

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

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

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.