

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>