



TP 13595F
(05/2012)

Contrôle des navires par l'État du port

Rapport annuel de 2011



TC-1004410

<p>Autorité responsable</p> <p>La directrice, Exploitation et programmes environnementaux, est responsable de ce document, y compris de ses modifications, corrections et mises à jour.</p>	<p>Approbation</p> <hr/> <p>Yvette Myers Directrice, Exploitation et programmes environnementaux Sécurité maritime</p>
--	---

Date de diffusion originale : 03-05-12

Date de révision :

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2012.

Transports Canada autorise la reproduction de la présente 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 la présente TP 13595F ne contienne pas les modifications apportées au contenu original. Pour obtenir l'information à jour, veuillez communiquer avec Transports Canada.

TP 13595F
(05/2012)

INFORMATION SUR LE DOCUMENT

Titre	Contrôle des navires par l'État du port - Rapport annuel de 2011			
TP n°	13595F	Édition	2011	SGDDI n° 7522369
N° de catalogue	T34-23/2011F-PDF	ISBN		
Auteur	Exploitation et programmes environnementaux (AMSE) Place de Ville, Tour C 330, rue Sparks, 11 ^e étage Ottawa (Ontario) K1A 0N8	Téléphone	613-991-3137	
		Télécopieur	613-993-8196	
		Courriel	securitemaritime-marinesafety@tc.gc.ca	
		URL	http://www.tc.gc.ca/Sécuritémaritime	

TABLEAU DES MODIFICATIONS

Dernière révision				
Prochaine révision				
Révision n°	Date de publication	Pages modifiées	Auteur(s)	Courte description de la modification

TABLE DES MATIÈRES

INITIATIVES CANADIENNES.....	1
PHOTOS DU CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT	2
MUR DE LA HONTE	3
RÉSUMÉ	4
DONNÉES STATISTIQUES SUR LE CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT POUR 2011	6
Tableau 1 : Comparaison des navires inspectés, des navires avec anomalies et des navires détenus au Canada au cours des cinq dernières années	6
Figure 1 : Inspection par type.....	7
Tableau 2 : Navires inspectés au Canada par État du pavillon au cours des cinq dernières années	8
Tableau 3 : Inspections par les centres de Transports Canada au cours des cinq dernières années	9
Tableau 4 : Campagne d'inspection concentrée – Inspections par les centres de Transports Canada	10
Figure 2 : Types d'inspections menées par région en 2011	11
Tableau 5 : Navires détenus au Canada par État du pavillon au cours des cinq dernières années	12
Figure 3 : Navires inspectés par type	13
Figure 4 : Anomalies par catégorie	14
Figure 5 : Nombre de navires inspectés, navires avec anomalies, et navires détenus par organisations reconnues.....	15
Figure 6 : Détentions par type de navires.....	16

INITIATIVES CANADIENNES

En 2011, le Canada a participé à la réunion du comité du Protocole d'entente (PE) de Paris (PSCC44) à Naples, en Italie, et à celle du PE de Tokyo (PSCC21) à Busan, en Corée du Nord. 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 PE de Paris et de Tokyo, et le Canada a coprésidé la réunion du Groupe d'évaluation technique (TEG24) du PE de Paris à Malte.

Du 1^{er} septembre au 30 novembre 2011, le Canada a également participé à la campagne d'inspection concentrée (CIC) conjointe du PE de Paris et du PE de Tokyo sur la sécurité structurelle et les lignes de charge. Au total, 10 287 navires ont été inspectés par les États signataires des deux PE, ce qui représente un record; moins d'inspections ont été effectuées dans le cadre du PE de Paris que dans le cadre du PE de Tokyo, mais le taux de détention a été plus élevé dans les États signataires du PE de Paris.

En 2011, l'autorité maritime de Chine a accueilli un ICCNEP dans le cadre du programme d'échange ICCNEP du PE de Tokyo. Le Canada a reçu un ICCNEP de Singapour.

Du 14 au 17 novembre 2011, le Canada a organisé la 1^{ère} Formation spécialisée (STC1) du PE de Tokyo. La formation a eu lieu à Vancouver. Le thème était la *Convention du travail maritime, 2006*. Les ICCNEP ont reçu une formation approfondie sur cette nouvelle convention de l'Organisation internationale du Travail (OIT), qui entrera bientôt en vigueur.

Chaque année, le Programme national de formation propose une formation sur le contrôle des navires par l'État du port à Vancouver, en Colombie-Britannique. Le groupe comprend des nouveaux inspecteurs et des inspecteurs principaux en sécurité maritime ainsi que, à l'occasion, des inspecteurs de la Sûreté maritime, du Bureau de la sécurité des transports et d'autres pays. La formation est basée sur le module de formation OMI, qui traite du contrôle des navires par l'État du port. Six jours en classe sont prévus, et une journée est consacrée à l'inspection concrète d'un navire. La formation permet aux inspecteurs maritimes d'acquérir les connaissances et compétences dont ils ont besoin pour exécuter leurs fonctions et assumer leurs responsabilités efficacement.

Une formation de sensibilisation sur le contrôle des navires par l'État du port, d'une durée de trois jours, a été proposée aux inspecteurs de Sécurité maritime – Transports Canada.

Le Canada a adopté le plan de perfectionnement du PE de Paris pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port, ce qui permettra d'harmoniser encore plus les compétences de ces inspecteurs. Les activités d'inspection, de formation et de perfectionnement valent 30 points et sont étalées sur cinq ans. Les ICCNEP qui obtiennent le nombre minimum de points requis resteront en poste pendant 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 PE de Paris, qui est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2011.

PHOTOS DU CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT

Réunion du comité du PE de Tokyo à Busan (Corée du Sud) – Avril 2011



Réunion du comité du PE de Paris à Naples (Italie) – Mai 2011



Première formation spécialisée à Vancouver – Novembre 2011



MUR DE LA HONTE



Mésaventure lors d'un exercice de mise à l'eau d'une embarcation de sauvetage



Fumée noire épaisse



Domages causés par un incendie dans les toilettes utilisées par l'équipage



Lance d'arrosage séparée de son tuyau



Fuite de mazout sur le pont



Salle des machines souillée

RÉSUMÉ

La section de l'inspection des navires par l'État du port de Sécurité maritime – Transports Canada inspecte les navires étrangers pour s'assurer qu'ils respectent les conventions internationales en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, du Protocole d'entente de Paris et du Protocole d'entente de Tokyo.

En 2011, le Canada a adopté le nouveau régime d'inspection du PE de Paris, qui repose sur le profil de risque des navires. Ce régime classe les navires étrangers comme présentant un risque élevé, ordinaire ou faible, ce qui permet une utilisation plus efficace des ressources consacrées aux inspections.

En 2011, Sécurité maritime – Transports Canada a inspecté 1 033 navires. Parmi les navires inspectés, 433 (41,91 %) ont été déclarés non conformes, et 34 ont été détenus. Le nombre d'inspections a diminué de 4,52 % par rapport à 2010, mais les détentions ont augmenté de 70 %. Un navire est mis en détention lorsque son état ou celui de son équipage présente une menace déraisonnable de dommages au milieu maritime.

Aujourd'hui comme hier, la plupart des anomalies (66,92 % du total) sont liées à l'équipement essentiel et à la structure des navires. Les mesures de protection contre les incendies ont représenté 19,20 % des anomalies. À 3,89 %, les anomalies liées aux exigences énoncées dans l'annexe I de la Convention MARPOL (Prévention de la pollution contre les hydrocarbures) ont légèrement augmenté par rapport à 2010.

La plupart des inspections, soit 95,93 %, ont eu lieu dans trois régions : la Région du Pacifique (342), la Région de l'Atlantique (330) et la Région du Québec (319).

En 2011, le Canada a participé à la campagne d'inspection concentrée conjointe du PE de Paris et du PE de Tokyo sur la « sécurité structurelle et la Convention internationale sur les lignes de charge ». Dans le cadre de cette campagne, le Canada a effectué 127 inspections pour le PE de Paris et 87 inspections pour le PE de Tokyo.

Au cours de la dernière année, le Canada a effectué plus d'inspections approfondies et élargies (un total de 711) qu'en 2010 (400 inspections), et moins d'inspections initiales (179 par rapport à 517 en 2010). Le changement peut être attribué en partie à l'adoption du nouveau régime d'inspection du PE de Paris. Les inspections approfondies et élargies ont plus tendance à donner lieu à une mise en détention parce qu'elles portent sur quatorze secteurs de risque. Le taux de détention en 2011 a été de 3,29 %, ce qui est supérieur à la moyenne canadienne sur cinq ans (2,91 %).

Les navires battant pavillon des États suivants ont été les plus inspectés en 2011 (77,4 % de toutes les inspections) : Panama (209), Libéria (91), Îles Marshall (85), Bahamas (67), Malte (66), Hong Kong (64), Singapour (63), Grèce (50), Chypre (47), Antigua-et-Barbuda (29) et États-Unis (29). Le Panama arrive au premier rang des États du pavillon pour les détentions (8, soit 7 de plus qu'en 2010), suivi de Malte et des Pays-Bas (3 pour chacun de ces pays).

La plupart des navires inspectés ont été classés par l'American Bureau of Shipping (183), la Nippon Kaiji Kyokai (177), la Det Norske Veritas (165), la Lloyd's Register of Shipping (157) et la Germanischer Lloyd (126). Ces cinq sociétés de classification ont classé 78,2 % de tous les navires inspectés.

Il y a eu au total 358 inspections de navires-citernes (y compris les pétroliers, les navires-citernes pour produits chimiques et transporteurs de gaz), ce qui représente une baisse de 8,54 % par rapport à 2010. Transports Canada a comme politique d'inspecter tous les navires-citernes

étrangers à leur première visite au Canada, puis une fois l'an par la suite. Cette politique a été mise en œuvre à la suite la publication du rapport Brander-Smith sur la sécurité des navires-citernes et la capacité d'intervention en cas de déversement en milieu marin.

En 2011, 365 vraquiers ont été inspectés. Considérés comme des navires à risque élevé, les navires-citernes et les vraquiers ont été les navires les plus inspectés. Ce taux d'inspection témoigne de l'engagement continu de Transports Canada de cibler les navires à risque élevé pénétrant dans les ports canadiens.

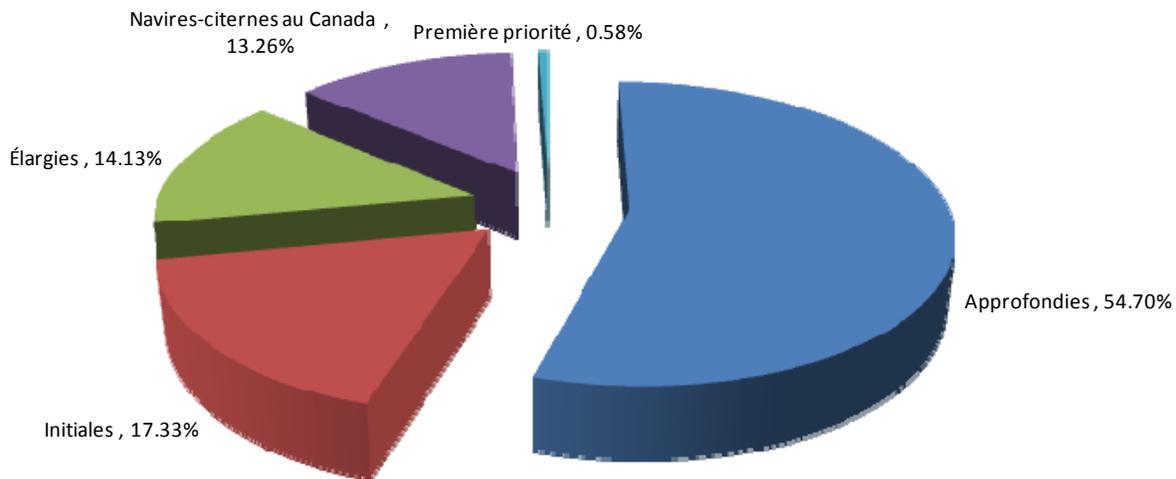
Les données sur les inspections montrent clairement que le nouveau régime d'inspection, qui cible les navires à inspecter en fonction de leur profil de risque, produit les meilleurs résultats pour le Système canadien de contrôle par l'État du port.

DONNÉES STATISTIQUES SUR LE CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT POUR 2011

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

NAVIRES	2011	2010	2009	2008	2007
Inspections	1 033	1 082	1 005	1 099	1 134
Avec anomalies	431	442	401	426	434
Détentions	34	20	26	31	43

Réalisées aux termes de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et des PE de Paris et de Tokyo, les inspections de navires par l'État du port au Canada évaluent le degré de conformité des navires étrangers par rapport aux conventions internationales. Les 1 033 inspections effectuées en 2011 représentent une diminution par rapport à 2009. Parmi les navires inspectés, 41,91 % présentaient des anomalies, ce qui est légèrement plus élevé (1,06 %) qu'en 2010. Il y a eu une augmentation du nombre de mises en détention de navires; le taux de mise en détention est passé de 1,85 % en 2010 à 3,29 % en 2011. Un navire est mis en détention lorsque son état ou celui de son équipage présente une menace déraisonnable de dommages au milieu maritime.

FIGURE 1 : INSPECTION PAR TYPE

En 2011, la ventilation du pourcentage d'inspection par type a passablement changé par rapport à 2010. Moins d'inspections initiales ont été effectuées. Le taux d'inspection initiale était de 17 %, ce qui est inférieur au taux de 48,5 % enregistré en 2010. Au cours d'une inspection initiale, une visite du navire est effectuée; les inspecteurs vérifient la documentation et l'état général du navire et de l'équipage.

Le taux d'inspection approfondie a augmenté, passant de 28,6 % en 2010 à 55 % en 2011. Les inspections élargies ont représenté 14 % de toutes les inspections, ce qui est supérieur au taux de 9,05 % enregistré en 2010. Le taux d'inspection de première priorité a baissé, passant de 4,06 % en 2010 à 0,58 % en 2011.

Le changement dans la distribution des inspections par type est attribuable au nouveau régime d'inspection, qui a été adopté en 2011. Le régime cible les navires à inspecter en fonction de leur profil de risque.

Le programme de contrôle des navires par l'État du port applique la *Politique canadienne d'inspection des navires-citernes*, qui prévoit que tous les navires-citernes étrangers (y compris les pétroliers, les navires-citernes pour produits chimiques et les transporteurs de gaz) soient inspectés à leur première visite au Canada, puis une fois l'an 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 déversement en milieu marin. En 2011, 358 inspections de navires-citernes ont été effectuées en vertu de cette politique. Un pétrolier et un navire-citerne pour produits chimiques ont été détenus.

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

PAYS	2011	2010	2009	2008	2007
Afghanistan	0	0	0	1	0
Algérie	0	0	0	0	1
Allemagne	17	20	13	10	13
Antigua-et-Barbuda	29	22	19	25	21
Arabie saoudite	1	0	2	1	3
Bahamas	67	82	94	84	128
Bangladesh	0	1	0	0	0
Barbade	7	4	7	7	8
Belgique	1	2	1	1	0
Bermudes	14	17	16	18	14
Bulgarie	1	0	0	1	2
Cambodge	0	0	0	0	2
Chine, Rép. pop.	7	15	17	15	13
Chypre	47	39	40	34	37
Corée, Rép. de	6	12	10	12	14
Croatie	4	0	2	3	2
Curaçao	2	2	2	0	5
Danemark	9	13	20	10	14
Égypte	3	2	0	1	3
Émirats arabes unis	0	0	0	0	1
États-Unis	29	10	6	13	20
Espagne	2	2	1	0	0
Finlande	1	2	1	1	3
France	4	1	1	2	2
Gibraltar	3	0	0	0	0
Grèce	50	52	55	67	72
Grenade	0	0	0	0	1
Hong Kong	64	84	68	65	51
Iles Caïmans	2	2	6	11	11
Îles Cook	1	0	1	1	0
Îles Marshall	85	77	81	99	80
Inde	3	6	3	11	4
Indonésie	2	1	0	0	0
Iran	0	0	0	1	0
Irlande	0	0	1	2	2
Israël	4	1	1	2	2

PAYS	2011	2010	2009	2008	2007
Italie	27	18	19	18	13
Jamaïque	0	1	2	0	3
Japon	4	4	6	1	3
Liban	1	0	0	0	0
Lettonie	0	1	0	0	0
Libéria	91	116	114	121	125
Libye	1	2	1	0	0
Lituanie	0	0	2	0	3
Luxemburg	1	2	1	0	3
Malaisie	1	5	8	3	5
Malte	66	57	50	46	47
Man, Île de	11	14	16	15	17
Norvège	24	38	27	31	42
Pays-Bas	17	21	24	20	22
Panama	209	221	168	219	209
Philippines	4	5	4	7	6
Portugal	4	1	0	0	0
Qatar	0	0	1	1	2
Royaume-Uni	16	19	13	10	15
Russie, Féd. de	1	3	2	5	5
Saint-Christophe-et-Niévès	0	0	0	1	0
Saint-Vincent-et-les-Grenadines	3	2	2	4	4
Seychelles	1	1	3	3	0
Singapour	63	52	53	65	52
Suède	2	5	1	10	12
Suisse	4	4	2	1	2
Taïwan	2	1	1	2	1
Thaïlande	3	1	3	1	3
Turquie	5	5	3	4	1
Ukraine	1	0	0	0	0
Vanuatu	5	8	8	7	9
Venezuela	0	0	0	1	0
Vietnam	1	1	1	1	0

Comme par les années passées, les navires battant pavillon des États suivants ont été les plus inspectés en 2010 : Panama (209), Libéria (91), Îles Marshall (85), Bahamas (67), Malte (66), Hong Kong (64), Singapour (63), Grèce (50), Chypre (47), Antigua-et-Barbuda (29) et États-Unis (29). Les navires de ces onze États ont fait l'objet de 74,4 % de toutes les inspections. Les navires battant pavillon du Panama ont représenté 20,2 % du nombre total d'inspections.

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

Bureau	2011	2010	2009	2008	2007
Région de l'Atlantique					
St. John's	65	78	99	120	118
Marystown	2	1	0	0	2
Lewisporte	0	0	0	0	0
Corner Brook	7	3	1	2	4
Dartmouth	99	65	59	100	84
Sydney	0	1	1	0	1
Yarmouth	0	1	1	1	2
Charlottetown	5	0	3	6	10
Saint John, N.-B.	62	10	29	29	74
Port Hawkesbury	79	117	132	157	179
Bathurst	11	8	6	2	5
Total Atlantique	330	284	331	417	479
Région du Québec					
Montréal	128	155	95	101	78
Baie-Comeau	12	0	0	0	1
Rimouski	0	2	4	4	10
Gaspé	0	3	0	1	2
Québec	132	97	116	98	126
Sept-Îles	40	9	6	6	4
Port-Cartier	7	1	2	6	6
Total Québec	319	267	223	216	227
Région de l'Ontario					
Toronto	5	5	8	0	5
Kingston	2	1	0	1	1
St. Catharines	20	19	8	3	1
Thunder Bay	4	4	1	0	1
Sarnia	11	18	8	13	15
Total Ontario	42	47	25	17	23
Région du Pacifique					
Vancouver	306	401	383	420	368
Victoria	0	1	1	0	3
Prince Rupert	34	64	34	25	29
Nanaimo	2	2	1	0	0
Total Pacifique	342	468	419	445	400
Région des Prairies et du Nord					
Ouest de l'Arctique	0	4	1	2	3
Est de l'Arctique	0	12	6	2	1
Total Prairies et Nord	0	16	7	4	4
Voie maritime du Saint-Laurent					
Voie maritime	0	0	0	0	0
Total Voie maritime	0	0	0	0	0
Total	1 033	1 082	1 005	1 099	1 133

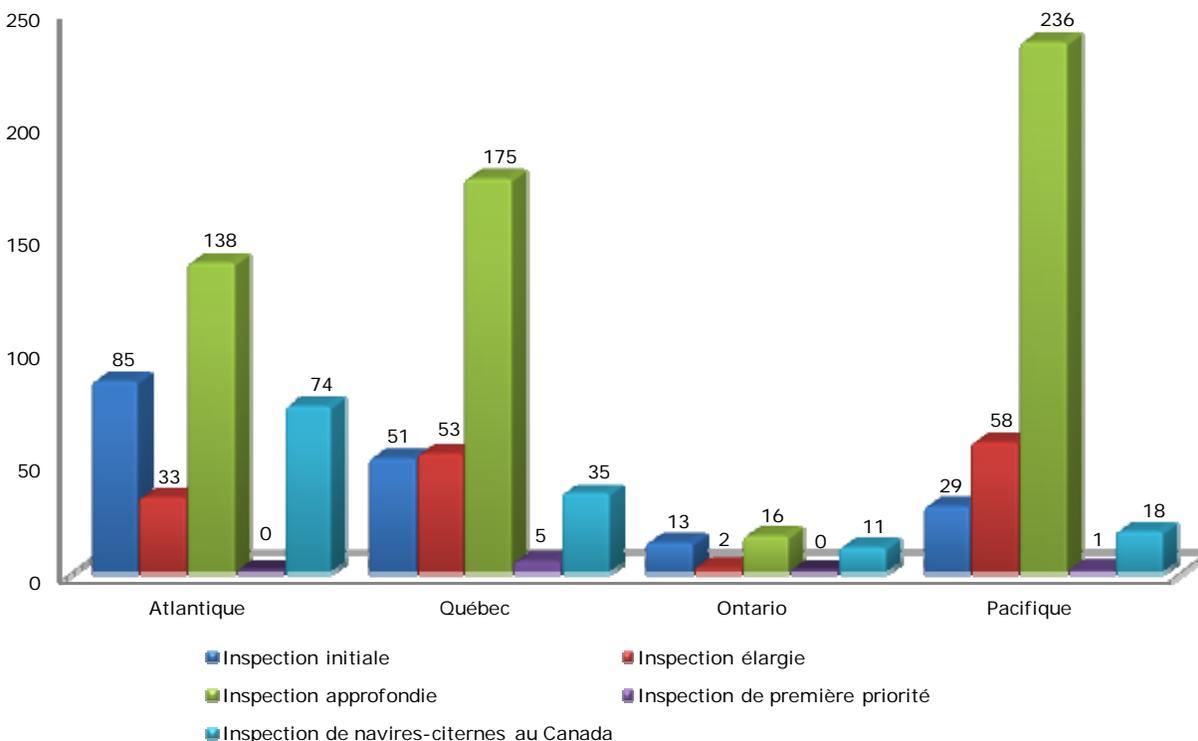
La plupart des inspections, soit 95,93 %, ont été réalisées dans trois régions : la Région du Pacifique (342), la Région de l'Atlantique (330) et la Région du Québec (319).

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

Bureau	2011
Région de l'Atlantique	
St. John's	14
Marystown	2
Lewisporte	0
Corner Brook	1
Dartmouth	10
Sydney	0
Yarmouth	0
Charlottetown	2
Saint John, N.-B.	9
Port Hawkesbury	6
Bathurst	1
Total Atlantique	43
Région du Québec	
Montréal	26
Baie-Comeau	6
Rimouski	0
Gaspé	0
Québec	41
Sept-Îles	0
Port-Cartier	2
Total Québec	75
Région de l'Ontario	
Toronto	0
Kingston	0
St. Catharines	5
Collingwood	0
Thunder Bay	1
Sarnia	3
Total Ontario	9
Région du Pacifique	
Vancouver	84
Victoria	0
Prince Rupert	2
Nanaimo	1
Total Pacifique	87
Région des Prairies et du Nord	
Ouest de l'Arctique	0
Est de l'Arctique	0
Total Prairies et Nord	0
Total	214

En 2011, le Canada a participé à la campagne d'inspection concentrée conjointe du PE de Paris et du PE de Tokyo sur la « sécurité structurelle et la Convention internationale sur les lignes de charge ». Les données présentées dans le tableau ci-dessus pour les régions de l'Atlantique, du Québec, de l'Ontario et de l'Est de l'Arctique se rapportent au PE de Paris. Il y a eu 127 inspections dans le cadre de la CIC pour le PE de Paris. La Région du Québec a effectué 59,05 % des inspections et la Région de l'Atlantique 33,85 %. La région du Pacifique et la Région des Prairies et du Nord ont effectué 87 inspections dans le cadre de la CIC pour le PE de Tokyo. Toutes les inspections pour le PE de Tokyo ont eu lieu dans la région du Pacifique.

FIGURE 2 : TYPES D'INSPECTIONS MENÉES PAR RÉGION EN 2011



En 2011, 1 033 inspections ont été effectuées à la grandeur du Canada. Parmi les navires inspectés, 565 (54,70 %) ont fait l'objet d'une inspection approfondie, et 146 (14,13 %) ont fait l'objet d'une inspection élargie.

Des anomalies ont été constatées sur 324 des 565 navires qui ont fait l'objet d'une inspection approfondie; 30 de ces navires ont été détenus. La figure 2 montre que les inspections approfondies ont représenté 41,81 % de toutes les inspections effectuées dans la Région de l'Atlantique. Il s'agit d'une augmentation de 9,50 % par rapport à l'année précédente. Dans la Région du Pacifique, 69 % de toutes les inspections effectuées ont été des inspections approfondies, ce qui représente une baisse de 31,17 par rapport à 2010. Dans la Région du Québec, le taux d'inspection approfondie a augmenté, passant de 32,95 % en 2010 à 54,85 % en 2011. Dans la Région de l'Ontario, ce taux a aussi augmenté, passant de 21,27 % en 2010 à 38,09 % en 2011.

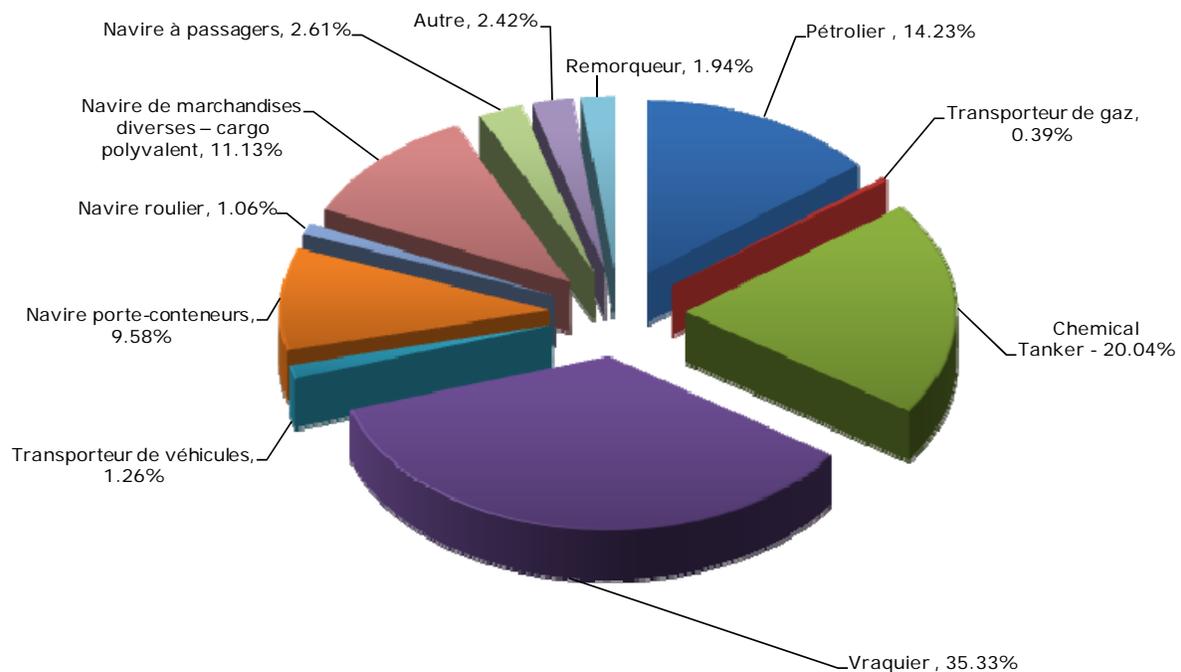
En 2011, 146 inspections élargies ont été effectuées. Des anomalies ont été relevées sur 89 des navires qui ont fait l'objet d'une inspection élargie, et 4 de ces navires ont été détenus. Au total, 711 inspections approfondies et élargies ont été effectuées; elles ont représenté 68,82 % de toutes les inspections effectuées en 2011.

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

ÉTAT DU PAVILLON	2011	2010	2009	2008	2007
Antigua-et-Barbuda	2	1	2	2	0
Arabie saoudite	0	0	0	0	1
Bahamas	2	1	0	1	7
Barbade	0	0	1	0	0
Bulgarie	0	0	0	0	1
Chypre	1	1	1	0	2
Corée, Rép. de	0	1	0	0	0
Curaçao	0	1	0	0	0
Égypte	0	0	0	0	1
États-Unis	2	0	0	1	0
Grèce	0	1	2	1	0
Hong Kong	2	1	1	3	0
Îles Cook	1	0	0	0	0
Îles Marshall	2	3	2	7	2
Inde	0	1	0	0	0
Italie	1	0	0	0	0
Jamaïque	0	0	0	0	1
Liban	1	0	0	0	0
Libéria	2	6	3	3	1
Lituanie	0	0	1	0	1
Malaisie	0	0	0	0	1
Malte	3	0	6	4	4
Norvège	1	1	1	0	1
Panama	8	1	4	6	15
Pays-Bas	3	0	0	1	0
Philippines	1	0	0	0	0
Royaume-Uni	0	0	0	0	1
Saint-Vincent-et-les-Grenadines	1	1	1	1	1
Singapour	1	0	0	0	1
Suisse	0	0	0	0	1
Taïwan	0	0	1	0	0
Turquie	0	0	0	1	0

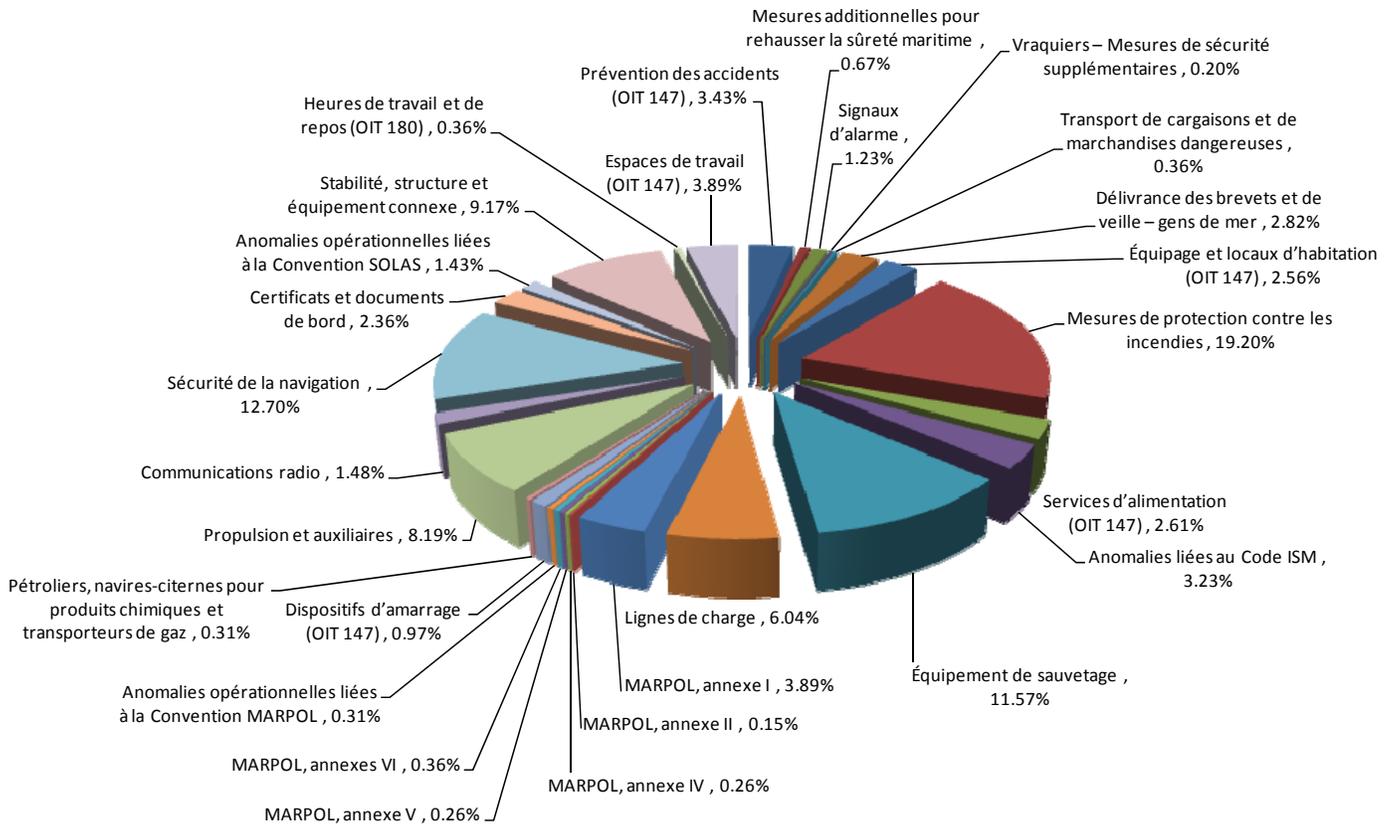
Le Panama est l'État du pavillon dont on a détenu le plus grand nombre de navires (8, soit un de plus qu'en 2010). Les autres pays occupant le haut de ce classement sont Malte (3) et les Pays-Bas (3). Il y a eu six autres pays pour lesquels deux navires ont été détenus, et huit pays pour lesquels un navire a été détenu.

FIGURE 3 : NAVIRES INSPECTÉS PAR TYPE



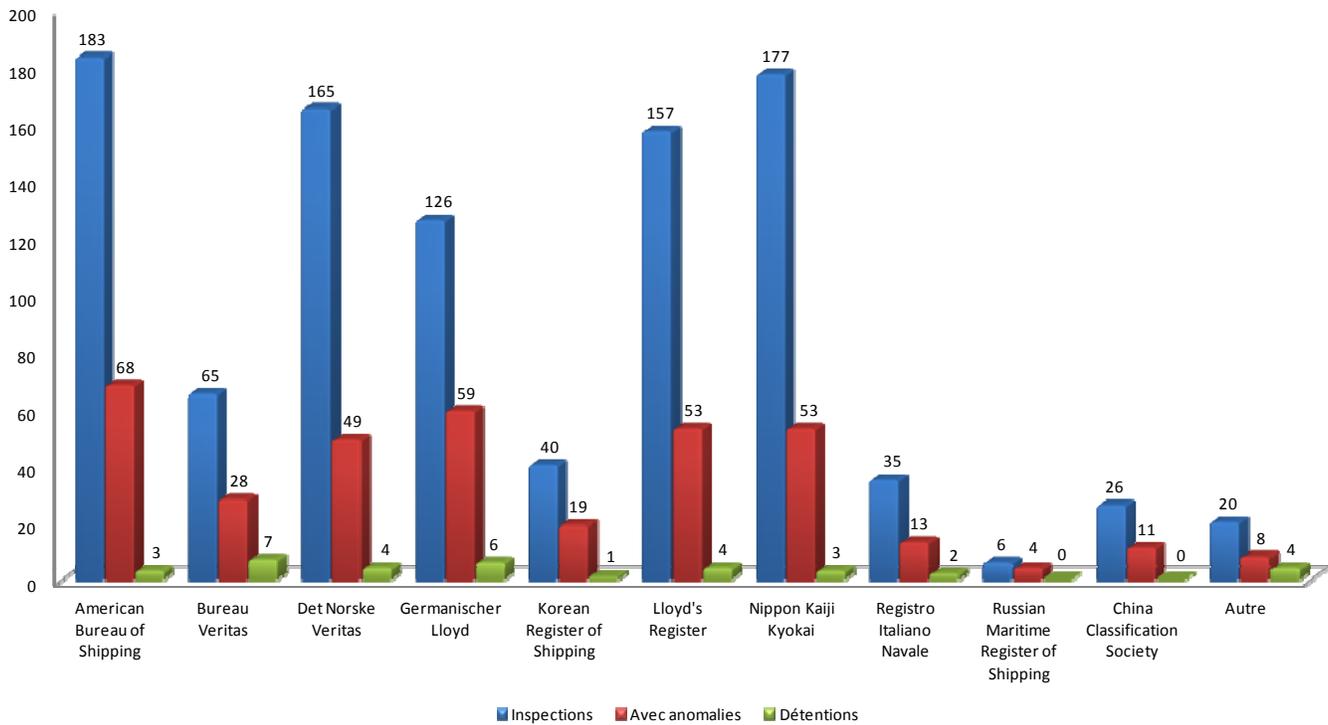
L'année dernière, le pourcentage total d'inspection de navires-citernes, qui comprend les inspections de navires-citernes pour produits chimiques (207), de pétroliers (147) et de transporteurs de gaz (4), a été de 34,65 %, ce qui représente une baisse de 8,54 % par rapport à 2010. Chaque année, le nombre total d'inspections de navires-citernes dépend du nombre total de navires-citernes faisant escale dans les ports canadiens. Les inspections de vraquiers (365) ont représenté 35 % du nombre total d'inspections en 2011, ce qui est légèrement supérieur au résultat de 2010 (plus élevé de 2,1 %). Les navires-citernes et les vraquiers sont considérés comme des navires à risque élevé. 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 CATÉGORIE



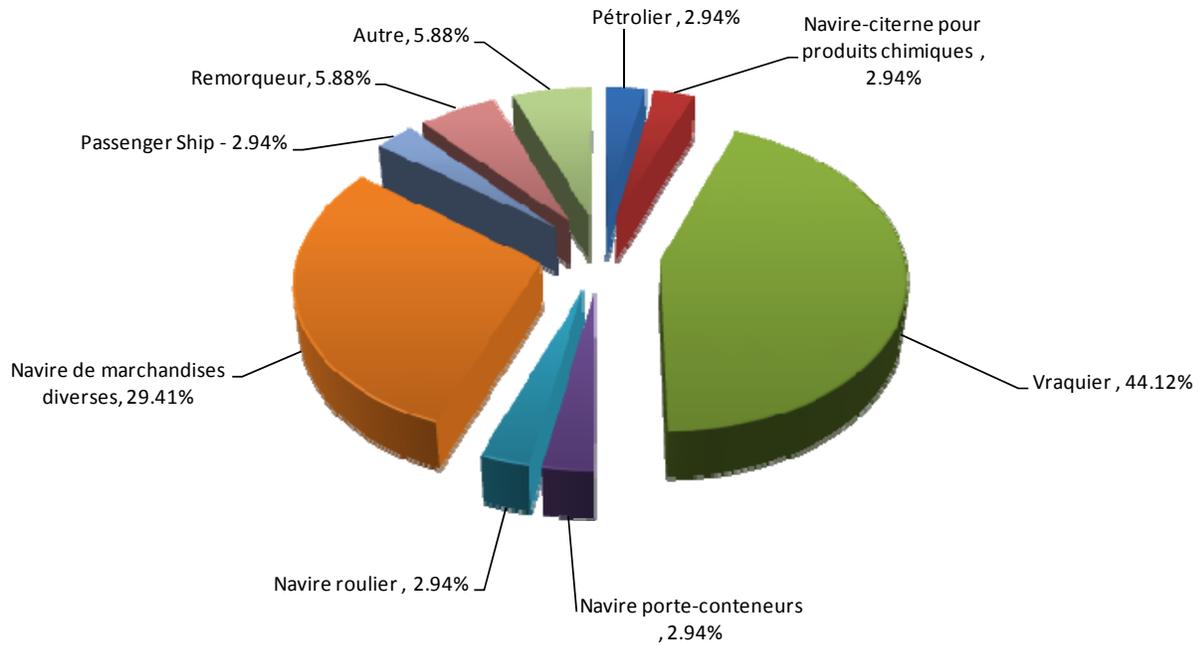
Les 431 navires sur lesquels des anomalies ont été relevées comportaient en tout 1 953 défauts, ce qui représente une augmentation par rapport à 2010. En 2011, il y a eu une légère augmentation en pourcentage (3,89 % par rapport à 3,0 % l'année précédente) du nombre d'anomalies liées aux exigences énoncées dans l'annexe I de la Convention MARPOL. Il y a aussi eu une légère réduction (19,20 % par rapport à 19,8 % en 2010) du nombre d'anomalies liées aux mesures de protection contre l'incendie. Toutefois, la plupart des anomalies ont encore eu trait à l'équipement essentiel et à la structure des navires; en 2011, ce type d'anomalies a représenté 66,92 % du nombre total d'anomalies.

FIGURE 5 : NOMBRE DE NAVIRES INSPECTÉS, NAVIRES AVEC ANOMALIES, ET NAVIRES DÉTENUS PAR ORGANISATIONS RECONNUES



La plupart des navires inspectés au Canada ont été classés par les 10 sociétés de classification les plus reconnues (voir ci-dessus). En 2011, la plupart des navires inspectés ont été classés par l'American Bureau of Shipping (183), la Nippon Kaiji Kyokai (177), la Det Norske Veritas (165), la Lloyd's Register of Shipping (157) et la Germanischer Lloyd (126). Ces sociétés ont classé 78,2 % des navires inspectés, ce qui représente une baisse modérée par rapport à 2010 (83 %).

FIGURE 6 : DÉTENTIONS PAR TYPE DE NAVIRES



Comme par les années antérieures, les vraquiers sont arrivés en tête des détentions avec 44,12 %, ce qui représente une diminution de 0,81 % par rapport à 2010. Le deuxième rang est occupé par les navires de marchandises diverses, avec 29,41 % des détentions, ce qui représente une hausse importante par rapport à 2010 (19,41 %).

Tous les navires-citernes (pétroliers et navires-citernes pour produits chimiques) ont représenté 5,88 % des détentions; il s'agit d'une forte diminution par rapport au résultat de 2010 pour cette catégorie, qui était de 19,04 %. Un navire à passagers à été détenu en 2011.