kong	58	40	31	28	19
Îles Caïmans	9	4	9	9	9
Îles Féroé	1	0	0	0	0
Îles Marshall	56	48	38	15	17
Inde	7	15	13	9	13
Indonésie	1	0	0	1	0
Iran	1	0	3	0	1
Israël	4	4	4	3	0
Italie	14	16	8	7	8
Japon	4	2	5	9	5
Koweït	0	0	0	0	1
Libéria	142	133	142	113	145
Lituanie	6	4	4	10	3
Luxembourg	6	0	0	0	0
Malaisie	9	5	3	6	5
Malte	55	64	74	64	65

Man , îles de	14	7	3	4	1
Maroc	0	0	1	0	1
Mauritanie	0	1	1	0	0
Mexique	0	0	0	1	1
Myanmar, Union du	0	3	2	2	4
Norvège	80	76	71	69	72
Pakistan	0	0	0	0	1
Panama	207	194	235	198	178
Pays-Bas, Les	30	31	21	27	29
Philippines	12	13	20	32	23
Pologne	3	1	2	4	3
Portugal	0	4	2	0	0
Qatar	1	1	0	2	0
Royaume-Uni	28	27	22	14	13
Russie	10	12	11	10	13
Saint-Vincent-et- Les Grenadines	10	4	13	18	15
Sao Tome-et-Principe	0	0	1	0	0
Singapour	43	27	40	35	34
Sri Lanka	0	0	0	1	0
Suède	7	6	3	5	8
Suisse	6	1	2	1	1
Taiwan	2	2	1	3	3
Thaïlande	3	0	5	4	7
Tonga	0	0	1	0	0
Tunisie	1	0	0	0	0
Turquie	10	8	9	7	11
Tuvalu	0	0	2	0	0
Ukraine	1	3	0	6	3
Vanuatu	9	12	11	14	5

Les pavillons de la majorité des navires inspectés en 2003 ont été différents de ceux des années précédentes. En 2002, les navires battant pavillon panaméen, libérien, bahaméen, chypriote, norvégien, maltais et grec ont fait l'objet du plus grand nombre d'inspections. Ceci a changé en 2003 avec une augmentation notable du nombre de navires battant pavillon grec et hong-kongais inspectés au Canada. Les sept États du pavillon faisant l'objet du plus grand nombre d'inspections sont le Panama, le Libéria, les Bahamas, la Grèce, Chypre, la Norvège et Hong Kong; ceux-ci représentent soixante pour cent (60 %) 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 207 au total, ce qui représente seize pour cent (16 %) de l'ensemble des inspections. En 2003, le nombre des navires battant pavillon grec, hong-kongais et singapourien a augmenté considérablement.

TABLEAU 3

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

10

Bureau	2003	2002	2001	2000	1999
<b>Région de l'Atlantique</b>					
St. John's	165	143	57	41	56
Marystown	1	0	0	0	0
Lewisport	1	1	1	3	3
Cornerbrook	3	0	1	4	4
Dartmouth	106	113	106	124	109
Sydney	1	3	8	12	9
Yarmouth	2	6	6	2	8
Charlottetown	6	4	6	8	12
Saint John, N.-B.	128	152	104	53	48
Port Hawkesbury	132	107	134	74	66
Bathurst	6	23	29	18	37
<b>Totaux – Atlantique</b>	<b>551</b>	<b>552</b>	<b>452</b>	<b>339</b>	<b>352</b>
Montréal	57	32	71	72	101
Baie-Comeau	2	1	1	13	26
Rimouski	1	1	4	3	3
Gaspé	0	3	6	6	10
Québec	155	127	107	119	132

Sept-Îles	16	4	6	8	2
Port Cartier	1	2	1	7	7
<b>Totaux – Québec</b>	<b>232</b>	<b>170</b>	<b>196</b>	<b>228</b>	<b>281</b>
<b>Région de l'Ontario</b>					
Toronto	11	3	0	7	8
Kingston	0	0	1	2	2
St. Catharines	0	1	3	10	15
Collingwood	0	0	0	0	0
Thunder Bay	27	18	24	45	46
Sarnia	19	19	7	11	9
<b>Totaux – Ontario</b>	<b>57</b>	<b>41</b>	<b>35</b>	<b>75</b>	<b>80</b>
<b>Région du Pacifique</b>					
Vancouver	419	360	477	410	347
Victoria	5	1	3	1	3
Prince Rupert	8	29	29	9	0
Nanaimo	2	0	0	0	0
<b>Totaux – Pacifique</b>	<b>434</b>	<b>390</b>	<b>509</b>	<b>420</b>	<b>350</b>
<b>Région des Prairies et du Nord</b>					
Ouest de l'Arctique	0	1	1	5	4
Est de l'Arctique	1	1	3	2	8
<b>Totaux – RPN</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>12</b>
<b>Voie maritime du Saint-Laurent</b>					
Voie maritime	2	4	1	1	1
<b>Totaux – Voie maritime</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Total</b>	<b>1 277</b>	<b>1 159</b>	<b>1 197</b>	<b>1 070</b>	<b>1 076</b>

En 2003, pour la deuxième année de suite, la Région de l'Atlantique a été la plus active, effectuant 551 inspections. Viennent ensuite la Région du Pacifique avec 434, la Région du Québec avec 232, la Région de l'Ontario avec 57, la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent avec 2 et la Région des Prairies et du Nord avec 1. Ensemble, les régions de l'Atlantique, du Pacifique et du Québec ont effectué quatre-vingt-quinze pour cent (95 %) de toutes les inspections effectuées au Canada en 2003.

TABLEAU 4

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

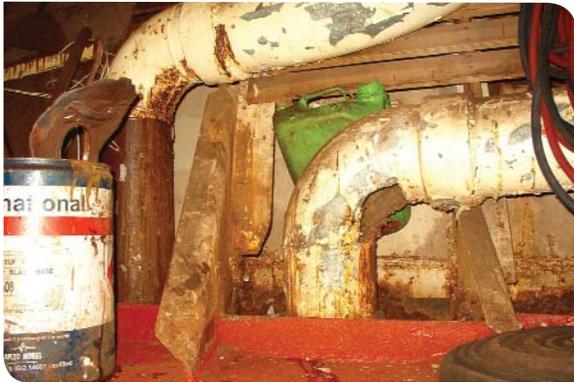
État du pavillon	2003	2002	2001	2000	1999
Algérie	1	0	0	3	0
Allemagne	0	0	1	0	1
Antigua-et-Barbuda	0	0	1	1	3
Antilles Néerlandaises	0	0	0	1	0
Bahamas	4	3	7	4	3
Barbade	0	0	0	1	0
Belize	1	0	0	0	0
Bermudes	0	0	3	0	0
Brésil	0	0	0	1	1
Bulgarie	0	0	1	1	1
Chili	0	0	1	0	0
Chine, Rép. populaire	0	0	0	1	2
Chypre	5	6	13	10	18
Corée, Rép. de	1	1	0	1	2
Croatie	1	1	0	0	0
Égypte	2	1	0	0	3
États-Unis	0	0	0	0	3
Gibraltar	0	0	0	1	0
Grèce	3	3	6	4	7
Hong Kong	3	2	1	2	4
Îles Caïmans	1	0	3	2	0
Îles Marshall	0	1	3	0	0
Inde	2	1	1	0	5
Iran	0	0	1	0	0
Italie	0	1	0	2	0
Japon	0	0	0	1	0
Libéria	2	8	12	13	18

TABLEAU 4 (suite)

État du pavillon	2003	2002	2001	2000	1999
Lituanie	1	0	0	1	1
Malaisie	0	1	1	1	0
Malte	6	2	13	15	12
Maroc	0	0	1	0	0
Norvège	3	0	1	6	2
Pakistan	0	0	0	0	1
Panama	13	10	17	17	18
Pays-Bas, Les	2	0	0	4	1
Philippines	1	1	2	3	2
Pologne	0	1	0	0	0
Portugal	0	1	0	0	0
Qatar	0	0	0	1	0
Russie	0	0	0	0	4
Saint-Vincent-et-Grenadines	2	2	1	3	2
Singapour	1	0	1	1	2
Suède	0	0	0	0	2
Suisse	1	0	0	0	0
Taiwan	0	0	0	1	1
Thaïlande	0	0	0	0	2
Turquie	3	2	1	0	4
Ukraine	0	1	0	1	0

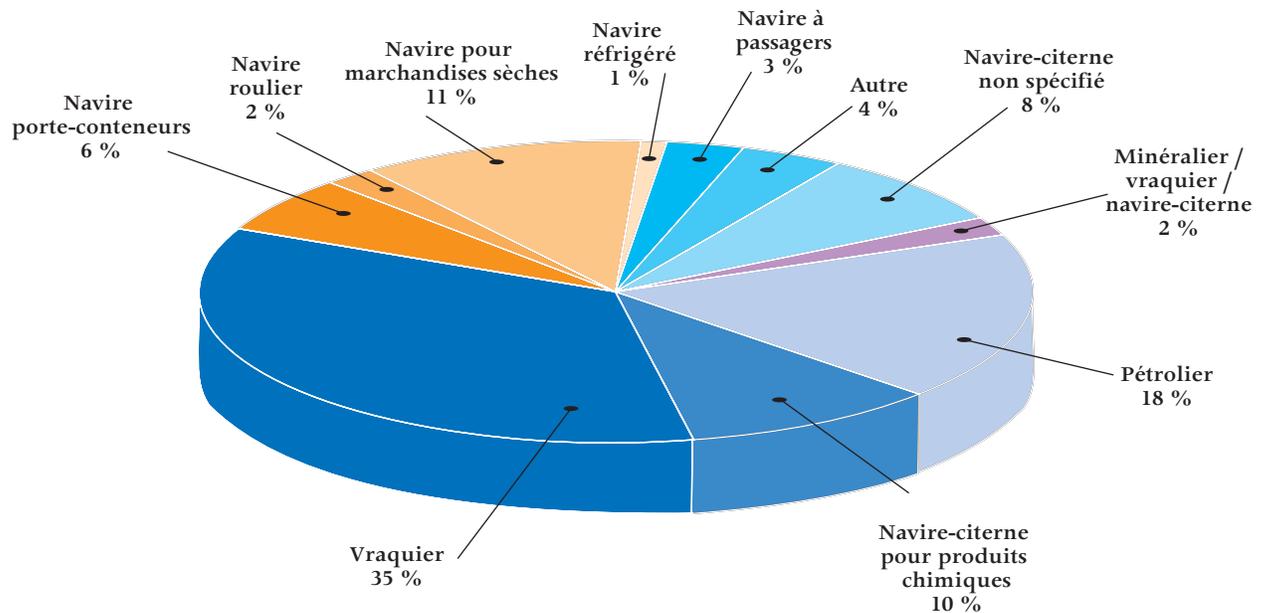
Les quatre pays ayant fait l'objet du plus grand nombre de détentions sont le Panama (13), Malte (6), Chypre (5) et les Bahamas (4). Quatre autres pays se partagent le cinquième rang avec trois détentions chacun. Les quatre premiers États du pavillon représentent trente-cinq pour cent (35 %) de tous les navires inspectés en 2003 par les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port au Canada. L'an passé, nous avons assisté à une amélioration du classement de l'administration du pavillon du Libéria qui s'est toujours trouvée parmi les cinq premiers pays sur le plan des détentions.

En 2003, le Panama vient en tête avec treize navires détenus, ce qui représente six pour cent (6 %) de tous les navires panaméens inspectés. Viennent ensuite Malte avec six détentions, soit onze pour cent (11 %) du total de ses inspections, Chypre avec cinq détentions, soit six pour cent (6 %) du total de ses inspections, et enfin les Bahamas avec quatre détentions, soit quatre pour cent (4 %) du total de ses inspections.



Tuyaux d'air dans le double-fond

Au Canada, le plus grand nombre d'inspections (440) 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. Encore une fois en 2003, le total des inspections de vraquiers effectuées a été en dessous des 40 % habituels, soit à trente-cinq pour cent (35 %), de nouveau à cause de la priorité accordée à l'inspection des navires-citernes. La même année, 474 navires-citernes (de toutes catégories) ont été inspectés; cela constitue une augmentation de seize pour cent (16 %) par rapport à 2002.



GRAPHIQUE 1 : Navires inspectés par type

## Anomalies

On constate de nombreuses catégories distinctes d'anomalies à bord des navires. De nouveau, la catégorie « équipement de lutte contre les incendies » a affiché le plus fort pourcentage d'anomalies, soit dix-sept virgule deux pour cent (17,2 %) du total. On a relevé 2 683 anomalies sur les 495 navires inspectés au Canada, ce qui représente une augmentation de 5 % par rapport à l'année dernière sur 30 navires de mois présentant des anomalies.

La catégorie « équipement de sauvetage » s'est classée au deuxième rang des anomalies constatées, ce qui représente quatorze virgule trois pour cent (14,3 %) du total des anomalies signalées.

La catégorie « stabilité, structure et équipement connexe » s'est classée au troisième rang des anomalies constatées, ce qui représente treize pour cent (13 %) du total des anomalies signalées. Cette catégorie comprend entre autres les anomalies de structure et la corrosion de la structure d'un navire.



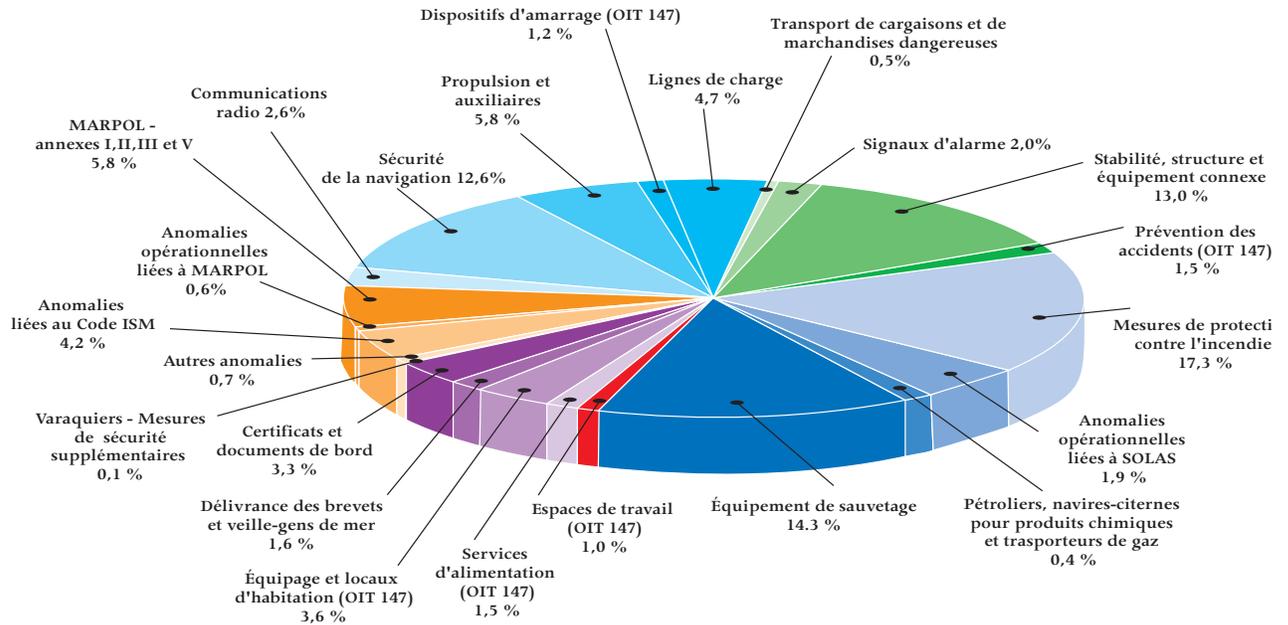
*Caisson à cordages*

La catégorie « équipement de navigation » s'est classée au quatrième rang des anomalies constatées, soit douze virgule six pour cent (12,6 %) du total des anomalies.



*Gousset anti-flambage – membrure de muraille*

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 2003. Certaines catégories ont vu leurs chiffres augmenter, la première étant les « anomalies liées au Code ISM », en partie à cause de la mise en œuvre progressive du Code ISM en juillet 2002 et d'un approfondissement de la connaissance des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port à l'égard des procédures liées à ce Code.



GRAPHIQUE 2 : Anomalies par catégorie

## Anomalies ISM

L'année 2003 était la quatrième année de mise en œuvre complète du Code ISM pour les navires à passagers ainsi que les navires-citernes, les vraquiers, les transporteurs de gaz et les navires à grande vitesse d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux. Depuis le 1<sup>er</sup> 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 31. Cette donnée représente vingt-sept pour cent (27 %) de toutes les anomalies liées au Code ISM signalées, soit presque la moitié du total de l'an dernier qui se chiffrait à 49 %. Un plus grand nombre d'anomalies sont donc détectées, et celles-ci sont réparties plus uniformément parmi les diverses catégories.

TABLEAU 5

## Anomalies liées au Code ISM

Description des anomalies ISM liées au Code	Nombre d'anomalies 2003	Percentage d'anomalies 2003	Nombre d'anomalies 2002	Percentage d'anomalies 2002	Nombre d'anomalies 2001	Percentage d'anomalies 2001
Politique sur la sécurité et l'environnement	2	1,77	0	0	1	1,1
Responsabilités et pouvoirs de la compagnie	7	6,19	1	1,53	1	1,1
Personne(s) désignée(s)	2	1,77	1	1,53	0	0
Responsabilités et pouvoirs du capitaine	2	1,77	3	4,62	0	0
Ressources et personnel	2	1,77	2	3,08	7	7,69
Mise en œuvre et plans des opérations à bord des navires	19	16,81	5	7,70	7	7,69
Préparatifs d'urgence	31	27,43	32	49,23	44	48,35
Rapport et analyse de non-conformité, des accidents et des situations comportant des risques	10	8,85	2	3,08	5	10,62
Entretien de l'équipement à bord du navire	23	20,35	7	10,77	16	17,58
Documentation	10	8,85	5	7,70	7	7,69
Vérification, examen et évaluation par la compagnie	0	0	2	3,08	1	1,1
Brevets et certificats, vérification et contrôle	1	0,85	1	1,53	0	0
Autre	4	3,54	4	6,15	2	2,2

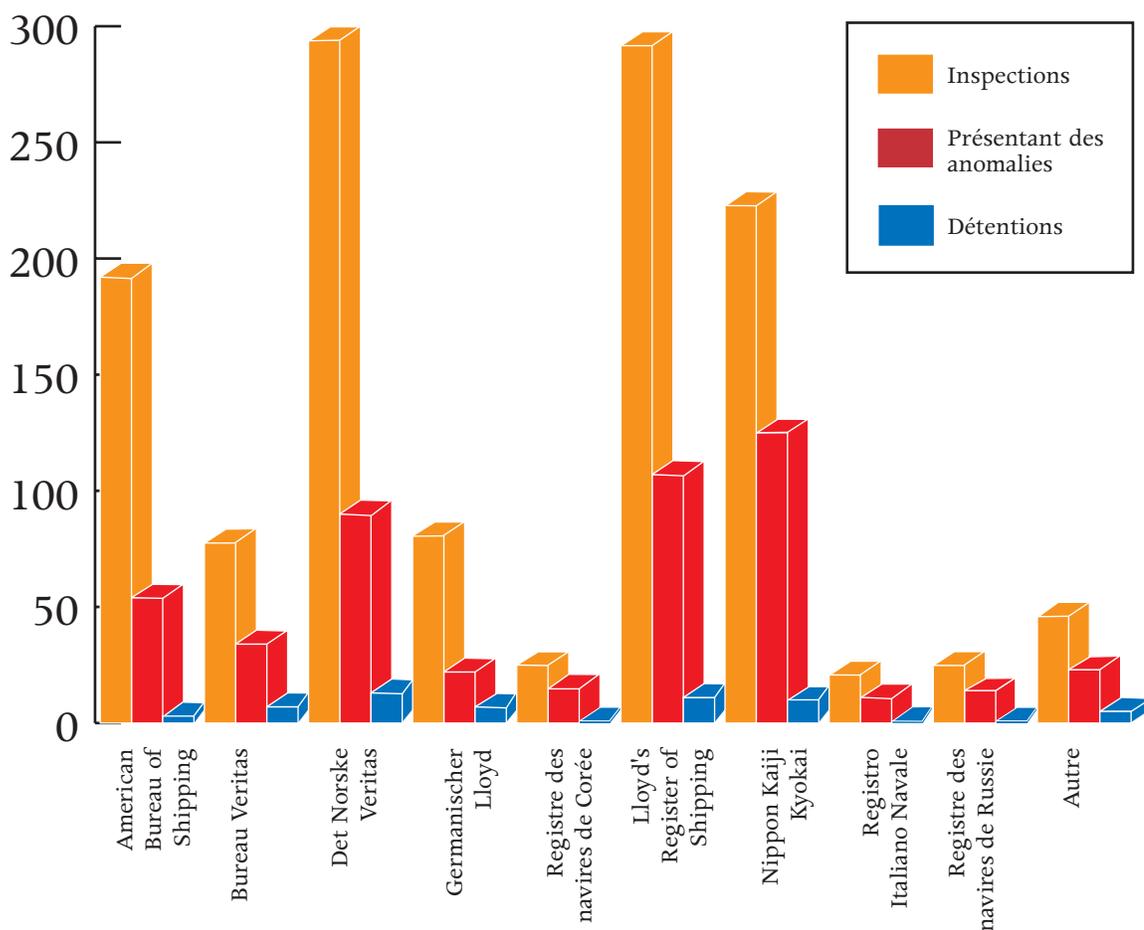
## Sociétés de classification

Les navires inspectés en 2003 ont été classés par neuf grands organismes délégués. La graphique 3 présente les statistiques sur le rendement de ces sociétés de classification.

Det Norske Veritas a inspecté la plupart des navires (294), suivie de près par Lloyd's Register of Shipping (292), Nippon Kaiji Kyokai (223) et American Bureau of Shipping (192). La représentation des détentions du graphique 3

n'indique pas si la détention est liée à la société de classification ou non. La graphique 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 neuf pour cent (9 %), alors que American Bureau of Shipping a le plus faible pourcentage, avec un virgule six pour cent (1,6 %).

18

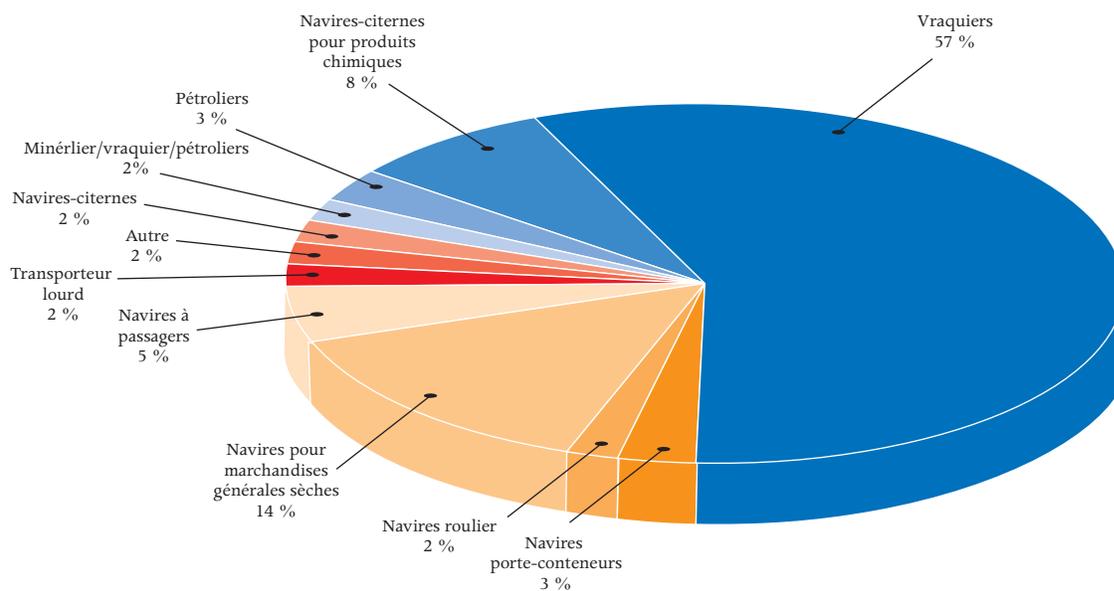


GRAPHIQUE 3 : Navires inspectés, navires présentant des anomalies et navires détenus par une société de classification

## Détentions par type de navire

Sur les cinquante-neuf navires détenus, trente-quatre (34) d'entre eux étaient des vraquiers, ce qui représente cinquante-sept pour cent (57 %) 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 second pourcentage de détention en importance, par type de navire, appartient aux navires de

marchandises générales sèches, qui est quarante-trois pour cent (43 %) 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.



GRAPHIQUE 4 : Navires détenus par type



Porque perforée dans la citerne latérale supérieure

Les 1 277 inspections effectuées sur des navires étrangers faisant escale dans les ports canadiens en 2003 représentent un pourcentage 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 2003 a baissé de quatorze pour cent (14 %) comparativement au pourcentage moyen des quatre dernières années. En outre, en 2003, le nombre de navires en détention a légèrement augmenté par rapport à 2002, année affichant un creux sans précédent. Les 59 navires détenus représentent quatre virgule six pour cent (4,6 %) des navires inspectés. Le taux de détention qui était proche de douze pour cent (12 %) en 1999 est tombé à neuf virgule six pour cent (9,6 %) en 2000, à sept virgule sept pour cent (7,7 %) en 2001 et à quatre pour cent (4 %) en 2002. 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 PE en vue d'instaurer un régime qui reconnaîtra la qualité des navires et leurs exploitants.

En 2004, la Direction générale sera l'hôte à Vancouver de la Deuxième conférence ministérielle conjointe sur le contrôle des navires par l'État du port, suivra le développement et la mise en œuvre de la sûreté maritime et de la version Web du système informatique de SMTC, 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 PE de Paris et de 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 des navires 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 dernière ligne de 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](http://www.tc.gc.ca/SecuriteMaritime/Normes-Navires-et-Exploitations/Inspections/control-etat-port/menu.htm)