



Transports
Canada

Transport
Canada

Contrôle des navires par l'État du port

RAPPORT ANNUEL

2005

TP 13595
(06/2006)



Canada

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

Imprimé au Canada

Veuillez acheminer vos commentaires ou vos questions à :

Transports Canada
Sécurité maritime - Exploitation et programmes environnementaux (AMSE)
330 rue Sparks
Tour C, Place de Ville
Ottawa (Ontario) K1A 0N8
Téléphone : 613-991-3137

Fax : 613-993-8196
Courriel : nazhan@tc.gc.ca

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports 2006.

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 : 0-662-49290-0

TP 13595



(06/2006)

Catalogue n° T34-23/2005

Avant-propos	1
Rôle du Canada relatif aux initiatives de contrôle des navires par l'État du port pour 2005	2
Nouvelles et initiatives des protocoles d'entente	4
Protocole d'entente de Paris	4
Protocole d'entente de Tokyo	4
Protocole d'entente des Caraïbes.....	5
Initiatives internationales	5
Données statistiques sur le contrôle des navires par l'État du port au Canada pour 2005	5
Tableau 1 : Comparaison du nombre de navires inspectés.....	5
Tableau 2 : Navires inspectés par État du pavillon.....	6
Tableau 3 : Inspections par les Centres de Transports Canada	8
Tableau 4 : Navires détenus au Canada par l'État du pavillon	9
Figure 1 : Navires inspectés par type	10
Figure 2 : Anomalies par catégorie	11
Figure 3 : Nombre de navires inspectés, de navires présentant des anomalies et de navires détenus par société de classification	12
Figure 4 : Nombre de détentions par type de navires	13



Je suis heureux de souligner qu'en 2005, des progrès considérables ont été accomplis relativement à l'efficacité du contrôle des navires par l'État du port au Canada et nous avons constaté une nette amélioration en vue du nombre de navires comportant des irrégularités et du nombre de navires détenus.

Les propriétaires de navires, les États du pavillon, les sociétés de classification et les États du port qui enfreignent les règles relatives à la sécurité et à la sûreté des équipages de navires et de l'environnement doivent désormais affronter un système de contrôle des navires par l'État du port qui est de plus en plus vigilant. Des pressions vont continuer de s'accroître car les régions visées par les deux protocoles d'entente (PE) — soit ceux de Paris et de Tokyo — vont effectuer un suivi relativement à la liste des mesures définies par la déclaration ministérielle signée en novembre 2004 lors de la Deuxième conférence ministérielle conjointe sur le contrôle des navires par l'État du port. Le Canada jouera encore le rôle de point de coordination des mesures prises par les parties aux deux PE, selon les directives des ministres des États membres, en vue de l'élimination du transport maritime inférieur aux normes.

L'élaboration d'une version préliminaire du Code de bonnes pratiques pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port (ICNEP) est une initiative importante qui a découlé de la déclaration ministérielle. Le Code définit plus clairement les normes en fonction desquelles les inspecteurs doivent mener leurs inspections pour les fins d'uniformisation et de cohérence. Le Canada et l'Espagne ont collaboré à l'établissement du Code, qui sera examiné par les signataires du PE de Paris en 2006.

Le groupe de la Sécurité maritime de Transports Canada est confiant que notre engagement mutuel au chapitre des PE de Paris et de Tokyo et de nos ICNEP vont permettre de restreindre encore davantage la marge de manoeuvre des personnes qui tirent parti de l'exploitation de navires inférieurs aux normes, et que nos efforts conjoints au chapitre du contrôle des navires par l'État du port vont jouer un rôle crucial dans l'atteinte de cet objectif.



Gerard McDonald
Directeur général, Sécurité maritime

Rôle du Canada relatif aux initiatives de contrôle des navires par l'État du port pour 2005

En tant que signataire des PE de Paris et de Tokyo, le Canada participe aux réunions du comité du contrôle des navires par l'État du port (CCNEP) pour les deux PE chaque année. Lors de ces réunions, les États membres font converger leurs efforts en vue d'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 2005, le Canada a participé aux initiatives suivantes :

- Lors de la réunion du comité du PE de Paris tenue à Helsinki en mai, le Canada a accepté de diriger un groupe de travail chargé de l'élaboration d'une version préliminaire de lignes directrices relatives à l'inspection visant à vérifier la conformité à la nouvelle Convention de 2004 de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur la gestion des eaux de lest. Depuis la réunion du comité, la version préliminaire des lignes directrices en matière d'inspection a été examinée par le groupe d'évaluation technique du PE de Paris et elle sera également examinée lors de la prochaine réunion du comité.



Conduits d'air

- À Helsinki, Transports Canada a également accepté de participer aux travaux de groupe de travail du PE de Paris visant l'élaboration de la version préliminaire des lignes directrices en matière d'inspection relatives à la nouvelle Convention sur le travail maritime. La version préliminaire des lignes directrices devrait être adoptée par les membres de l'Organisation internationale du travail (OIT) au début de 2006.
- En prenant en considération l'expérience acquise durant l'établissement du système de contrôle des navires par l'État du port canadien (SCNEP), Transports Canada a accepté de participer aux travaux du groupe technique du PE de Paris chargé de superviser l'établissement du nouveau système d'information lié au PE de Paris.
- Pour donner suite à la décision prise lors de la deuxième conférence ministérielle conjointe des protocoles d'entente de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port, Transports Canada a donné en guise de réponse aux deux CCNEP une liste à jour des mesures de suivi à envisager relativement au transport maritime inférieur aux normes pour les années à venir. La liste a été acceptée et ajoutée à la déclaration ministérielle signée en novembre 2004 à Vancouver.
- Entre le 1^{er} septembre et le 30 novembre 2005, le Canada a participé à la campagne d'inspection concentrée (CIC) du PE de Paris du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) et à la campagne d'inspection concentrée du PE de Tokyo sur les contrôles opérationnels. Durant ces campagnes, les inspecteurs du contrôle des navires par l'État du port ont ciblé des aspects spécifiques des systèmes radio de détresse et de sécurité des navires, les procédures d'entretien et d'exploitation des systèmes de lutte contre l'incendie et des engins de sauvetage, ainsi que le degré de familiarisation des membres d'équipage avec les exercices et les fonctions d'urgence.
- En outre, Transports Canada a participé en tant que membre aux travaux de la mission d'enquête que le comité du PE de Paris avait chargée d'examiner et d'évaluer la structure de l'organisation ainsi que le régime d'inspection établis par l'administration maritime de Chypre. La mission soumettra un rapport au comité dans lequel elle indiquera dans quelle mesure l'Administration est prête à devenir membre à part entière du PE de Paris.
- Transports Canada a également participé :
 - à l'atelier des utilisateurs du système d'information (SIRENaC) du PE de Paris à La Haye afin de discuter de la base de données informatisée du PE de Paris et de son exploitation.



Dégâts causés par l'incendie

- au groupe d'évaluation technique du PE de Paris qui a tenu deux réunions à Bruxelles afin de discuter des divers groupes de travail créés par le comité du PE de Paris. Le Canada dirige l'un des groupes de travail sur la Convention sur la gestion des eaux de lest et fait partie de plusieurs autres groupes de travail, y compris le groupe de travail sur l'amélioration du système d'information, le groupe de travail sur le manuel des ICNEP et le groupe de travail sur la convention codifiée de l'OIT.
- à deux séminaires (40^e et 41^e) du PE de Paris, tenus en juin et en décembre 2005 à Rotterdam et Copenhague, respectivement.

Lors du 40^e séminaire, les principaux sujets suivants ont été abordés :

- lancement de la CIC relative à l'annexe 1 de la convention MARPOL pour 2006;
- inspection des engins de sauvetage;
- formation en vue de la CIC relative au SMDSM vers la fin de 2005.

Lors du 41^e séminaire, les principaux sujets suivants ont été abordés :

- formation pour la CIC relative à l'annexe 1 de la convention MARPOL;
- discussion relative à l'harmonisation des inspections régionales;
- consignation de données dans le PE de Paris;
- étude de cas sur les procédures de contrôle des navires par l'État du port.



Traverse fissurée

- au 12^e séminaire du PE de Tokyo qui s'est tenu à Macao en Chine en mai 2005. Les sujets portaient sur les points suivants :
 - formation pour la CIC sur les contrôles opérationnels à la fin de 2005;
 - l'utilisation de la base de données du PE de Tokyo;
 - une étude de cas sur les procédures du contrôle des navires par l'État du port;
 - l'annexe VI de la convention MARPOL relative au contrôle des navires par l'État du port.
- à un échange effectué en octobre 2005 dans le cadre du PE de Tokyo. Le Canada a accueilli un inspecteur du contrôle des navires par l'État du port de l'administration maritime du Japon. L'inspecteur a passé environ deux semaines au bureau de Vancouver et il a participé à des inspections de navires avec des ICNEP canadiens. Il a également visité Ottawa pendant deux jours afin de vérifier les activités de contrôle des navires par l'État du port effectuées à l'administration centrale et afin de se familiariser avec les procédures d'inspection canadiennes.
- À l'échelle nationale, Transports Canada a tenu deux séances dans le cadre de son cours de formation sur le contrôle des navires par l'État du port afin de veiller à ce que les ICNEP canadiens nommés récemment ou déjà en poste connaissent bien les procédures associées aux PE de Paris et de Tokyo et afin d'assurer qu'ils soient mis au courant des dernières mises à jour et des exigences du Canada en matière d'inspections de contrôle des navires par l'État du port.

PROTOCOLE D'ENTENTE DE PARIS

Lors de sa 38^e session de travail tenue à Helsinki en mai 2005, le comité du contrôle des navires par l'État du port du PE de Paris :

Panneau électrique



- a confirmé son engagement à mettre en oeuvre une nouvelle approche quant aux inspections de contrôle des navires par l'État du port dans la région visée par le PE de Paris. Le comité du PE de Paris a poursuivi ses travaux en vue de mettre en oeuvre un nouveau régime d'inspection recourant au principe de gestion axée sur le risque. En vertu du nouveau régime d'inspection, les navires disposant d'un bon dossier de sécurité auront à subir moins fréquemment les inspections de contrôle des navires par l'État du port alors que les navires ayant un profil de risque élevé peuvent s'attendre à devoir faire l'objet de mesures de contrôle rigoureuses à intervalles réguliers.
- a accepté de tenir une CIC afin de vérifier la conformité avec les exigences de l'Annexe 1 de la Convention MARPOL en 2006, de même qu'une inspection liée au Code international de gestion de la sécurité en 2007.

- s'est engagé à travailler aux modalités de l'entente avec l'OMI afin d'obtenir le statut d'organisation intergouvernementale à l'OMI. Un tel statut permettrait au PE de Paris de participer plus activement aux travaux de l'OMI.

Entre les sessions, les membres du PE de Paris ont travaillé au sein de nombreux groupes de travail et ont établi une version préliminaire du Code de bonnes pratiques pour les ICNEP qui sera déposée pour approbation lors de la réunion du CCNEP39. En outre, certains membres ont continué de travailler à l'établissement d'un nouveau régime d'inspection et de spécifications pour un nouveau système d'inspection informatisé.

À l'automne 2005, le PE de Paris a tenu une CIC relative au SMDSM. La CIC visait à assurer que les stations radio des navires se conforment au SMDSM dans la zone océanique pour laquelle le bâtiment dispose d'un certificat d'exploitation, et visait à vérifier si les utilisateurs des systèmes SMDSM des navires connaissent le système en leur demandant de faire une démonstration.

PROTOCOLE D'ENTENTE DE TOKYO

Durant la 15^e réunion du comité tenue à Bangkok en novembre 2005, les membres du CCNEP du PE de Tokyo :

- ont examiné la liste des mesures de suivi émanant de la déclaration ministérielle signée lors de la Deuxième conférence ministérielle conjointe sur le contrôle des navires par l'État du port.
- en réponse à la déclaration, ont accepté de tenir des campagnes d'inspection concentrées relatives :
 - à l'Annexe 1 de la convention MARPOL en 2006; et
 - au Code international pour la gestion de la sécurité (ISM) en 2007.
- ont été informés par Transports Canada que le Canada sera l'hôte de la 16^e réunion du comité en septembre 2006 à Victoria en Colombie-Britannique.
- ont été informés que M. Yoshio Sasamura, secrétaire du PE de Tokyo depuis sa création en 1993, a décidé de prendre sa retraite après la réunion. M. Sasamura a joué un rôle important dans l'établissement et le développement du PE de Tokyo. Il a grandement contribué à la réussite du PE de Tokyo et à la reconnaissance de son leadership. Transports Canada remercie M. Sasamura pour son ardeur au travail, son professionnalisme et sa sagesse durant ses années au poste de secrétaire, et nous lui offrons nos sincères vœux de réussite dans ses projets futurs.

Tuiles de cuisine



En 2005, le PE de Tokyo a tenu une CIC relative au contrôle opérationnel qui s'est échelonnée du 1^{er} septembre au 30 novembre. La CIC ciblait les dispositions de contrôle opérationnel des conventions MARPOL et SOLAS sur tous les navires.

Entre les sessions, des travaux ont été entrepris par les groupes de travail permanents du PE sur les besoins opérationnels, le protocole par lots, le système d'information, les statistiques, la coopération technique et sur d'autres questions.

Initiatives internationales

PROTOCOLE D'ENTENTE DES CARAÏBES

En réponse à l'une des mesures indiquées dans la déclaration ministérielle de 2004 visant l'aide technique au chapitre de l'élaboration des PE sur le contrôle des navires par l'État du port, Transports Canada a conclu une entente avec le Protocole d'entente des Caraïbes sur le contrôle des navires par l'État du port et a fourni au PE une copie version Web du *Système sur le contrôle des navires par l'État du port canadien* (SCNEPC). Les inspecteurs du contrôle des navires par l'État du port du PE des Caraïbes peuvent maintenant partager de l'information relativement aux inspections réalisées dans les Caraïbes avec leurs collègues membres du PE. La mise en oeuvre du nouveau Centre d'information du PE des Caraïbes (CIMC) constitue un important jalon pour le PE, qui peut maintenant partager les résultats de ses inspections au moyen du CIMC.

Transports Canada a assuré la formation des inspecteurs du contrôle des navires par l'État du port des Caraïbes relativement à l'utilisation du nouveau système et envisage de donner d'autres séances de formation en 2006.

Données statistiques sur le contrôle des navires par l'État du port au Canada pour 2005

Au Canada, les inspections du contrôle des navires par l'État du port sont effectuées en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et des PE de Paris et de Tokyo en vue d'évaluer la conformité des navires battant pavillon étranger avec les conventions internationales. Le nombre d'inspections (1 277) exécutées en 2005 équivalait au nombre d'inspections effectuées en 2003, et représentait 103 inspections de plus qu'en 2004. Parmi les navires inspectés en 2005, 38 pour cent comportaient des anomalies, soit une amélioration par rapport au pourcentage de 2004 qui était de 42 pour cent. Une amélioration a également été constatée au chapitre du pourcentage de navires pour lesquels des anomalies ont été décelées et qui ont été détenus, soit 10 pour cent comparativement au pourcentage relevé en 2004 qui était de 14 pour cent.

Structure corrodée



TABLEAU 1

Comparaison entre le nombre de navires inspectés, le nombre de navires comportant des anomalies et le nombre de navires détenus au Canada depuis les cinq dernières années

Navires	2005	2004	2003	2002	2001
Inspections	1 277	1 174	1 277	1 159	1 197
Avec anomalies	482	498	495	525	634
Détenus	49	68	59	49	92

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

Pays	2005	2004	2003	2002	2001
Algérie	1	0	3	0	0
Allemagne	26	17	11	14	11
Antigua-et-Barbuda	21	16	19	17	16
Antilles Néerlandaises	4	3	4	3	1
Arabie Saoudite	3	3	3	1	3
Bahamas	102	101	105	102	102
Bahreïn	1	1	0	0	0
Barbade	11	13	10	15	13
Belgique	3	1	0	0	0
Belize	1	2	1	0	0
Bermudes	10	17	15	9	18
Brésil	1	3	1	4	0
Bulgarie	6	5	2	2	4
Cambodge	0	0	1	0	1
Cameroun, Rép. du	0	0	0	0	1
Chili	1	0	0	1	1
Chine, Rép. populaire de	8	4	6	5	2
Chypre	59	70	82	83	82
Colombie	0	0	0	0	1
Comores	2	0	0	0	0
Corée, Rép. de	7	8	10	10	19
Croatie	10	4	6	5	4
Danemark	14	14	14	7	11
Égypte	1	1	2	2	2
Espagne	0	0	0	2	1
États-Unis d'Amérique	27	20	24	35	15
Finlande	2	1	1	2	1
France	3	8	8	9	7
Gibraltar	4	8	1	1	2
Grèce	92	71	98	62	66
Honduras	0	3	0	0	0
Hong Kong	76	60	58	40	31
Îles Caïmans	11	13	9	4	9
Îles Féroé	0	0	1	0	0
Îles Marshall	107	66	56	48	38
Inde	7	7	7	15	13
Indonésie	1	0	1	0	0
Iran	1	2	1	0	3
Irlande	1	0	0	0	0
Israël	8	6	4	4	4
Italie	19	15	14	16	8
Japon	3	3	4	2	5
Koweït	2	0	0	0	0

Pays	2005	2004	2003	2002	2001
Latvia	1	0	0	0	0
Libéria	137	123	142	133	142
Lituanie	7	2	6	4	4
Luxembourg	3	0	6	0	0
Malaisie	4	12	9	5	3
Maldives	2	0	0	0	0
Malte	51	66	55	64	74
Man, Île de	17	13	14	7	3
Maroc	0	0	0	0	1
Mauritanie	0	0	0	1	1
Mexique	1	0	0	0	0
Mongolie	1	0	0	0	0
Myanmar, Union du	0	0	0	3	2
Norvège	47	51	80	76	71
Panama	197	184	207	194	235
Pays-Bas, Les	16	18	30	31	21
Philippines	13	12	12	13	20
Pologne	0	0	3	1	2
Portugal	1	2	0	4	2
Qatar	0	3	1	1	0
République dominicaine	0	1	0	0	0
Royaume-Uni	19	26	28	27	22
Russie	6	7	10	12	11
Saint-Vincent-et-les Grenadines	6	8	10	4	13
Sao Tomé-et-Principe	0	0	0	0	1
Seychelles	3	0	0	0	0
Singapour	53	40	43	27	40
Suède	14	9	7	6	3
Suisse	0	2	6	1	2
Taiwan	1	1	2	2	1
Thaïlande	4	6	3	0	5
Tonga	0	0	0	0	1
Tunésie	0	0	1	0	0
Turquie	7	10	10	8	9
Tuvalu	0	0	0	0	2
Ukraine	1	4	1	3	0
Vanuatu	9	8	9	12	11

De façon conforme aux années passées, dans la plupart des cas les États du pavillon dont les navires ont fait l'objet du plus grand nombre d'inspections en 2005 sont : le Panama (197), le Libéria (137), les Bahamas (102), la Grèce (92), Hong Kong (76), Chypre (59), Malte (51) et la Norvège (47). Les inspections réalisées relativement à ces huit États du pavillon représentent 59 pour cent de toutes les inspections. Les navires de l'État du pavillon provenant de Panama ont fait l'objet de 15 pour cent du nombre total d'inspections.

En 2005, le nombre d'inspections de navires en provenance des Îles Marshall a connu une augmentation considérable (107 en comparaison de 66 en 2004) et de Singapour (53 comparativement à 40 en 2004).

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

Bureau	2005	2004	2003	2002	2001
Région de l'Atlantique					
St. John's, T.N.-L	135	100	165	143	57
Marystown	0	3	1	0	0
Lewisporte	0	0	1	1	1
Corner Brook	2	0	3	0	1
Dartmouth	109	145	106	113	106
Sydney	1	1	1	3	8
Yarmouth	2	1	2	6	6
Charlottetown	1	3	6	4	6
Saint John, N.-B.	151	132	128	152	104
Port Hawkesbury	151	133	132	107	134
Bathurst	8	12	6	23	29
Totaux – Atlantique	560	530	551	552	452
Région du Québec					
Montréal	108	63	57	32	71
Baie-Comeau	4	1	2	1	1
Rimouski	8	0	1	1	4
Gaspé	1	1	0	3	6
Québec	143	113	155	127	107
Sept-Îles	13	26	16	4	6
Port-Cartier	12	6	1	2	1
Totaux – Québec	289	210	232	170	196
Région de l'Ontario					
Toronto	3	3	11	3	0
Kingston	0	0	0	0	1
St. Catharines	4	6	0	1	3
Collingwood	0	0	0	0	0
Thunder Bay	23	19	27	18	24
Sarnia	17	12	19	19	7
Totaux – Ontario	47	40	57	41	35
Région du Pacifique					
Vancouver	360	369	419	360	477
Victoria	12	3	5	1	3
Prince Rupert	0	14	8	29	29
Nanaimo	2	0	2	0	0
Totaux - Pacifique	374	386	434	390	509
Région des Prairies et du Nord (RPN)					
Ouest de l'Arctique	2	3	0	1	1
Est de l'Arctique	5	5	1	1	3
Totaux - RPN	7	8	1	2	4
Voie maritime du Saint-Laurent					
Voie maritime	0	0	2	4	1
Totaux - Voie maritime	0	0	2	4	1
Total	1 277	1 174	1 277	1 159	1 197

Comme cela était le cas dans les années passées, trois régions, la région de l'Atlantique (560), la région du Pacifique (374) et la région du Québec (289) — ont fait l'objet de la plupart des inspections, soit 96 pour cent

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

Le Panama demeure l'État du pavillon comportant le plus grand nombre de navires détenus, soit 14 en 2005, suivi du Libéria (5), Malte (4), Hong Kong (4) et Chypre (3).

État du pavillon	2005	2004	2003	2002	2001
Algérie	0	0	1	0	0
Allemagne	0	1	0	0	1
Antigua-et-Barbuda	1	1	0	0	1
Bahamas	1	0	4	3	7
Belize	0	0	1	0	0
Bermudes	1	1	0	0	3
Brésil	0	1	0	0	0
Bulgarie	0	1	0	0	1
Chili	0	0	0	0	1
Chypre	3	5	5	6	13
Comores	1	0	0	0	0
Corée, Rép. de	0	1	1	1	0
Croatie	0	1	1	1	0
Égypte	1	0	2	1	0
Gibraltar	0	2	0	0	0
Grèce	1	2	3	3	6
Hong Kong	4	2	3	2	1
Îles Caïmans	1	1	1	0	3
Îles Marshall	1	2	0	1	3
Inde	0	1	2	1	1
Iran	0	0	0	0	1
Italie	1	0	0	1	0
Libéria	5	5	2	8	12
Lituanie	2	0	1	0	0
Malaisie	0	1	0	1	1
Malte	4	8	6	2	13
Man, Île de	0	2	0	0	0
Maroc	0	0	0	0	1
Mexique	1	0	0	0	0
Mongolie	1	0	0	0	0
Norvège	1	5	3	0	1
Panama	14	17	13	10	17
Pays-Bas, Les	1	1	2	0	0
Philippines	0	0	1	1	2
Pologne	0	0	0	1	0
Portugal	0	0	0	1	0
Russie	0	1	0	0	0
Saint-Vincent-et-les Grenadines	1	2	2	2	1
Singapour	2	1	1	0	1
Suède	1	0	0	0	0
Suisse	0	0	1	0	0
Thaïlande	0	1	0	0	0
Turquie	0	0	3	2	1
Ukraine	0	2	0	1	0

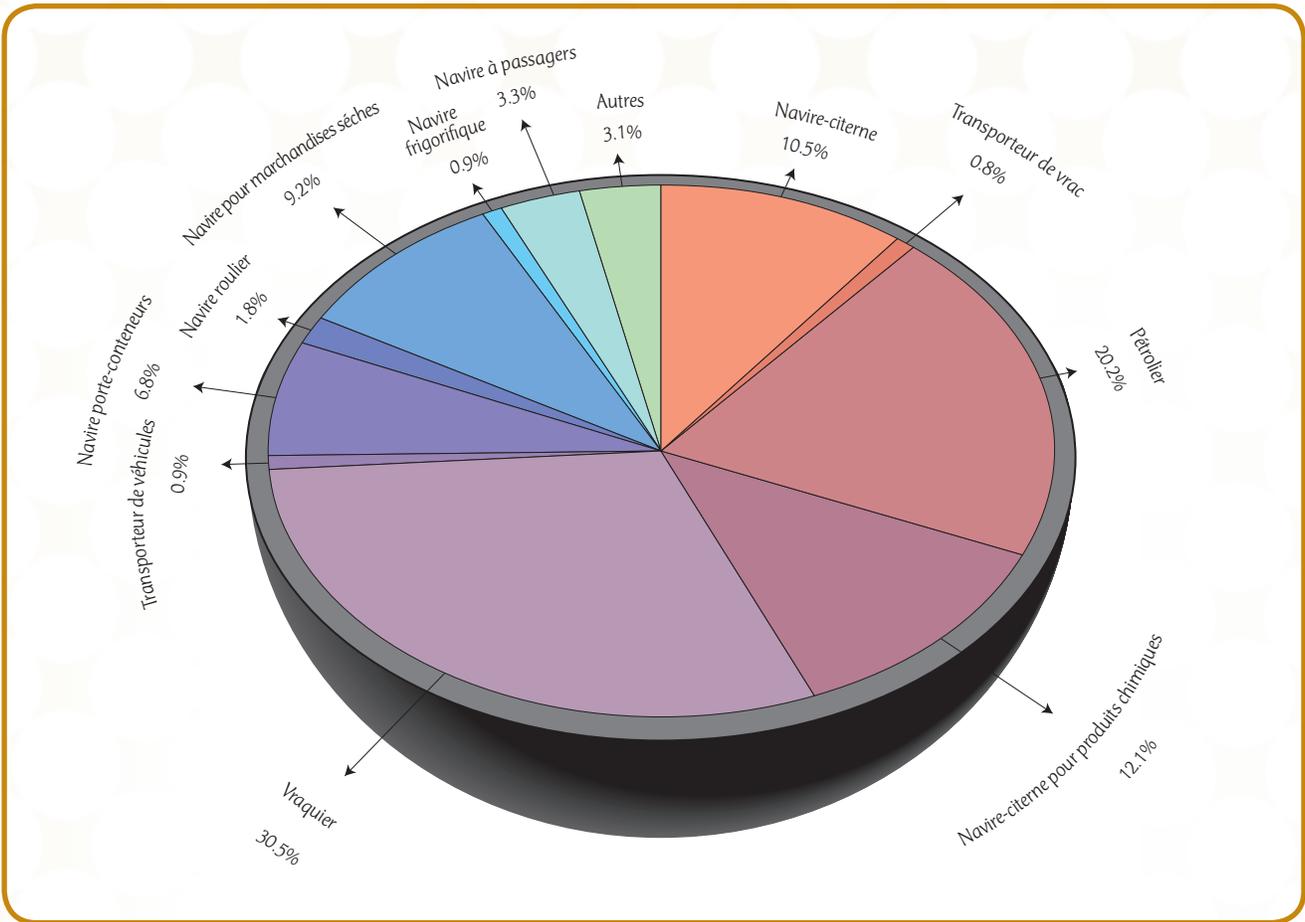


Figure 1 : Navires inspectés par type

Comme cela avait été le cas en 2004, le nombre total combiné d'inspections de navires-citerne, y compris les navires-citerne pour produits chimiques, les navires-citerne et les pétroliers (42,8 pour cent) dépassait le nombre d'inspections de vraquiers (35,3 pour cent). Ce pourcentage d'inspections traduit l'engagement de Transports Canada à cibler les navires à risque élevé pénétrant dans les ports canadiens



Fuites au niveau des lignes

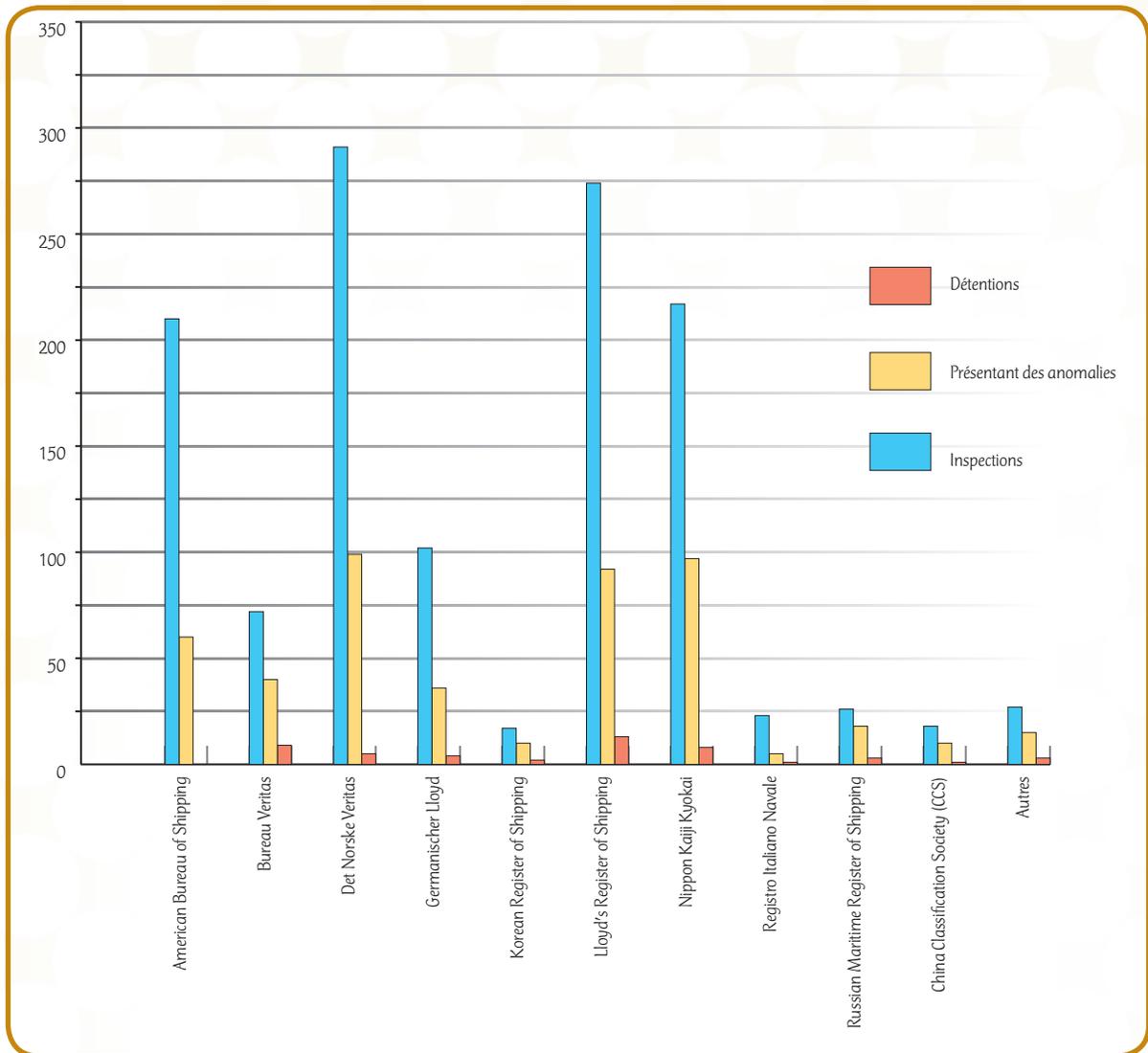


Figure 3 : Nombre de navires inspectés, de navires présentant des anomalies et de navires détenus par société de classification

Au Canada, les navires ont été principalement inspectés par 10 sociétés de classification, comme indiqué ci-dessus. Comme cela avait été le cas en 2004, Det Norske Veritas a inspecté la plupart des navires (291), suivie par Lloyd's Register of Shipping (274), Nippon Kaiji Kyokai (217) et American Bureau of Shipping (210).



Formation du CNEP

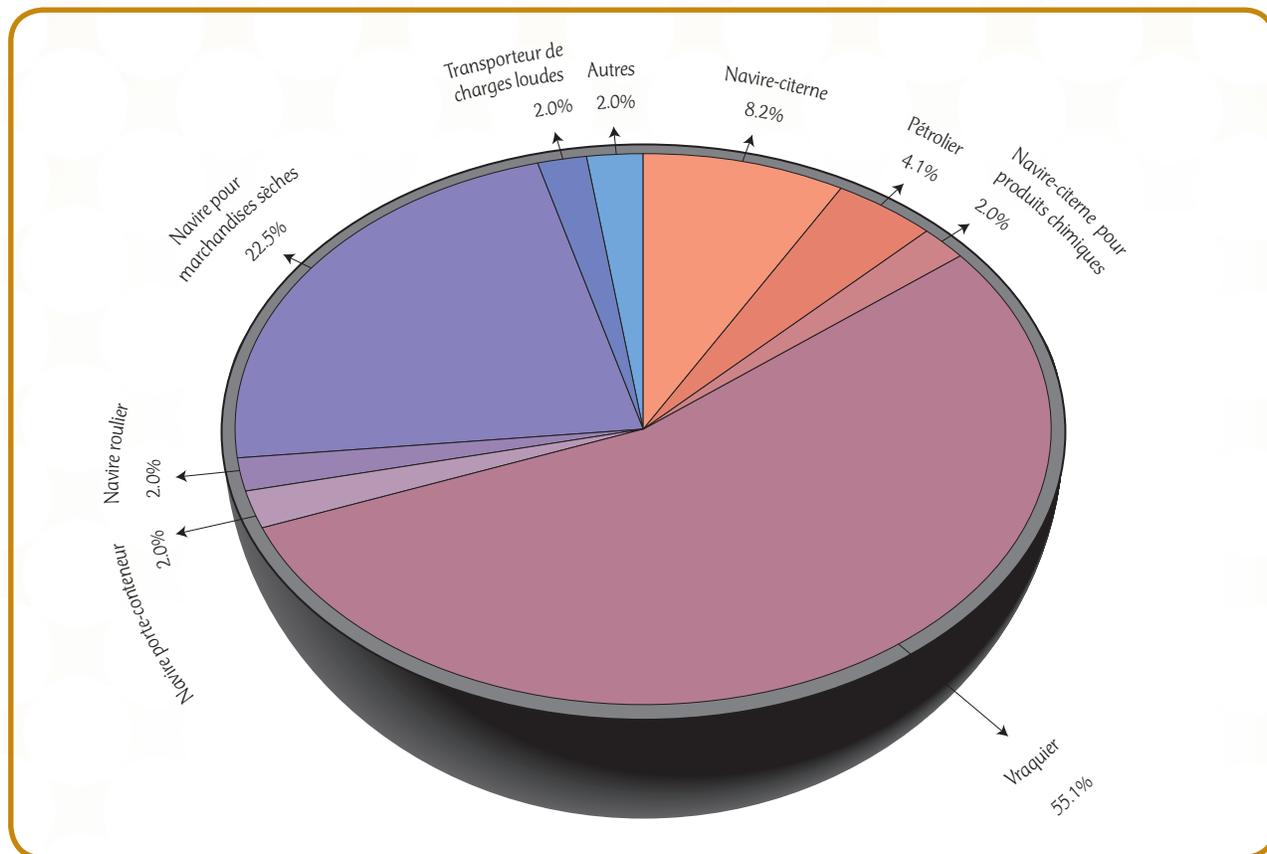


Figure 4 : Nombre de détentions par type de navires

Comme dans le cas des années antérieures, 56 pour cent des détentions visaient des vraquiers. En 2005, le pourcentage de détention des navires transportant des marchandises sèches a connu une augmentation alors que le nombre de détentions de navires porte-conteneurs, de pétroliers et de navires-citerne pour produits chimiques a diminué.



Notes

