



Transports
Canada

Transport
Canada

TP 13595
(06/2005)



CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT Rapport annuel 2004



Canada

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

Imprimé au Canada

Photos - page de couverture - Port de Vancouver

Veillez acheminer vos commentaires ou vos questions à :

Transports Canada
Normes - navires et exploitation (AMSE)
330 rue Sparks
Tour C, Place de Ville
Ottawa (Ontario) K1A 0N8
Téléphone : 613-991-3137
Fax : 613-993-8196
Courriel : pineaub@tc.gc.ca

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports 2005.

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 : 0-662-74423-3

TP 13595



(06/2005)

Catalogue n° T34-23/2004F-PDF

Sécurité maritime

Contrôle des navires par l'État du port

Rapport annuel 2004

Tableau des matières

Avant-propos	ii
Initiatives canadiennes en 2004	1
Nouvelles et initiatives associées aux protocoles d'entente	3
Initiatives internationales.....	5
Statistiques sur le contrôle des navires par l'État du port au Canada en 2004.....	7
Sommaire	15

Avant-propos

L'efficacité croissante du contrôle des navires par l'État du port (CNEP) comme l'un des principaux mécanismes de surveillance et d'élimination des navires inférieurs aux normes a de nouveau été mise en évidence en 2004 par les résultats présentés dans le rapport annuel.

La sûreté est d'une importance capitale pour l'industrie du transport maritime et pour les travailleurs qu'elle emploie. C'est pourquoi la Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada (TC) a concentré ses efforts sur ce domaine l'an dernier. Parallèlement aux protocoles d'entente (PE) de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port, Sécurité maritime de TC a participé à la rédaction et à la mise en oeuvre d'importantes lignes directrices sur la sûreté maritime pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port.

De même, Sécurité maritime de TC a travaillé en étroite collaboration avec le groupe de la Sûreté maritime pour élaborer et signer un PE en 2004 sur la sûreté maritime.

Tout au long de 2004, le Canada a poursuivi les travaux préparatoires à la Deuxième conférence ministérielle conjointe des protocoles d'entente de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port avec les membres des PE de Paris et de Tokyo en organisant

quatre réunions au cours de l'année. La Conférence internationale s'est tenue les 2 et 3 novembre 2004, à Vancouver, en Colombie-Britannique et était présidée par le Canada. C'était la deuxième fois que le Canada réunissait les pays membres des PE de Paris et de Tokyo ainsi que les États observateurs et les organismes maritimes internationaux. La première de ces conférences s'était déroulée en mars 1998.

La Déclaration ministérielle signée à la Conférence précisait les nouvelles mesures à adopter par les administrations pour éliminer les navires inférieurs aux normes dans le monde et portait sur l'élaboration et l'application de normes encourageant une culture de la sécurité et de la sûreté dans toute l'industrie maritime, pour protéger le milieu marin ainsi que les conditions de vie et de travail des équipages à bord.

Les décisions prises par les ministres à la Conférence ont donné une orientation claire en vue de futures actions et fixé de nouveaux objectifs pour les deux PE. Sécurité maritime de TC espère travailler avec les PE au sujet des diverses mesures définies dans la Déclaration ministérielle et estime que ce travail améliorera l'efficacité des régimes de CNEP dans le monde.



Gerard McDonald
Directeur général, Sécurité maritime

Initiatives canadiennes en 2004

Campagne d'inspection concentrée (CIC) des vraquiers

Transports Canada (TC), en tant que coordonnateur de la CIC, a rendu compte des résultats de la campagne d'inspection des vraquiers qui s'est déroulée dans la région de l'Asie-Pacifique entre le 1er septembre et le 30 novembre 2003. La campagne a ciblé les vraquiers, tels qu'ils sont définis dans SOLAS 74 IX/1.6, supérieurs à 15 000 GT et vieux de plus de 12 ans, en particulier ceux qui transportent des chargements de forte densité ou corrosifs et vendus sur le marché au comptant. Au cours de la campagne, on a vérifié les principaux éléments liés à la structure et à l'exploitation des vraquiers, comme la liste de contrôle de sécurité sur les navires et sur terre, le calcul du stress, les opérations de manutention des cargaisons et citernes de ballast, la préparation améliorée des dossiers d'enquête et la structure des soutes et des citernes de ballast.



Transporteur de vrac au silo de grain

Un total de 396 vraquiers ayant une moyenne d'âge de 20 ans et un tonnage moyen de 36 578 GT/66 595 mt (TPL) ont été inspectés pendant la campagne de trois mois. On a également inspecté 892 soutes et 832 citernes de ballast, ce qui représente une moyenne d'environ deux soutes et deux citernes par navire. Dix-huit vraquiers ont été détenus. Parmi le total des vraquiers qui ont été inspectés (396), 13 (3,3 pour cent) présentaient des anomalies de structure ou sur le plan des lignes de charge jugées suffisamment graves pour les empêcher de repartir avant que des réparations ne soient effectuées.

Les résultats de la campagne ont été globalement encourageants et ont montré qu'il est possible pendant une inspection de contrôle des navires par l'État du port de procéder à une évaluation plus poussée des conditions structurales lorsqu'il existe des raisons très claires de le faire.

Le programme d'inspection canadien des vraquiers en était à sa douzième année en 2004.



Équipage procédant à un exercice d'incendie pendant une inspection

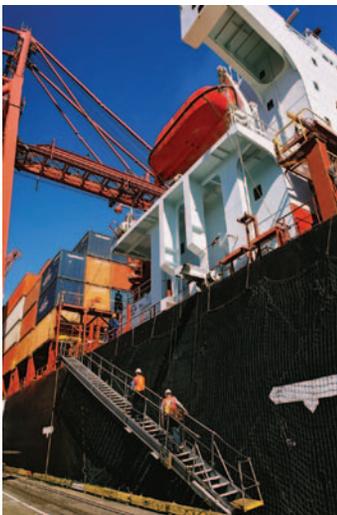
Module de formation sur le code ISPS pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port

En préparation de la mise en œuvre, le 1er juillet, du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS), Sécurité maritime de TC a préparé et présenté, au printemps de 2004, un module de formation sur la sûreté maritime aux inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port. Dans le cadre de la formation, on a examiné le nouveau chapitre XI-2 de SOLAS et les exigences du Code ISPS. Le module portait aussi sur le MSC/Circ. 1111 « Lignes directrices relatives à la mise en œuvre du chapitre XI-2 de SOLAS et le code ISPS », ainsi que sur les « Lignes directrices sur les aspects de la sûreté à l'intention des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port » élaborées par le PE de Paris.

Partage de l'information sur les inspections de la Sûreté maritime

Sécurité maritime de TC a signé un protocole d'entente avec la division de la Sûreté maritime de TC pour renforcer la coopération pendant les inspections du contrôle des navires par l'État du port au Canada. Le PE précise les rôles des directions dans le cadre des inspections de la sûreté maritime afin d'éviter le dédoublement des efforts et assurer une couverture complète des inspections. Il prévoit également que les deux directions partagent l'information découlant des inspections et des enquêtes.

Dans le cadre de cette approche, les inspecteurs de Sécurité maritime de TC procéderont à une vérification initiale de sûreté tout en effectuant leurs inspections de sécurité et signaleront tout manquement important à la sûreté à leurs homologues de la Sûreté maritime de TC qui procéderont à une inspection de sûreté plus rigoureuse selon les dispositions du Règlement sur la sûreté du transport maritime (RSTM). Cette approche conjointe permettra à Sûreté maritime et à Sécurité maritime d'avoir une meilleure idée des navires contrevenants.



Inspecteurs de TC montant à bord d'un navire

Participation aux réunions du Comité sur le contrôle des navires par l'État du port (CCNEP) des PE

En tant que signataire des deux PE, le Canada participe chaque année aux réunions du CCNEP. Ces réunions servent à poursuivre le travail des pays membres pour assurer la conformité aux règles internationales sur la sécurité, la prévention de la pollution et les conditions de vie et de travail des gens de mer. En 2004, le PE de Paris a tenu une réunion du CCNEP en mai à Copenhague, au Danemark, et le PE de Tokyo a tenu une réunion à Vanuatu, en février et une autre à Shanghai, en Chine, en novembre.

Une des questions abordés à ces réunions a été celle de la nécessité d'organiser de nouvelles CIC. Des campagnes sont prévues sur des aspects comme les exigences opérationnelles, le Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) et l'annexe 1 de MARPOL. On s'est également intéressé aux actions de suivi de la Déclaration ministérielle concernant la signature des membres à la Deuxième conférence ministérielle conjointe sur le contrôle des navires par l'État du port qui a eu lieu en novembre.

Mise à jour des cours nationaux sur le CNEP

Cette dernière année, Sécurité maritime de TC a effectué une révision importante de son cours sur les inspections liées au contrôle des navires par l'État du port. Les modifications apportées ont simplifié le cours, regroupé certains aspects des procédures d'inspection, ajouté des exercices / scénarios et des simulations théoriques et inclus un nouveau module sur la sûreté maritime. Le cours de huit jours offre désormais une formation théorique et des inspections à bord des navires. Sécurité maritime de TC a tenu deux séances de formation en 2004.



Cours sur le CNEP

Nouvelles et initiatives associées aux protocoles d'entente

Réunion du PE de Paris du Comité sur le contrôle des navires par l'État du port (CCNEP)

Comme on l'a vu, le Canada a participé à trois réunions du CCNEP en 2004. À la réunion de Copenhague en mai, les membres du PE de Paris ont entrepris une étude du régime d'inspection allant dans le sens d'une inspection complète des navires entrant dans la région plutôt que l'engagement actuel de chaque membre d'inspecter 25 pour cent des navires. Les intervalles entre les inspections dépendraient du risque que présente chaque navire.

Il a été également convenu qu'une campagne d'inspection spéciale se tiendrait sur les questions de sûreté liées au Code ISPS qui ont été introduites en juillet 2004. En octobre, une campagne d'inspection concentrée (CIC) s'est tenue sur les conditions de vie et de travail des équipages. D'autres campagnes sont prévues sur le Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) et l'annexe 1 de MARPOL pour 2005 et 2006 respectivement.

Réunions du PE de Tokyo du CCNEP

Les membres du PE de Tokyo se sont également attaqués à un certain nombre de questions importantes au cours des réunions du comité. Au Vanuatu, le Comité a adopté les lignes directrices et les listes de contrôle préparées lors de la CIC sur les vraquiers pour qu'elles servent aux inspections CNEP du PE de Tokyo. Sur la question de la sûreté maritime, le Comité a convenu d'une approche harmonisée pour vérifier la conformité au Code ISPS et a commencé à envoyer, à compter du 1er avril 2004, des lettres d'avertissement aux navires auxquels le Code s'applique et qui ne sont pas jugés conformes à ses exigences. Le PE a également décidé de tenir une CIC sur la conformité au Code ISPS, en même temps que le PE de Paris.

À la réunion, le PE de Tokyo et EQUASIS ont convenu de développer et de mettre en oeuvre un hyperlien entre APCIS (la base de données sur les inspections des navires du PE de Tokyo) et la base de données EQUASIS pour transférer plus facilement les données entre les deux systèmes de collecte de données électroniques sur Internet. Des progrès dans la mise en oeuvre de divers programmes de coopération technique et de formation ont également été signalés. En outre, le PE de la mer Noire et l'Autorité de la République populaire démocratique de Corée ont été unanimement acceptés à titre d'observateurs au PE de Tokyo.

À Shanghai, le Comité a étudié et adopté un nouvel ensemble de modifications au protocole de Tokyo, dont un critère qualitatif révisé plus complet pour les membres, et a approuvé un manuel CNEP révisé. Les deux entrent en vigueur le 1er février 2005. Le Comité a également approuvé la création d'un comité d'examen du PE sur les détentions et rendu compte des résultats de la CIC sur la sûreté maritime. Il a été décidé de tenir une CIC sur le contrôle des exigences opérationnelles de septembre à novembre 2005.

Résultats de la campagne sur la sûreté

À la suite de l'adoption du Code ISPS le 1er juillet 2004, les PE de Paris et de Tokyo ont tenu une campagne de trois mois pour vérifier la conformité aux nouvelles exigences de sûreté concernant les navires. La campagne, qui a duré du 1er juillet au 30 septembre 2004, a utilisé un questionnaire uniforme pour tester les principaux aspects des ententes sur la sûreté des navires, notamment :

- le Certificat international de sûreté des navires (ISSC) et l'abus des certificats provisoires;
- le contrôle général de l'accès, notamment le contrôle de l'accès à des zones sensibles du navire;
- le niveau de sûreté;
- les dossiers sur les interfaces navires/ports, et les dossiers sur les exercices de sûreté;
- la familiarité des équipages avec les procédures de sûreté essentielles du navire;
- la communication entre les principaux membres de l'équipage.



Ordures devant les portes d'accès

Les vérifications de sûreté se poursuivront. Les inspecteurs du CNEP continueront d'améliorer leurs connaissances et leur expérience dans ce domaine et de travailler en étroite collaboration avec leurs autorités chargées de la sûreté pour affiner encore leur efficacité et leurs méthodes.

Initiatives internationales

Deuxième conférence ministérielle conjointe des protocoles d'entente de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port



En 2004, les activités de Transports Canada en matière de CNEP ont porté sur la coordination et l'accueil de la Deuxième conférence ministérielle conjointe, qui s'est tenue les 2 et 3 novembre à Vancouver. Cet événement international a réuni 150 délégués représentant 34 pays et 18 pays observateurs ainsi que des organismes maritimes intéressés par l'élimination du transport maritime inférieur aux normes à l'échelle mondiale.



Photo de groupe des chefs des délégations

Sous le thème, *Renforcer le cercle de responsabilité*, les membres des PE d'Europe et de l'Asie-Pacifique se sont réunis pour mettre la dernière main à la Déclaration ministérielle qu'ils vont tous signer. Ce document contient le cadre d'élaboration et de mise en oeuvre de nouvelles normes pour la promotion d'une culture de la sécurité et de la sûreté dans toute l'industrie afin de protéger le milieu marin et les conditions de vie et de travail des équipages à bord.

Des représentants des pays observateurs et d'organismes observateurs comme l'OMI, l'OIT et la Commission européenne étaient présents. De plus, des membres d'un certain nombre d'autres régimes de contrôle des navires par l'État du port ont participé à la Conférence, notamment les PE de la mer Noire, des Antilles et de l'océan Indien et la Garde côtière américaine.

Les nombreuses parties participant à la surveillance des activités maritimes, dont les armateurs, les États du pavillon, les sociétés de classification et les États du port, forment un « cercle de responsabilité ». Les membres de ce cercle jouent un rôle très important pour renforcer l'intégrité de l'industrie du transport maritime et reconnaissent, ou sont poussés à le faire, la nécessité de mener leurs activités de façon responsable, d'être mutuellement responsables et de s'engager conjointement à réduire au maximum les dangers pour la vie, les biens et le milieu marin que peuvent entraîner des pratiques qui ne respectent pas les normes. Les conditions de vie et de travail des gens de mer sont également de la plus haute importance et la Déclaration ministérielle aborde cette question.



Deuxième conférence ministérielle conjointe

Pendant la Conférence qui a duré une journée et demie, les membres des PE et les observateurs ont présenté de brefs exposés sur l'importance du contrôle des navires par l'État du port dans leurs pays ou organisations respectifs. De plus, Marc Grégoire, sous-ministre adjoint, Sécurité et Sûreté, a fait une présentation sur le régime de contrôle des navires par l'État du port au Canada, et les présidents des PE de Paris et de Tokyo ont fait le point sur les régimes dans leur partie du monde.

À la fin de la Conférence, il a été convenu que les États membres des PE de Paris et de Tokyo adopteraient des mesures au cours des prochaines années pour atteindre

leur objectif ultime qui est d'éliminer les navires inférieurs aux normes :

- Créer et mettre en oeuvre un régime d'inspection fondé sur la nouvelle Convention de l'OIT.
- Veiller à éliminer progressivement les pétroliers à coque simple dans les deux régions des PE, conformément aux lois et conventions internationales dont les membres sont signataires.
- Tenir d'autres campagnes d'inspection concentrées.
- Réaliser des analyses approfondies des anomalies des navires.
- Continuer de cibler les navires à haut risque. Les inspections seront fonction du profil de risque du navire et un système incitatif sera mis en place pour les compagnies dont les navires présentent un faible risque.
- Favoriser la transparence par la publication régulière d'une information détaillée sur les navires détenus, ainsi que les noms des propriétaires et des affréteurs.
- Renforcer les programmes de formation régionaux pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port.
- Harmoniser davantage les deux PE pour que les ressources précieuses soient utilisées aussi efficacement que possible pour se concentrer sur le transport maritime qui ne respecte pas les normes.
- Étudier les possibilités de recouvrement des coûts de l'inspection des navires inférieurs aux normes et qui affichent constamment de mauvais résultats.



Signa

du PE de Paris (à gauche) et Yoshio Sasamura, Secrétaire du secrétariat du PE de Tokyo (à droite).

Statistiques sur le contrôle des navires par l'État du port au Canada en 2004

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 Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port, quand il s'agit de déterminer la conformité des navires aux conventions internationales. Au cours des cinq dernières années, le nombre des inspections a fluctué. C'est en 2003 que leur nombre a été le plus élevé, soit 1 277 inspections. En 2004, le nombre des inspections a diminué de 104, soit un total de 1 173 inspections. Cette baisse est le résultat des programmes de ciblage et d'inspection des vraquiers et des navires-citernes et d'une diminution correspondante du nombre des navires inférieurs aux normes et pratiquant le commerce dans les ports canadiens.



Inspection d'un bateau de sauvetage

Mais en 2004, le nombre des navires présentant des anomalies représentait 42 pour cent des inspections, soit une augmentation de trois pour cent par rapport aux chiffres de 2003. Sur les navires présentant des anomalies, 14 pour cent des inspections ont donné lieu à des détentions, soit une augmentation de deux pour cent par rapport à 2003. Cette hausse des détentions depuis deux ans peut s'expliquer par le renforcement des programmes de ciblage des PE de Paris et de Tokyo et du Canada.



Conduit

TABLEAU 1

Comparaison des navires inspectés, des navires présentant des anomalies et de ceux détenus au Canada au cours des cinq dernières années.

Navires	2004	2003	2002	2001	2000
Inspections	1173	1277	1159	1197	1070
Avec anomalies	498	495	525	634	583
Détenus	68	59	49	92	103

TABLEAU 2

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

PAYS	2004	2003	2002	2001	2000
Afrique du Sud	0	0	0	0	3
Algérie	0	3	0	0	4
Allemagne	17	11	14	11	13
Antigua-et-Barbuda	16	19	17	16	15
Antilles néerlandaises	3	4	3	1	4
Arabie Saoudite	3	3	1	3	2
Bahamas	101	105	102	102	77
Bahreïn	1	0	0	0	0
Barbade	13	10	15	13	22
Belgique	1	0	0	0	0
Belize	2	1	0	0	1
Bermudes	17	15	9	18	8
Brésil	3	1	4	0	2
Bulgarie	5	2	2	4	6
Cambodge	0	1	0	1	0
Cameroun, Rép. du	0	0	0	1	0
Chili	0	0	1	1	0
Chine, Rép. populaire de	4	6	5	2	9
Chypre	69	82	83	82	69
Colombie	0	0	0	1	0
Corée, Rép. de	8	10	10	19	8
Croatie	4	6	5	4	3
Danemark	14	14	7	11	16
Égypte	1	2	2	2	0
Espagne	0	0	2	1	1
États-Unis d'Amérique	20	24	35	15	17
Finlande	1	1	2	1	2
France	8	8	9	7	5
Germany	17	11	14	11	13
Gibraltar	8	1	1	2	3
Grèce	71	98	62	66	49
Honduras	3	0	0	0	0
Hong Kong	60	58	40	31	28
Îles Caïmans	13	9	4	9	9
Îles Féroé	0	1	0	0	0
Îles Marshall	66	56	48	38	15
Inde	7	7	15	13	9
Indonésie	0	1	0	0	1
Iran	2	1	0	3	0
Israël	6	4	4	4	3
Italie	15	14	16	8	7
Japon	3	4	2	5	9

PAYS	2004	2003	2002	2001	2000
Libéria	123	142	133	142	113
Lituanie	2	6	4	4	10
Luxembourg	0	6	0	0	0
Malaisie	12	9	5	3	6
Malte	66	55	64	74	64
Man, Île de	13	14	7	3	4
Maroc	0	0	0	1	0
Mauritanie	0	0	1	1	0
Mexique	0	0	0	0	1
Myanmar, Union du	0	0	3	2	2
Norway	51	80	76	71	69
Panama	184	207	194	235	198
Pays-Bas, Les	18	30	31	21	27
Philippines	12	12	13	20	32
Pologne	0	3	1	2	4
Portugal	2	0	4	2	0
Qatar	3	1	1	0	2
République dominicaine	1	0	0	0	0
Royaume-Uni	26	28	27	22	14
Russie	7	10	12	11	10
Saint-Vincent-et-les Grenadines	8	10	4	13	18
Sao Tomé-et-Principe	0	0	0	1	0
Singapour	40	43	27	40	35
Sri Lanka	0	0	0	0	1
Suède	9	7	6	3	5
Suisse	2	6	1	2	1
Taiwan	1	2	2	1	3
Thaïlande	6	3	0	5	4
Tonga	0	0	0	1	0
Tunésie	0	1	0	0	0
Turquie	10	10	8	9	7
Tuvalu	0	0	0	2	0
Ukraine	4	1	3	0	6
Vanuatu	8	9	12	11	14

Comme pour les années précédentes, les navires des États du pavillon suivants ont été les plus souvent inspectés au Canada : Panama (184), Libéria (123), Bahamas (101), Grèce (71), Chypre (69), Malte (66), Hong Kong (60) et Norvège (51). Ils représentent 62 pour cent des inspections.

Comme par le passé, le Panama est l'État du pavillon ayant fait l'objet du plus grand nombre d'inspections, soit 184, ce qui représente 16 pour cent de l'ensemble des inspections.

TABLEAU 3

Inspections par les centres de Transports Canada au cours des cinq dernières années.

BUREAU	2004	2003	2002	2001	2000
RÉGION DE L'ATLANTIQUE					
St. John's, NL	100	165	143	57	41
Marystown	3	1	0	0	0
Lewisporte	0	1	1	1	3
Corner Brook	0	3	0	1	4
Dartmouth	145	106	113	106	124
Sydney	1	1	3	8	12
Yarmouth	1	2	6	6	2
Charlottetown	3	6	4	6	8
Saint John, NB	132	128	152	104	53
Port Hawkesbury	133	132	107	134	74
Bathurst	12	6	23	29	18
Totaux - Atlantique	530	551	552	452	339
RÉGION DU QUÉBEC					
Montréal	64	57	32	71	72
Baie - Comeau	1	2	1	1	13
Rimouski	0	1	1	4	3
Gaspé	1	0	3	6	6
Québec	113	155	127	107	119
Sept-Îles	26	16	4	6	8
Port Cartier	6	1	2	1	7
Totaux - Québec	211	232	170	196	228
RÉGION DE L'ONTARIO					
Toronto	3	11	3	0	7
Kingston	0	0	0	1	2
St. Catharines	6	0	1	3	10
Collingwood	0	0	0	0	0
Thunder Bay	19	27	18	24	45
Sarnia	12	19	19	7	11
Totaux - Ontario	40	57	41	35	75
RÉGION DU PACIFIQUE					
Vancouver	368	419	360	477	410
Victoria	3	5	1	3	1
Prince Rupert	14	8	29	29	9
Nanaimo	0	2	0	0	0
Totaux - Pacifique	385	434	390	509	420
RÉGION DES PRAIRIES ET DU NORD (RPN)					
Ouest de l'Arctique	3	0	1	1	5
Est de l'Arctique	5	1	1	3	2
Totaux - RPN	8	1	2	4	7
VOIE MARITIME DU SAINT - LAURENT					
Totaux - Voie maritime	0	2	4	1	1
TOTAL	1174	1277	1159	1197	1070

En 2004, c'est la Région de l'Atlantique qui a effectué le plus grand nombre d'inspections, soit 530, suivie par la Région du Pacifique avec 385, la Région du Québec avec 211, la Région de l'Ontario avec 40 et la Région des Prairies et du Nord avec huit. Les régions de l'Atlantique, du Pacifique et du Québec ont effectué ensemble 96 pour cent de toutes les inspections réalisées au Canada en 2004.



Grilles corrodées

TABLEAU 4

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

État du pavillon	2004	2003	2002	2001	2000
Algérie	0	1	0	0	3
Allemagne	1	0	0	1	0
Antigua-et-Barbuda	1	0	0	1	1
Antilles Néerlandaises	0	0	0	0	1
Bahamas	0	4	3	7	4
Barbade	0	0	0	0	1
Belize	0	1	0	0	0
Bermudes	1	0	0	3	0
Brésil	1	0	0	0	1
Bulgarie	1	0	0	1	1
Chili	0	0	0	1	0
Chine, Rép. populaire de	0	0	0	0	1
Chypre	5	5	6	13	10
Corée, Rép. de	1	1	1	0	1
Croatie	1	1	1	0	0
Égypte	0	2	1	0	0
Gibraltar	2	0	0	0	1
Grèce	2	3	3	6	4
Hong Kong	2	3	2	1	2
Îles Caïmans	1	1	0	3	2
Îles Marshall	2	0	1	3	0
Inde	1	2	1	1	0
Iran	0	0	0	1	0
Italie	0	0	1	0	2
Japon	0	0	0	0	1
Libéria	5	2	8	12	13
Lituanie	0	1	0	0	1
Malaisie	1	0	1	1	1
Malte	8	6	2	13	15
Man, île de	2	0	0	0	0
Maroc	0	0	0	1	0
Norway	5	3	0	1	6
Panama	17	13	10	17	17
Pays-Bas, Les	1	2	0	0	4
Philippines	0	1	1	2	3
Pologne	0	0	1	0	0
Portugal	0	0	1	0	0
Qatar	0	0	0	0	1
Russie	1	0	0	0	0
Saint-Vincent-et-les Grenadines	2	2	2	1	3
Singapour	1	1	0	1	1
Suisse	0	1	0	0	0

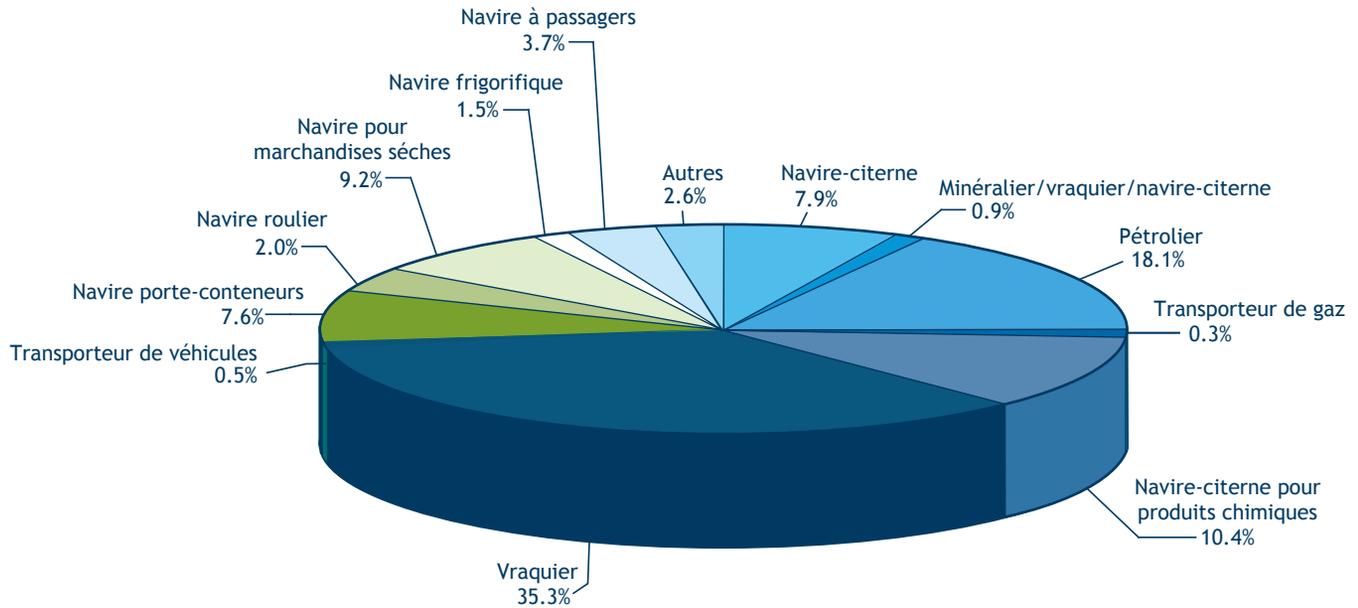
État du pavillon	2004	2003	2002	2001	2000
Taiwan	0	0	0	0	1
Thaïlande	1	0	0	0	0
Turquie	0	3	2	1	0
Ukraine	2	0	1	0	1

Comme il est indiqué au Tableau 2, les navires battant pavillon de huit pays ont fait l'objet du plus grand nombre d'inspections au Canada. En 2004, les pourcentages des détentions de ces navires, comme le montre le tableau ci-dessus, sont les suivants : Panama (9,2 pour cent), Libéria (4 pour cent), Bahamas (0 pour cent), Grèce (2,8 pour cent), Chypre (7 pour cent), Malte (12,1 pour cent), Hong Kong (3,3 pour cent) et Norvège (9,8 pour cent). À noter qu'il ne s'agit pas des pourcentages de détention les plus élevés. En fait, l'Ukraine a affiché un taux de 50 pour cent avec deux (2) détentions pour quatre (4) inspections. De nombreux pavillons ont un taux de détention de zéro pour cent (0 pour cent).



Transporteur de produits chimiques escorté par un remorqueur

FIGURE 1 : Navires inspectés par type



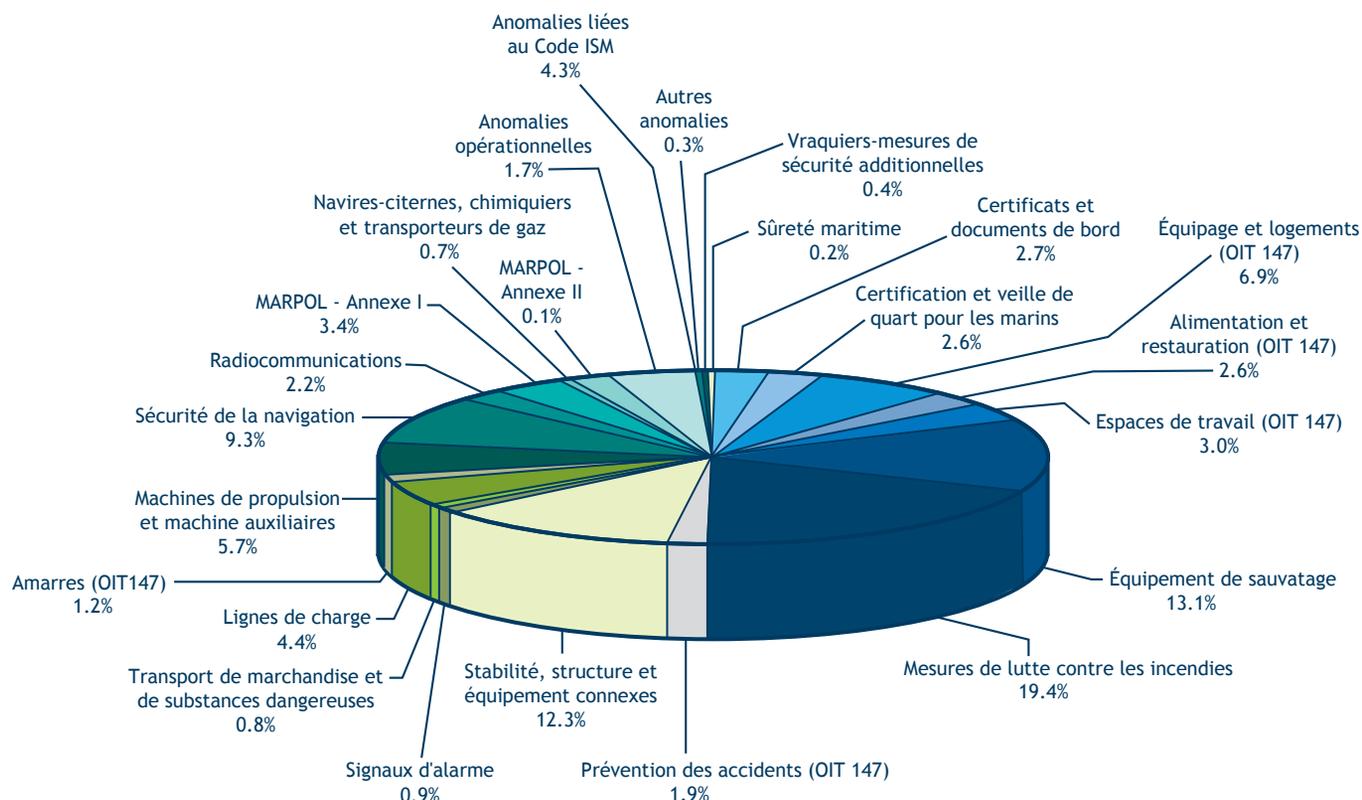
Au Canada, ce sont les vraquiers qui font l'objet du plus grand nombre d'inspections (414) par type de navire. Les inspections de vraquier sont constantes et représentent 35 pour cent du total des navires inspectés. Au cours de l'année, si l'on compte toutes les inspections des navires-citernes (427) (pétroliers, transporteurs de produits chimiques et navires-citernes), le nombre total d'inspections surpasse de 13 celui des vraquiers.

L'augmentation du nombre des inspections de navires-citernes ces deux dernières années (2003 et 2004) témoigne de l'engagement de Transports Canada à cibler les navires à haut risque qui entrent dans les ports du Canada.



Échelle de corde

FIGURE 2 : Anomalies par catégorie



Anomalies

En 2004, 2 350 anomalies ont été découvertes sur 498 navires inspectés au Canada. Les catégories d’anomalies les plus souvent signalées sur les 498 navires étaient les suivantes : mesures de lutte contre les incendies (456), équipement de sauvetage (307), stabilité, structure et équipements connexes (288), sécurité de la navigation (218) et, équipage et logements (162).



Hachoir de cuisine

Il est inquiétant de constater que les quatre catégories d’anomalies les plus fréquentes concernent l’équipement essentiel et la structure des navires.



Chambre froide

On a observé une augmentation notable des anomalies liées aux conventions de l’OIT, ce qui s’explique par la CIC sur les conditions de vie et de travail menée par les membres du PE de Paris d’octobre à décembre 2004.



Arrimage des panneaux d’écouilles



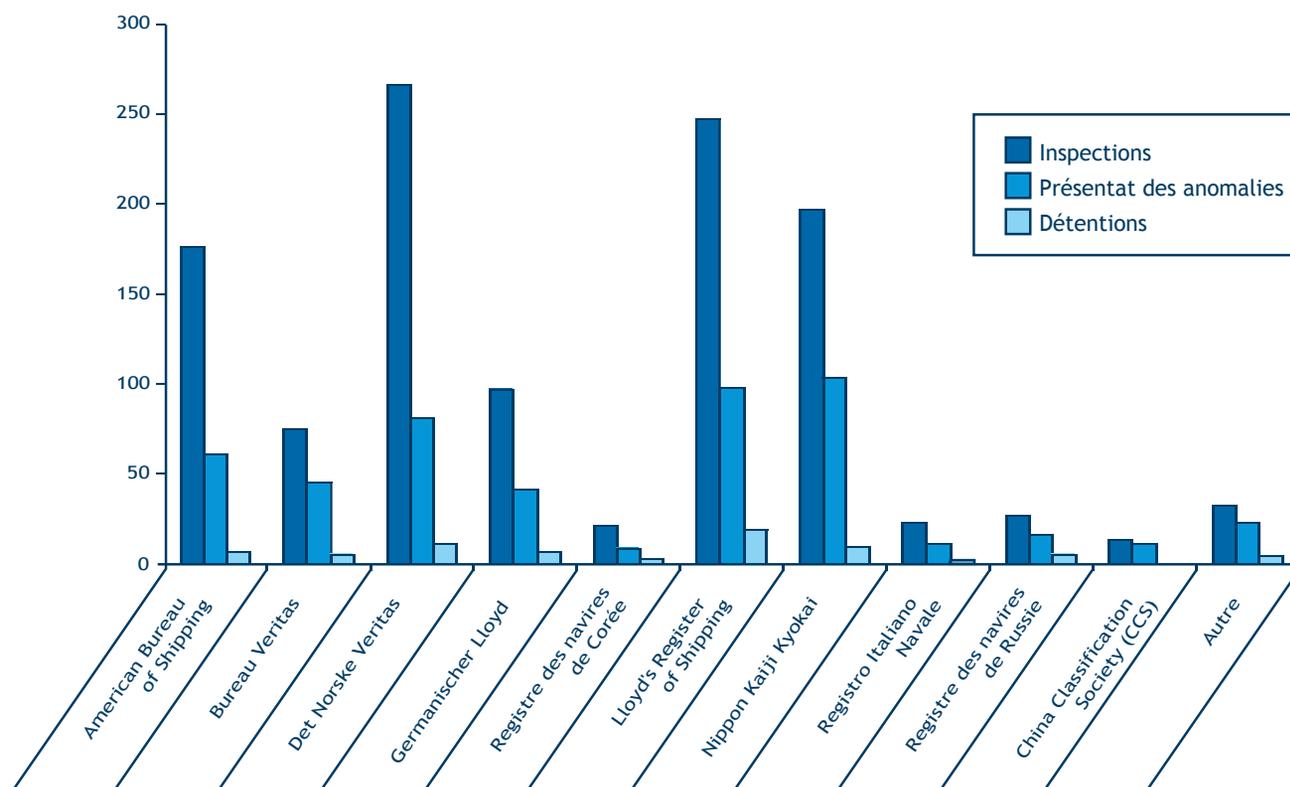
Toilettes

Sociétés de classification

Les navires inspectés au Canada en 2004 ont été classés par 10 grands organismes reconnus. La figure 3 ci-dessous montre les statistiques sur le rendement de ces sociétés de classification.

Det Norske Veritas a inspecté la plupart des navires (266), suivie de près par Lloyd’s Register of Shipping (247), Nippon Kaiji Kyokai (197) et le American Bureau of Shipping (176).

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



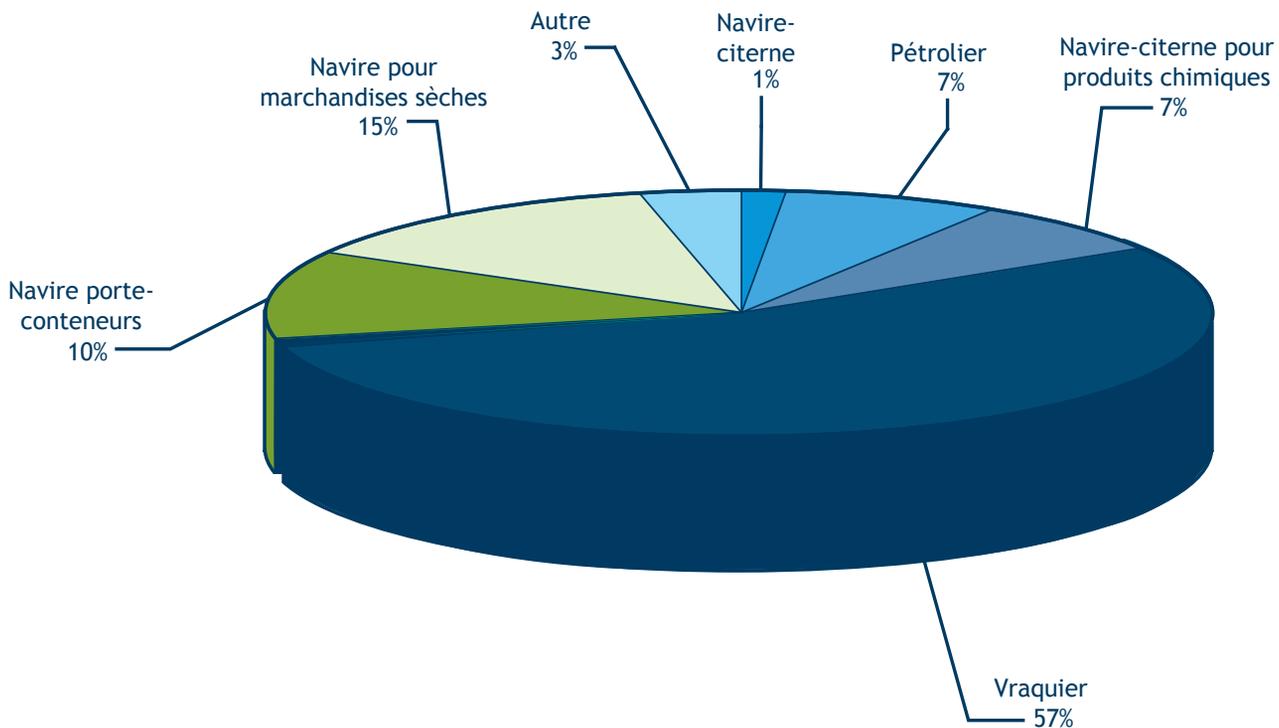
Détentions par type de navire

Sur les 68 détentions, 38 étaient des vraquiers, ce qui représente 57 pour cent de l'ensemble des détentions. Ce chiffre de 60 pour cent environ de l'ensemble des détentions au Canada demeure constant pour les vraquiers. Comme par les années passées, le second pourcentage de détention le plus élevé par type de navire appartient aux navires de marchandises générales sèches, qui est de 42 pour cent inférieur à celui des vraquiers. Il est intéressant de noter que compte tenu de l'engagement de TC d'inspecter et de détenir les navires à haut risque, le taux de détention de tous les navires-citernes combinés est également de 42 pour cent inférieur à celui des vraquiers. Cette tendance montre que, le Canada ayant une activité d'import-export très élevée de matières premières, principalement transportées en vrac, un pourcentage plus élevé de vraquiers transitent par les ports canadiens, ce qui entraîne un pourcentage de détention plus élevé pour ce type de navire.



Valve de chaudière

FIGURE 4 : Navires détenus par type



Sommaire

Bien que le nombre des inspections effectuées par le Canada en 2004 (1 173) soit inférieur à celui de l'année précédente (1 277), on a observé une légère augmentation des anomalies (498 en 2004 par rapport à 495 en 2003) et une augmentation décevante de deux pour cent du nombre de navires détenus (68 en 2004 pour 59 en 2003). La longue lutte contre le transport maritime inférieur aux normes n'est pas finie; un contrôle efficace des navires par l'État du port continue d'être nécessaire.

Sécurité maritime de Transports Canada (TC) croit que les articles de suivi issus de la Déclaration ministérielle permettront d'assurer le renforcement du régime du contrôle des navires par l'État du port au niveau mondial dans les années qui viennent. Sécurité maritime de TC, dans le cadre de ses travaux avec les PE de Paris et de Tokyo, est particulièrement résolue à renforcer l'harmonisation entre les PE, notamment grâce à des activités comme la mise en oeuvre d'un régime d'inspection totalement harmonisé et la poursuite de la coopération technique entre les régions et les administrations de contrôle des navires par l'État du port qui souhaitent améliorer leurs capacités. Des programmes de formation régionaux à l'intention des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port seront assurés et renforcés pour que tous les inspecteurs soient formés selon les mêmes normes rigoureuses.

Parmi les mesures particulières qui seront adoptées et dont il sera rendu compte à l'avenir, citons l'examen de la conformité des navires et des compagnies au Code ISPS et la création d'un système d'inspection commun qui ciblera les navires à haut risque et récompensera les navires qui respectent des normes rigoureuses. De nouvelles CIC conjointes qui feront appel à l'approche d'inspection commune sont prévues sur le Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM), MARPOL Annexe 1, le contrôle des exigences opérationnelles et la nouvelle Convention des normes du travail maritime consolidée de l'OIT lorsqu'elle entrera en vigueur.

Le Canada est résolu à traiter de la question de la transparence et de l'accessibilité de l'information sur les navires détenus, y compris le nom des propriétaires et des affréteurs.

Parmi les autres domaines d'intérêt commun aux deux PE, et qui préoccupent plus particulièrement le Canada, est la nécessité d'une analyse approfondie des anomalies des navires pour déterminer les faiblesses et informer l'OIT et l'OMI des améliorations réglementaires à apporter, des conditions de vie et de travail des gens de mer et de l'étude de la possibilité d'un recouvrement des coûts de l'inspection des navires qui continuent à être inférieurs aux normes.

Dans un monde parfait, il n'y aurait pas d'incidents maritimes, qui entraînent souvent des pertes de vie, la pollution des océans et des pertes économiques importantes. En fait, la plupart de ces incidents peuvent être évités. Le Canada est convaincu qu'en travaillant de concert et en renouvelant régulièrement l'engagement collectif envers l'environnement, ainsi qu'envers la sécurité et la sûreté, les parties prenantes au « cercle de responsabilité » - les armateurs, les États du pavillon, les sociétés de classification et les États du port- peuvent largement contribuer à l'élimination des navires inférieurs aux normes dans le monde.

Pour de plus amples renseignements sur le contrôle des navires par l'État du port, veuillez consulter notre site à : <http://tcinfo/SecuriteMaritime/Normes-Navires-et-Exploitation/Inspections-control-etat-port/menu.htm>