Transports Canada Transport Canada

TP 13595F
(06/2011)

Contrôle des Navires par l'État du Port

Rapport Annuel de 2010

Autorité responsable	**Approbation**
Le Directrice, Exploitation et programmes environnementaux est responsable de ce document, y compris ses modifications, corrections et mises à jour.	Yvette Myers Directrice, Exploitation et programmes environnementaux Sécurité maritime

Date de diffusion originale : 2011-06-01 **Date de Révision :**

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2011.

Transports Canada autorise la reproduction du présent TP 13595F au besoin. Toutefois, bien qu'il autorise l'utilisation du contenu, Transports Canada n'est pas responsable de la façon dont l'information est présentée, ni des interprétations qui en sont faites. Il se peut que le présent TP 13595F ne contienne pas les modifications apportées au contenu original. Pour obtenir l'information à jour, veuillez communiquer avec Transports Canada.

TP 13595F
(06/2011)

Canada

INFORMATION SUR LE DOCUMENT

Titre	**Contrôle des Navires par l'État du Port - Rapport Annuel 2010**			
TP nº	**13595F**	**Édition**	**2010**	**SGDDI #6807581**
Nº de catalogue	**T34-23/2010F-PDF**	**ISBN**		
Auteur	Services des programmes et de formation technique (AMSB)	**Téléphone**	613-991-3137	
	Place de Ville, Tour C	**Télécopieur**	613-993-8196	
	330, rue Sparks, 11e étage	**Courriel**	sécuritemaritime-marinesafety@tc.gc.ca	
	Ottawa (Ontario) K1A 0N8	**URL**	http://www.tc.gc.ca/Sécuritémaritime	

TABLEAU DES MODIFICATIONS

Dernière révision

Prochaine révision

Révision nº	Date de publication	Pages modifiées	Auteur(s)	Courte description de la modification

TABLE DES MATIÈRES

Initiatives Canadiennes 1

Le Contrôle des Navires en Photos 2

Course National de CNÉP à Vancouver 2

Réunion du Comité du PE de Paris à Naples, Italie 2

Réunion du Comité du PE de Tokyo à Busan, Corée du Sud 2

Données Statistiques sur le Contrôle des Navires par l'État du Port pour 2010 ... 3

Tableau 1 : Comparaison des navires inspectés, des navires avec anomalies et des navires détenus au canada au cours des cinq dernières années 3

Figure 1 : Inspections par Type 4

Tableau 2 : Navires inspectées au Canada par État du Pavillon au cours des cinq dernières années 5

Tableau 3 : Inspections par les Centres de Transports Canada au cours des cinq dernières années 6

Tableau 4: Campagne d'Inspection Concentrée – Inspections par les Centres de Transports Canada 7

Figure 2: Types d'inspections menées par Region en 2010 8

Tableau 5: Navires Détenues au Canada par État du Pavillon au cours des cinq dernières années 9

Figure 3 : Navires inspectées par Types 10

Figure 4 : Anomalies par Catégories 11

Figure 5 : Nombre des Navires Inspectées, Navires avec Anomalies, et Navires Détenues par Organisations Reconnues 12

Figure 6 : Détentions par Types de Navires 13

INITIATIVES CANADIENNES

En 2010, le Canada a participé à la réunion du comité du Mémorandum d'entente (ME) de Paris en Irlande (PSCC43) et à celle du ME de Tokyo (PSCC20) au Vietnam. Des représentants du Canada ont participé à deux séminaires organisés à l'intention des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port (ICCNEP) dans le cadre des ME de Paris et de Tokyo, et le Canada a participé activement aux réunions du Groupe d'évaluation technique du ME de Paris.

Le Canada a également participé à la campagne d'inspection concentrée (CIC) sur les dommages à la stabilité des navires-citernes du ME de Paris (Paris MOU CIC on Tanker Damage Stability) et la CIC sur les substances nocives (polluants marins) sous emballage du ME de Tokyo (Tokyo MOU CIC on Harmful Substances Carried in Package Form). MARPOL Annexe III, SOLAS VI et code IMDG). Les deux campagnes ont eu lieu entre le 1er septembre et le 30 novembre 2010.

En 2010, l'autorité maritime de Hong Kong (Chine) a tenu une réunion des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port (ICCNEP) dans le cadre du programme d'échange ICCNEP du ME de Tokyo.

Chaque année, le Programme national de formation offre un cours sur le contrôle des navires par l'État du port à Vancouver, en Colombie-Britannique. Les participants vont des nouveaux inspecteurs aux inspecteurs principaux en sécurité maritime et à l'occasion, des inspecteurs de la Sûreté maritime, du Bureau de la sécurité des transports et d'autres pays y participent. Le cours est basé sur le module de formation OMI concernant le contrôle de l'État du port et comprend six jours en classe et une journée à faire une inspection concrète de navire. Le cours permet aux inspecteurs maritimes d'acquérir les connaissances et compétences nécessaires pour exécuter leurs fonctions et assumer leurs responsabilités efficacement.

Le Programme national de formation offre également cinq cours de recyclage sur l'État du port dans les régions de l'Atlantique (2), de l'Ontario (1) et du Pacifique (2).

Le Canada adoptera le plan de perfectionnement du ME de Paris pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port, ce qui permettra d'harmoniser plus encore les compétences de ces inspecteurs. Les activités d'inspections de formation et de perfectionnement sont étalées sur cinq ans.

Le Canada met à niveau le Système canadien de contrôle par l'État du port (SCCEP) afin de satisfaire aux exigences du nouveau régime d'inspection du ME de Paris, qui est entré en vigueur le 1er janvier 2011.

LE CONTRÔLE DES NAVIRES EN PHOTOS

COURSE NATIONAL DE CNÉP À VANCOUVER

RÉUNION DU COMITÉ DU PE DE PARIS À NAPLES, ITALIE

RÉUNION DU COMITÉ DU PE DE TOKYO À BUSAN, CORÉE DU SUD

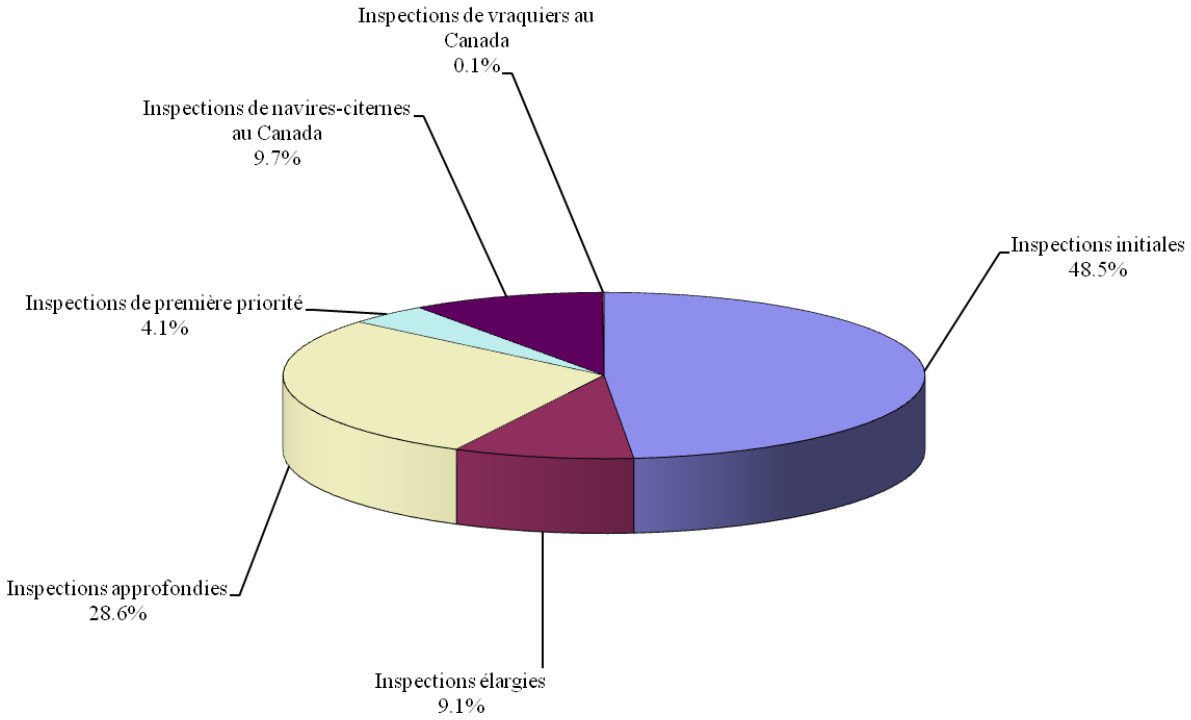
DONNÉES STATISTIQUES SUR LE CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT POUR 2010

TABLEAU 1 : COMPARAISON DES NAVIRES INSPECTÉS, DES NAVIRES AVEC ANOMALIES ET DES NAVIRES DÉTENUS AU CANADA AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Réalisées aux termes de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et des ME de Paris et de Tokyo, les inspections de contrôle des navires par l'État du port au Canada évaluent le degré de conformité des navires étrangers par rapport aux conventions internationales. Les 1 082 inspections réalisées en 2010 étaient plus nombreuses que celles exécutées en 2009. Parmi les navires inspectés en 2010, 40 % comptaient des anomalies, ce qui était légèrement plus élevé qu'en 2009. Cependant, une diminution du nombre de navires détenus en raison d'anomalies a été constatée, pour passer de 2,6 % en 2009 à 1,9 % en 2010. Un navire est mis en détention lorsque son état ou celui de son équipage présente une menace déraisonnable de dommages au milieu maritime.

NAVIRES	2010	2009	2008	2007	2006
Inspections	1 082	1 005	1 099	1 134	1 237
Avec anomalies	443	401	426	434	513
Détentions	21	26	31	43	27

FIGURE 1 : INSPECTIONS PAR TYPE



En 2010, le nombre d'inspections initiales s'est chiffré à 48,5 %, soit une légère augmentation par rapport à 46,8 % en 2009. Au cours d'une inspection initiale, une visite du navire est effectuée afin de vérifier la documentation et l'état général du navire et de l'équipage.

En 2010, les inspections élargies ont connu une augmentation, passant de 7,5 % (2009) à 9,0 % (2010), tandis que le pourcentage des inspections approfondies a baissé de 0,8 % par rapport à 2009. Les inspections de première priorité ont diminué pour passer de 5,1 % (2009) à 4,1 % (2010).

Comme l'indique la figure 1, le pourcentage est demeuré sensiblement le même en 2010 après avoir connu une augmentation radicale entre 2007 et 2008. La politique canadienne, instaurée sous le régime du CNEP, exige que tous les navires-citernes étrangers soient inspectés lors de leur première visite au Canada et une fois chaque année par la suite. La *Politique canadienne d'inspection des navires-citernes* a été mise en œuvre à la suite de la publication du rapport Brander-Smith sur la sécurité des navires-citernes et la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin. Le nombre d'inspections de navires-citernes a diminué de 1,5 % par rapport à 2009.

TABLEAU 2 : NAVIRES INSPECTÉES AU CANADA PAR ÉTAT DU PAVILLON AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

PAYS	2010	2009	2008	2007	2006
Afghanistan	0	0	1	0	0
Algérie	0	0	0	1	1
Allemagne	20	13	10	13	20
Antigua-et-Barbuda	22	19	25	21	23
Arabie saoudite	0	2	1	3	2
Bahamas	82	94	84	128	125
Bahreïn	0	0	0	0	0
Bangladesh	1	0	0	0	0
Barbade	4	7	7	8	3
Belgique	2	1	1	0	2
Belize	0	0	0	0	0
Bermudes	17	16	18	14	12
Brésil	0	0	0	0	0
Bulgarie	0	0	1	2	2
Cambodge	0	0	0	2	0
Chili	0	0	0	0	0
Chine, Rép. pop.	15	17	15	13	8
Chypre	39	40	34	37	52
Comores	0	0	0	0	0
Corée du Nord	0	0	0	0	1
Corée du Sud	12	10	12	14	12
Croatie	0	2	3	2	4
Curaçao	2	2	0	5	3
Danemark	13	20	10	14	9
Égypte	2	0	1	3	1
Émirats arabes unis	0	0	0	1	0
Espagne	2	1	0	0	0
États-Unis	10	6	13	20	30
Finlande	2	1	1	3	3
France	1	1	2	2	6
Grèce	52	55	67	72	64
Grenade	0	0	0	1	0
Hong Kong	84	68	65	51	81
Iles Caïmans	2	6	11	11	6
Îles Cook	0	1	1	0	0
Îles Marshall	77	81	99	80	98
Inde	6	3	11	4	7
Indonésie	1	0	0	0	0
Iran	0	0	1	0	0
Irlande	0	1	2	2	2
Israël	1	1	2	2	2

PAYS	2010	2009	2008	2007	2006
Italie	18	19	18	13	18
Jamaïque	1	2	0	3	1
Japon	4	6	1	3	3
Koweït	0	0	0	0	0
Lettonie	1	0	0	0	0
Libéria	116	114	121	125	130
Libye	2	1	0	0	0
Lituanie	0	2	0	3	2
Luxembourg	2	1	0	3	3
Malaisie	5	8	3	5	4
Maldives	0	0	0	0	0
Malte	57	50	46	47	34
Man, Île de	14	16	15	17	14
Mexique	0	0	0	0	0
Mongolie	0	0	0	0	0
Myanmar, Union de	0	0	0	0	2
Norvège	38	27	31	42	50
Panama	221	168	219	209	249
Pays-Bas	21	24	20	22	24
Philippines	5	4	7	6	9
Pologne	0	0	0	0	1
Portugal	1	0	0	0	0
Qatar	0	1	1	2	2
Royaume-Uni	19	13	10	15	15
Russie, Féd. de	3	2	5	5	10
Saint-Christophe-et-Niévès	0	0	1	0	0
Saint-Vincent-et-les-Grenadines	2	2	4	4	4
Seychelles	1	3	3	0	0
Singapour	52	53	65	52	44
Slovaquie	0	0	0	0	1
Suède	5	1	10	12	15
Suisse	4	2	1	2	0
Taïwan	1	1	2	1	1
Thaïlande	1	3	1	3	4
Turquie	5	3	4	1	3
Tuvalu	0	0	0	0	1
Ukraine	0	0	0	0	1
Vanuatu	8	8	7	9	10
Venezuela	0	0	1	0	0
Vietnam	1	1	1	0	0

Comme par les années passées, les navires des États du pavillon les plus inspectés en 2010 proviennent des États suivants : Panama (221), Libéria (116), Hong Kong (84), Bahamas (82), Îles Marshall (77), Malte (57), Singapour (52), Grèce (52), Chypre (39) et Norvège (38). Les navires de ces dix États ont fait l'objet de 75,5 % de toutes les inspections. Les navires battant pavillon du Panama ont représenté 20,4 % du nombre total d'inspections.

TABLEAU 3 : INSPECTIONS PAR LES CENTRES DE TRANSPORTS CANADA AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Bureau	2010	2009	2008	2007	2006
Région de l'Atlantique					
St. John's	78	99	120	118	92
Marystown	1	0	0	2	1
Lewisporte	0	0	0	0	0
Corner Brook	3	1	2	4	0
Dartmouth	65	59	100	84	100
Sydney	1	1	0	1	1
Yarmouth	1	1	1	2	1
Charlottetown	0	3	6	10	6
Saint John, N.B.	10	29	29	74	132
Port Hawkesbury	117	132	157	179	177
Bathurst	8	6	2	5	5
Total Atlantique	**284**	**331**	**417**	**479**	**515**
Région du Québec					
Montréal	155	95	101	78	77
Baie-Comeau	0	0	0	1	6
Rimouski	2	4	4	10	5
Gaspé	3	0	1	2	0
Québec	97	116	98	126	121
Sept-Îles	9	6	6	4	10
Port-Cartier	1	2	6	6	7
Total Québec	**267**	**223**	**216**	**227**	**226**
Région de l'Ontario					
Toronto	5	8	0	5	0
Kingston	1	0	1	1	0
St. Catharines	19	8	3	1	0
Thunder Bay	4	1	0	1	11
Sarnia	18	8	13	15	23
Total Ontario	**47**	**25**	**17**	**23**	**34**
Région du Pacifique					
Vancouver	401	383	420	368	435
Victoria	1	1	0	3	1
Prince Rupert	64	34	25	29	20
Nanaimo	2	1	0	0	0
Total Pacifique	**468**	**419**	**445**	**400**	**456**
Région des Prairies et du Nord					
Ouest de l'Arctique	4	1	2	3	2
Est de l'Arctique	12	6	2	1	2
Total Prairies et Nord	**16**	**7**	**4**	**4**	**4**
Voie maritime du Saint-Laurent					
Voie maritime		0	0	0	2
Total Voie maritime	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**
Total	**1 082**	**1 005**	**1 099**	**1 133**	**1 237**

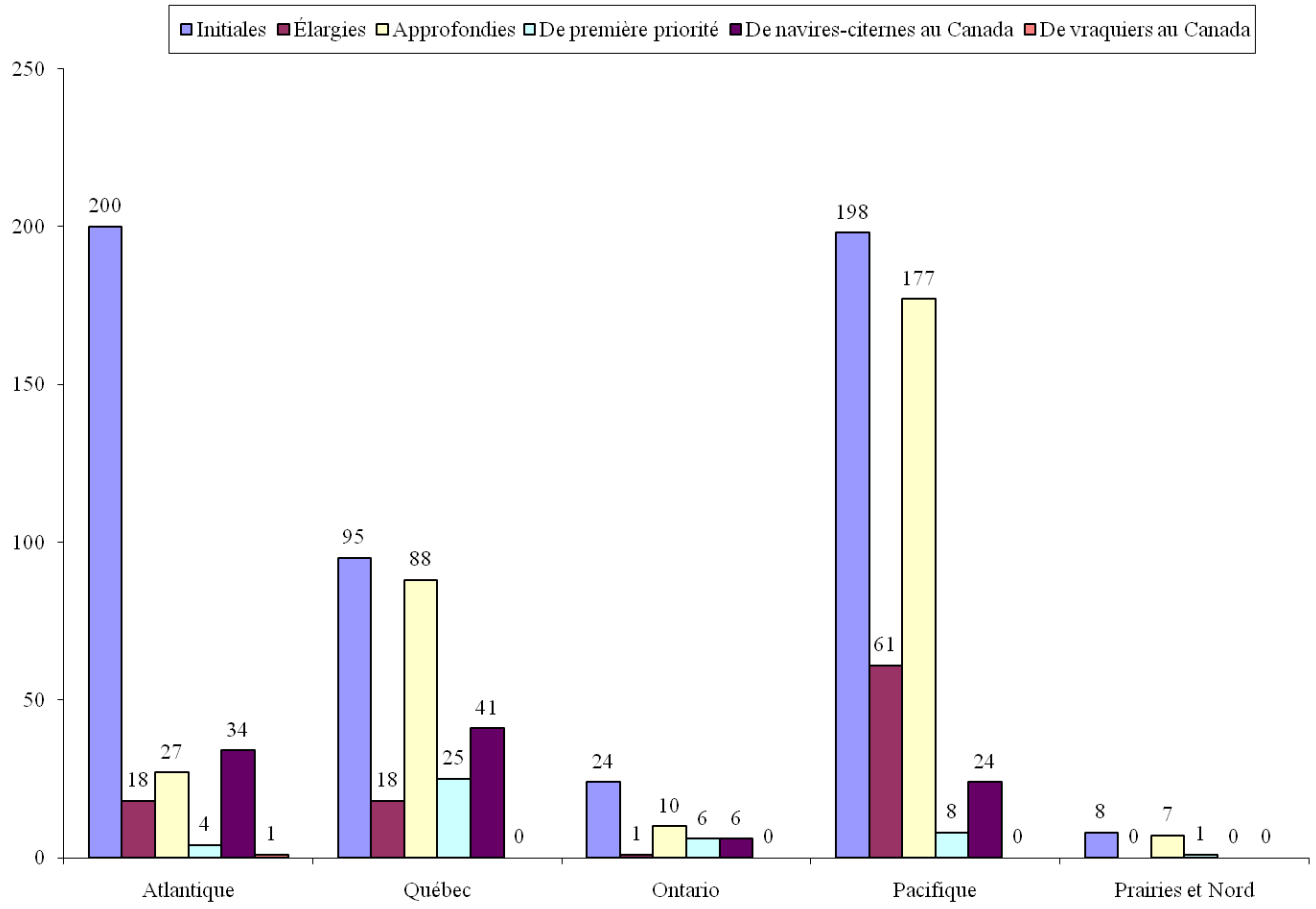
Comme par le passé, la plupart des inspections, soit 94,2 %, ont été réalisées dans trois régions, soit la Région du Pacifique (468), la Région de l'Atlantique (284) et la Région du Québec (269).

TABLEAU 4: CAMPAGNE D'INSPECTION CONCENTRÉE – INSPECTIONS PAR LES CENTRES DE TRANSPORTS CANADA

Bureau	2010
Région de l'Atlantique	
St. John's	22
Marystown	0
Lewisporte	0
Corner Brook	0
Dartmouth	8
Sydney	0
Yarmouth	0
Charlottetown	0
Saint John, N.B	0
Port Hawkesbury	17
Bathurst	0
Total Atlantique	**47**
Région du Québec	
Montréal	14
Baie-Comeau	0
Rimouski	0
Gaspé	0
Québec	19
Sept-Îles	1
Port-Cartier	0
Total Québec	**34**
Région de l'Ontario	
Toronto	0
Kingston	0
St. Catharines	2
Collingwood	0
Thunder Bay	0
Sarnia	2
Total Ontario	**4**
Région du Pacifique	
Vancouver	53
Victoria	1
Prince Rupert	2
Nanaimo	0
Total Pacifique	**56**
Région des Prairies et du Nord	
Ouest de l'Arctique	0
Est de l'Arctique	0
Total Prairies et Nord	**0**

En 2010, le Canada a effectué deux CIC : celle du PE de Paris sur les dommages à la stabilité des navires-citernes (Paris MOU CIC on Tanker Damage Stability) et celle du PE de Tokyo sur les substances nocives sous emballage (Tokyo MOU CIC on Harmful Substances Carried in Package Form). Dans le tableau ci-dessus, les données pour les régions de l'Atlantique, du Québec, de l'Ontario et de l'Est de l'Arctique sont liées à la CIC du PE de Paris. Au total, dans le cadre de la CIC du PE de Paris, 127 inspections ont été effectuées. La Région de l'Atlantique a effectué 50,5 % des CIC, suivie de près par la Région du Québec avec 41 %. La Région du Pacifique et la Région de l'Ouest de l'Arctique ont effectué la CIC du PE de Tokyo en 2010. Un total de 56 inspections ont été effectuées dans la Région du Pacifique seulement. Les PE jugent qu'il est nécessaire de compiler des statistiques ou de soulever auprès des intervenants de l'Industrie des points qui pourraient être préoccupants pour les PE.

FIGURE 2: TYPES D'INSPECTIONS MENÉES PAR REGION EN 2010



La figure 2 montre que le nombre d'inspections approfondies effectuées dans la Région de l'Atlantique représente 9,5 % du nombre total d'inspections réalisées dans cette région, soit une diminution de 12 % par rapport à la proportion de l'année précédente. Dans la Région du Pacifique, 37,8 % des inspections sont des inspections approfondies, soit une diminution par rapport à 2009. Les inspections approfondies effectuées dans la Région du Québec ont quant à elles légèrement augmenté par rapport à 2009, pour passer de 32 % en 2009 à 32,9 % en 2010.

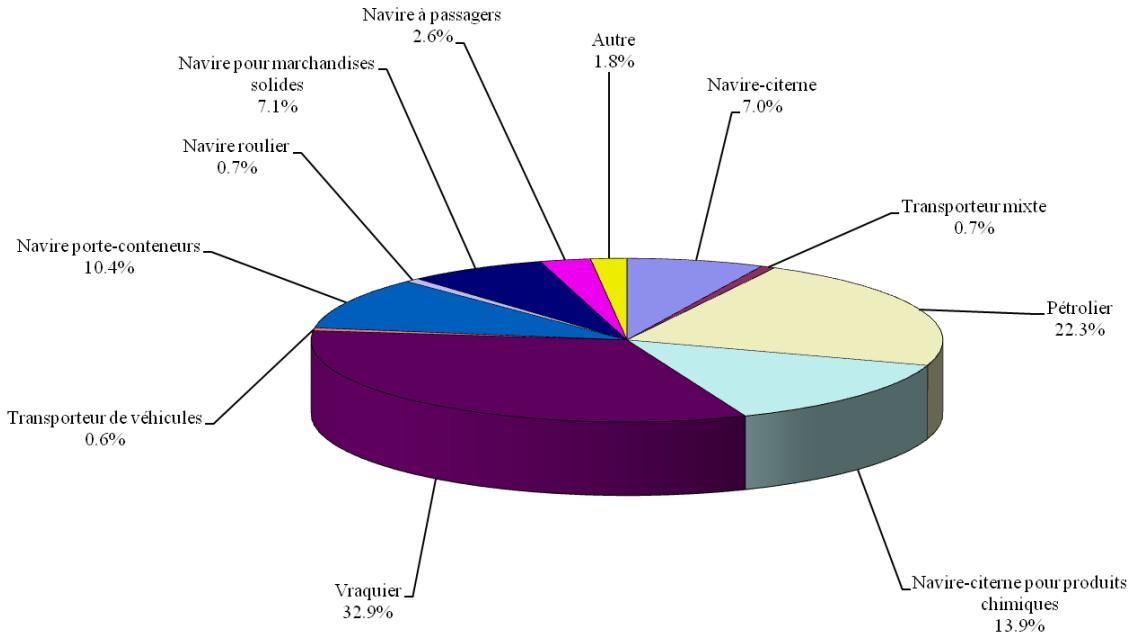
En 2009, 98 inspections élargies ont été réalisées. Parmi les navires inspectés, 74,5 % (73) présentaient des anomalies et 7,1 % (7) ont été détenus. Les navires devant faire l'objet d'une inspection élargie risquent davantage d'être détenus, leur taux de détention étant supérieur à la moyenne canadienne de 1,9 %, car les inspections élargies représentent une inspection approfondie du navire.

TABLEAU 5: NAVIRES DÉTENUES AU CANADA PAR ÉTAT DU PAVILLON AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

État du Pavillon	2010	2009	2008	2007	2006
Antigua-et-Barbuda	1	2	2	0	1
Arabie saoudite	0	0	0	1	0
Bahamas	1	0	1	7	2
Barbade	0	1	0	0	0
Bulgarie	0	0	0	1	0
Chypre	1	1	0	2	1
Corée, République de	1	0	0	0	0
Curaçao	1	0	0	0	0
Égypte	0	0	0	1	1
États-Unis d'Amérique	0	0	1	0	0
Gibraltar	0	0	0	0	1
Grèce	1	2	1	0	1
Hong Kong	1	1	3	0	2
Île de Man	0	0	0	0	1
Îles Marshall	3	2	7	2	1
Inde	1	0	0	0	0
Jamaïque	0	0	0	1	0
Japon	0	0	0	0	1
Libéria	6	3	3	1	1
Lituanie	0	1	0	1	0
Malaisie	0	0	0	1	0
Malte	0	6	4	4	2
Norvège	1	1	0	1	0
Panama	1	4	6	15	8
Pays-Bas	0	0	1	0	0
Royaume-Uni	0	0	0	1	0
Russie, Fédération de	0	0	0	0	2
Saint-Vincent-et-les-Grenadines	1	1	1	1	1
Singapour	0	0	0	1	1
Suisse	0	0	0	1	0
Taïwan	0	1	0	0	0
Turquie	0	0	1	0	0

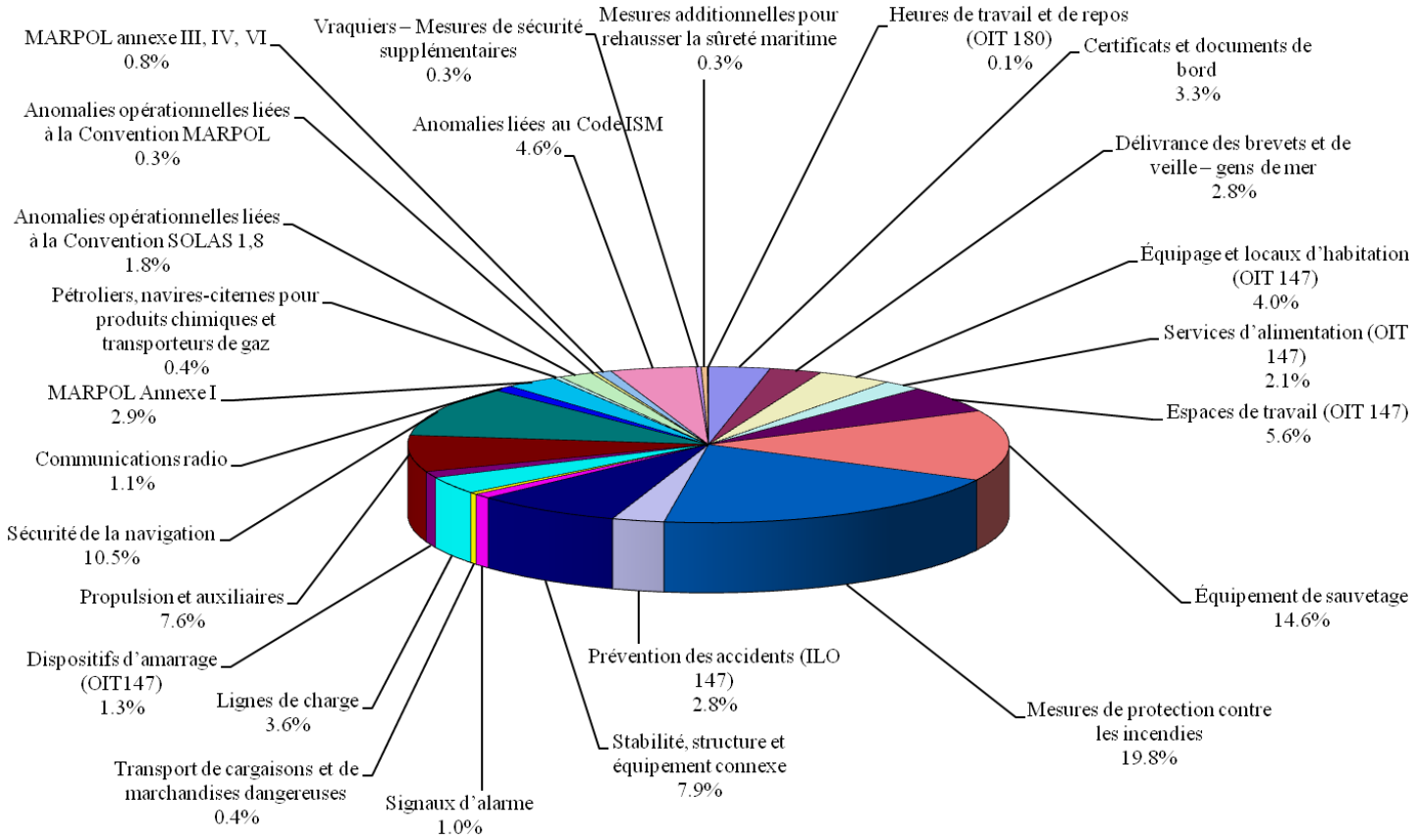
Le Libéria est l'État du pavillon dont on a détenu le plus grand nombre de navires (6) alors que trois de ses navires avaient été détenus en 2009, suivi par les Îles Marshall (3) et 12 autres pays pour lesquels un navire a été détenu.

FIGURE 3 : NAVIRES INSPECTÉES PAR TYPES



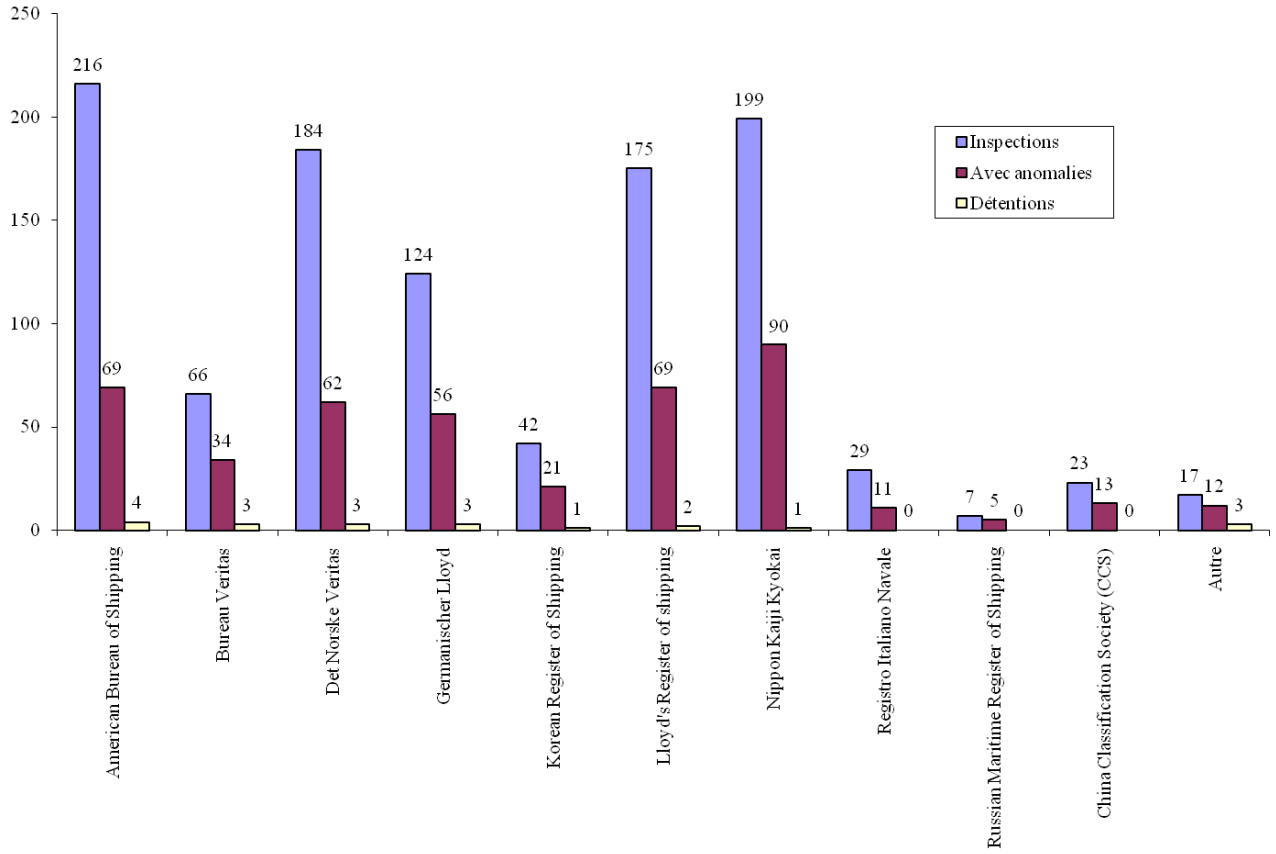
Comme c'était le cas au cours des quatre années précédentes, le nombre global d'inspections de navires-citernes, y compris les navires-citernes pour produits chimiques, les pétroliers et les autres navires-citernes (43,2 %), a dépassé le nombre d'inspections de vraquiers (32,9 %). Ce taux d'inspection témoigne de l'engagement continu de Transports Canada de cibler les navires à risque élevé pénétrant dans les ports canadiens.

FIGURE 4 : ANOMALIES PAR CATÉGORIES



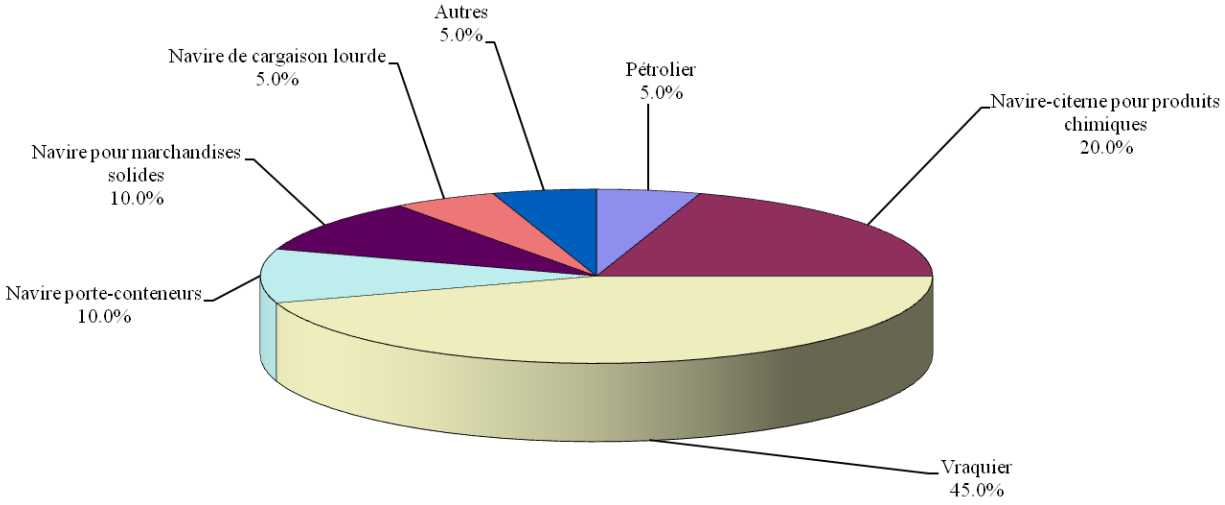
Les 443 navires sur lesquels des anomalies ont été relevées comportaient en tout 1 784 défectuosités, ce qui représente une augmentation par rapport à 2009. Certaines améliorations ont été notées dans l'annexe 1 de la Convention MARPOL sur l'équipement lié à la stabilité de la structure, alors qu'on a observé une augmentation du nombre d'anomalies liées aux mesures de protection contre l'incendie. Toutefois, la plupart des anomalies ont encore trait à l'équipement essentiel et à la structure des navires, représentant 60,6 % du nombre total d'anomalies.

FIGURE 5 : NOMBRE DES NAVIRES INSPECTÉES, NAVIRES AVEC ANOMALIES, ET NAVIRES DÉTENUES PAR ORGANISATIONS RECONNUES



La plupart des navires inspectés au Canada durant la période ont été classés par 10 organisations reconnues (sociétés de classification) indiquées ci-dessus. En 2010, la plupart des inspections ont été classées par l'American Bureau of Shipping (216), Nippon Kaiji Kyokai (199), Det Norske Veritas (184) Lloyd's Register of Shipping (175) ainsi que Germanischer Lloyd (124). Ces cinq organisations ont effectué 83 % de l'ensemble des inspections, ce qui représente une légère diminution par rapport à 89,3 % en 2009.

FIGURE 6 : DÉTENTIONS PAR TYPES DE NAVIRES



Comme par les années antérieures, les vraquiers sont en tête des détentions avec 42,9 %; une baisse radicale cependant, par rapport à la proportion de 61,5 % enregistrée en 2009. En 2010, nous avons observé un changement dans le type habituel des navires détenus et une augmentation significative des détentions de navires-citernes pour produits chimiques; soit 19 % en 2010 comparativement à 7,7 % en 2009. Aucun navire à passagers n'a été détenu en 2010. Par contre, des navires de cargaison lourde et des navires transporteurs de gaz ont été détenus.