



Procédure d'inspection

Inspection des navires transportant du grain et des produits du grain destinés à l'exportation

Division de la protection des végétaux,
Direction des produits végétaux,
Agence canadienne d'inspection des aliments
59, Promenade Camelot
Ottawa (Ontario), Canada
K1A 0Y9

Canada

Table des matières

Avant-propos	4
Personne-ressource	4
Examen	4
Approbation	4
Registre des modifications	4
Distribution	5
Introduction	5
1.0 Portée	5
2.0 Références	5
3.0 Définitions, abréviations et acronymes	6
4.0 Inspection du navire : information générale	9
4.1 Structure du navire	9
4.2 Endroits les plus fréquemment infestés	11
4.3 Insectes nuisibles courants dans le grain	11
4.4 Techniques d'échantillonnage de produits agricoles dans les cales d'un navire	14
4.5 Normes d'inspection	15
4.6 Matières étrangères	16
4.7 Matériel d'inspection de base	17
5.0 Procédure d'inspection des vraciers	17
5.1 Demandes d'inspection	18
5.2 Prévision des inspections	18
5.3 Embarquement	18
5.4 Inspection de cales vides	19
5.5 Inspection de cales partiellement remplies	20
5.6 Inspection des laquiers à auto-déchargement	21
5.7 Résultats de l'inspection	21
5.8 Deuxième inspection et inspections subséquentes	23
5.9 Inspection de la haute structure	24

6.0 Traitements	26
6.1 Rapport du fumigateur (certificat de traitement et certificat de dégazage)	26
6.2 Fumigation de cales vides	27
6.3 Fumigation de cales remplies ou partiellement remplies	28
7.0 Santé et sécurité	29
7.1 Considérations générales	29
7.2 Matériel de sécurité requis	29
7.3 Entrée dans un espace clos	30
7.4 Accidents	30
7.5 Exposition à des substances dangereuses	30
8.0 Programme de formation	31
9.0 Annexes	31
Annexe A: Formulaire	32
Annexe B : Personnes-ressources pour l'inspection des navires	41
Annexe C : Liste des espèces de grains et aux grandes cultures	43
Annexe D : Document remplacé par la procédure PI-008	45

Avant-propos

La présente procédure PI-008 remplace le document mentionné à l'annexe D.

Le dernier examen du présent document a eu lieu le 20 janvier 2006.

Personne-ressource

La personne-ressource pour l'examen sera un agent des produits de la Section des grains et grandes cultures ou un spécialiste du Réseau de programmes, nommé par le gestionnaire national, Section des grains et grandes cultures, Division de la protection des végétaux.

Examen

La Division de la protection des végétaux (DPV) de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) réexaminera la présente PI-008 tous les cinq ans, ou au besoin. Le prochain examen est fixé au 20 janvier 2011.

Approbation

Approuvé par :

DPV, Joanne Rousson, Comité des documents du système qualité Date

Directeur, Division de la protection des végétaux Date

Registre des modifications

Les modifications apportées au présent document seront numérotées consécutivement. Elles seront affichées sur l'intranet de l'ACIA. Dans le cas de la version papier, insérer tous les changements, retirer les pages désuètes et consigner le tout dans le tableau ci-après.

Numéro du changement	Auteur du changement	Date de présentation aux fins d'approbation	Résumé du changement et numéros des pages modifiées

Distribution

La version la plus récente du présent document sera affichée sur l'intranet de l'ACIA (Merlin) et sur l'internet. La version actuelle de la PI-008 pourra être consultée sur le site web de l'ACIA aux adresses suivantes :

Anglais - <http://www.inspection.gc.ca/english/plaveg/grains/mane.shtml>

Français - <http://www.inspection.gc.ca/francais/plaveg/grains/manf.shtml>

En outre, l'original signé sera conservé au bureau du(de la) coordonnateur(trice) du Comité des documents du système qualité.

Introduction

La plupart du grain et des produits du grain sont exportés du Canada par des navires océaniques. L'objectif de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) dans l'inspection des navires de grain expédié à l'étranger est de veiller à ce que les cargaisons de grain destinées à l'exportation ne soient pas infestées par des insectes ou contaminées par des matières étrangères dans la cale à marchandises. Les inspecteurs doivent déterminer si les navires en question sont infestés, ou constituent ou pourraient constituer un obstacle biologique à la lutte contre un organisme nuisible avant le chargement du grain ou des produits du grain. Peu importe les exigences figurant sur le certificat d'exportation, les cales de tous les navires qui chargent du grain ou des produits du grain destinés à l'exportation seront examinées avant le chargement.

1.0 Portée

La PI-008 précise la procédure que les inspecteurs doivent suivre pour inspecter les navires ou les laquiers qui chargent du grain ou des produits du grain destinés à l'exportation. Cette PI-008 ne s'applique pas aux laquiers qui transportent du grain au pays. Elle ne doit pas être utilisée pour l'inspection de laquiers qui transportent du grain du Canada. Enfin, la PI-008 ne précise pas les rôles et responsabilités généraux des inspecteurs. Ces rôles et responsabilités doivent être précisés dans des documents tels des protocoles d'entente, des plans de travail internes et des manuels de sécurité ou d'autres accords intervenus entre l'ACIA et les inspecteurs.

2.0 Références

Les textes législatifs suivants peuvent être consultés sur le site web du ministère de la Justice du Canada (<http://lois.justice.gc.ca/fr/index.html>).

- ▶ *Loi sur la protection des végétaux*, LC 1990, ch. 22
- ▶ *Règlement sur la protection des végétaux*, DORS/95-212
- ▶ *Loi sur la marine marchande du Canada*, LC 2001, ch. 26

- ▶ *Règlement sur la fumigation des navires*, DORS/89-106
- ▶ Code canadien du travail (CCT), S.R., ch. L-1, art.1. et règlements associés

Les documents de référence suivants sont disponibles sur le site web de l'ACIA ou au lien indiqué :

- ▶ NIMP n° 5 : Glossaire des termes phytosanitaires (2004) : termes, définitions et suppléments, FAO, Rome.
- ▶ Conseil canadien des normes. Ce document est disponibles sur le site web : <http://www.scc.ca>
- ▶ *Avis sur les prix de l'Agence canadienne d'inspection des aliments*, Gazette du Canada, partie 1 (5/13/00)
- ▶ PI-003 : Dépistage et identification des petits organismes associés aux grains et aux produits des grandes cultures. DPV, ACIA
- ▶ PI-002 : Échantillonnage des grains et des produits des grandes cultures, de leurs résidus et des petits organismes associés. DPV, ACIA.
- ▶ R-001 : Grains, produits des grandes cultures et leurs installations d'exportation. DPV, ACIA
- ▶ R-002 : *Lépidoptères, psocoptères et acariens* associés aux grains et produits des grandes cultures, DPV, ACIA
- ▶ R-003: *Coléoptères* associés aux grains et produits des grandes cultures
- ▶ Guide pratique de la santé et de la sécurité au travail, ACIA.
- ▶ Canadian International Grains Institute (CIGI), *Grains & Oilseeds: Handling, Marketing, Processing* (Fifth Edition) <http://www.cigi.ca/gotext.htm>

3.0 Définitions, abréviations et acronymes

Les définitions suivantes s'appliquent à la procédure PI-008.

Acceptée	État sanitaire d'une cale (vide) qui peut recevoir du grain et des produits du grain.
Agent	Représentant d'une entreprise d'expédition ou d'un propriétaire de navire dont le rôle consiste à accélérer l'arrivée, le déchargement et le chargement d'un navire et à le positionner pour le prochain voyage.
ARLA	Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire
Dalx	Mesure de l'illumination d'une surface, 1 décalux = 10,764 lux.
DRHC	Développement des ressources humaines Canada

Échelle australienne	Échelle composée d'un ensemble de barreaux interrompus à intervalles réguliers par des paliers ou plate-formes, qui est couramment utilisée sur un navire pour le déplacement entre le pont et la cale.
Entreprise de manutention	Entreprise engagée pour charger, décharger et nettoyer les navires.
Fumigation	Traitement utilisant appel à un agent chimique qui atteint la marchandise entièrement ou en grande partie sous forme gazeuse.
Gardien de port	Personne nommée en vertu de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> qui évalue la navigabilité d'un navire et son aptitude à transporter la cargaison prévue. Il ne libère un navire qu'après l'émission d'une certification de libération par l'ACIA. Cette personne est également nommée pour appliquer la partie II du Code canadien du travail en matière de sécurité maritime.
Grain et produits du grain	Comprend les grains, les grandes cultures et les aliments du bétail
Insecte primaire	Insecte nuisible se nourrissant de grains et/ou de produits de grande culture et pouvant s'établir dans les entrepôts.
Insecte secondaire	Insecte qui peut être un organisme nuisible ou non des grains et/ou des produits de grande culture, mais qui ne s'établit pas normalement dans les entrepôts.
Inspecteurs	Inclus les inspecteurs de l'ACIA et de la Commission Canadienne de grains (CCG) autorisés à inspecter des navires au nom de l'ACIA.
Inspection	Inspection initiale des cales d'un navire pour déterminer l'absence d'insectes de produits entreposés ou de substances ou matières qui pourraient contribuer à contaminer une cargaison de grain.
Inspection de la haute structure	Examen de la structure supérieure de la cale, exécuté dans les derniers stades du chargement lorsque le grain est à une hauteur suffisante pour permettre à l'inspecteur de marcher à la surface de la cargaison et d'examiner les poutres et les structures de près.
Laquier	Long navire à tirant d'eau peu profond conçu pour transporter les cargaisons sur le réseau des eaux intérieures des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent.

Navire auto-déchargeur	Type de navire ou de laquier pouvant se décharger lui-même à l'aide d'une série de transporteurs situé sous les cales qui peuvent transporter le grain à l'arrière du navire où il est déchargé à l'aide d'un mât de déchargement.
Navire deux-ponts	Navire muni de cales pouvant être séparées en deux ou plusieurs parties au moyen d'une ou plusieurs cloisons horizontales mobiles.
Navire réfrigéré	Navire muni d'un groupe frigorifique pour transporter des marchandises réfrigérées. Peut ne s'appliquer qu'à un seul pont, à une seule cale ou à plusieurs cales, ou encore à un local réfrigéré dans une cale.
Organisme justiciable de quarantaine	Organisme nuisible qui a une importance potentielle pour l'économie nationale de la zone menacée et qui n'est pas encore présent dans cette zone ou bien qui y est présent, mais n'y est pas largement disséminé et fait l'objet d'une lutte officielle.
Organisme nuisible	S'entend, en plus des végétaux désignés comme tels, de toute chose nuisible -- directement ou non -- ou susceptible de l'être, aux végétaux, à leurs produits ou à leurs sous-produits. (« parasite », au sens de la <i>Loi sur la protection des végétaux</i>).
Paraclose	Planche de bois servant à recouvrir les eaux de ballast. Synonyme : naigre de bouchain. Les paracloses empêchent la cargaison de venir en contact avec les eaux de ballast. On ne les utilise plus sur les navires océaniques.
Passée	État sanitaire de la partie visible d'une cale (dans laquelle il y a déjà une cargaison) qui peut recevoir une cargaison de grain et de produits du grain.
RCSST	<i>Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail</i>
Réinspection	Deuxième examen ou examen subséquent de la cale d'un navire effectué après un nettoyage ou un traitement précisé dans un avis « Inspection de navires - chargement non autorisé » délivré durant une inspection.
Réservoir de ballast	Citerne de ballast formant le fond de la coque d'un vraquier où les eaux de ruissellement du pont (eau, carburant du moteur et résidus pétroliers) s'accumulent. Cette zone sert principalement à accroître la stabilité du navire.
RSSTN	<i>Règlement sur la sécurité et la santé au travail (navires)</i>

4.0 Inspection du navire : information générale

4.1 Structure du navire

Les principaux types de navire marchand qui chargent du grain sont le vraquier (figures 1 et 3) et le laquier (figure 2). Des vraciers modifiés peuvent avoir un entrepont (figure 4), un caisson latéral, un groupe frigorifique ou d'autres éléments d'adaptation pour charger du grain. Il arrive également, mais rarement, que des pétroliers chargent du grain.

Figure 1 : Vraquier. Dessin de Mark Robinson, AAC, 1988.

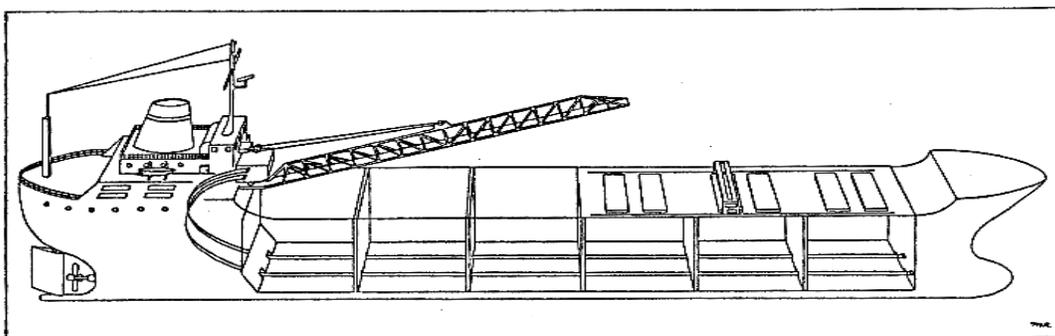


Figure 2 : Laquier auto-déchargeur

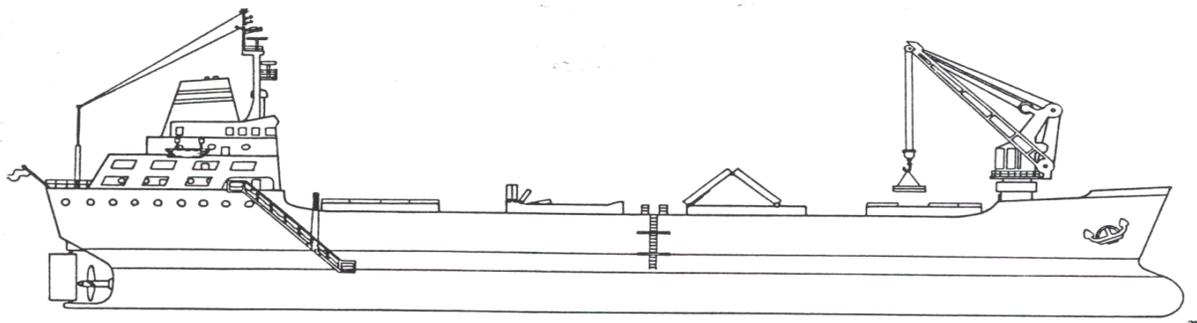
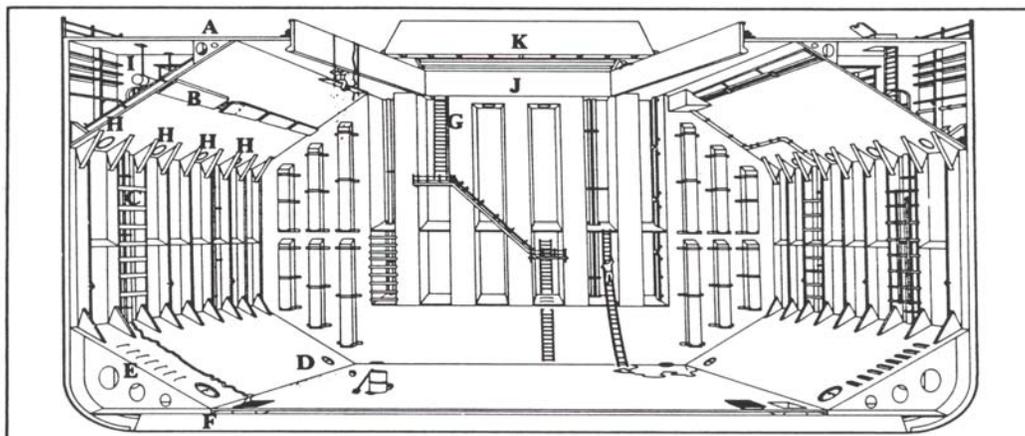
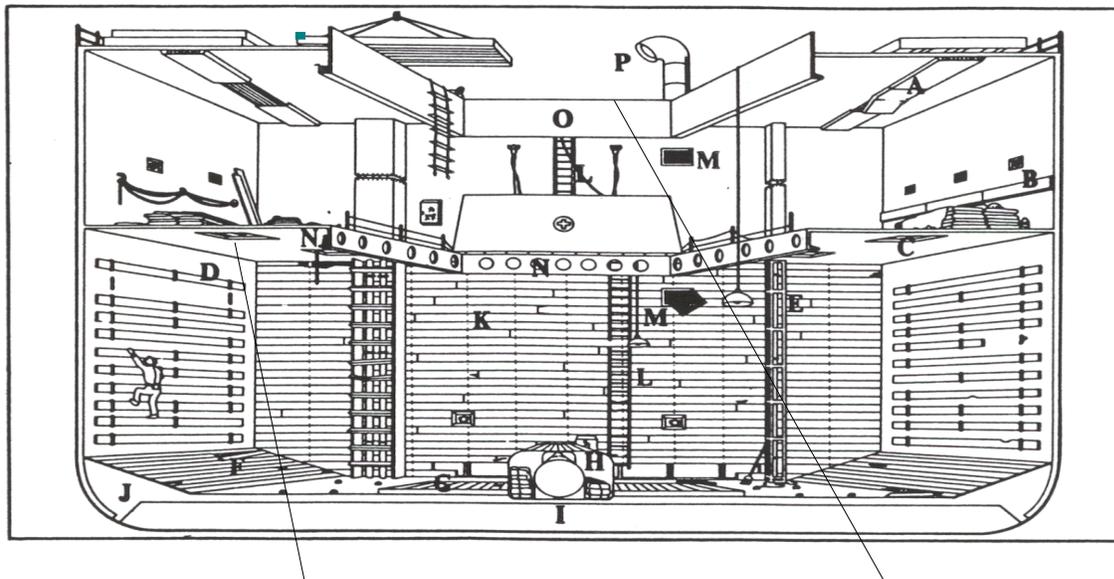


Figure 3 : Coupe transversale d'un vraquier. Dessin de Mark Robinson, AAC, 1988.



A : Pont; B : Gaine électrique; C : Gaine de tuyau; D : Couvercles de puits d'accès;
E : Réservoirs de carburant; F : Aire de réservoirs de carburant; G : Échelle; H : Orifices de
décharge; I : Caisson latéral; J : Hiloire; K : Panneau d'écouille MacGregor (ouvert).

Figure 4 : Coupe transversale d'un navire deux-ponts. Dessin de Mark Robinson, AAC, 1988.



Entrepont

Pont principal

A : Gaine électrique; B : Gaine de dégaugeage; C : Écouille d'arrimage; D : Lattes de cargaison;
E : Gaine de tuyauterie; F : Paracloses; G : Plafond de bois (sur des traverses); H : Tunnel de
ligne d'arbre (protégé avec du bois); I : Aire des réservoirs de carburant; J : Bouchain;
K : Cloison de bois; L : Échelle; M : Grille du ventilateur; N : Barrot et longeron de caisson; O :
Barrot de caisson; P : Ventilateur.

4.2 Endroits les plus fréquemment infestés

La liste suivante indique les structures et les endroits où les résidus de cargaison s'accumulent et où l'infestation apparaît. Il faut vérifier la présence de résidus de cargaison à tous ces endroits. À remarquer que cette liste n'est pas exhaustive.

- a) les structures de bois comme le revêtement des cloisons, les hauts de réservoir, les réservoirs, les bardis, et les paracloses;
- b) les ventilateurs, les conduits de ventilation et les panneaux à tambour;
- c) les gaines de tuyaux, électriques, hydrauliques, etc.;
- d) les coins des cales;
- e) les raidisseurs et les ossatures;
- f) derrière ou sous le matériel entreposé dans l'entrepont, les cales et les postes de mât;
- g) le moyeu et les fixations de l'hélice de rechange;
- h) les rebords, les supports et les palans du pont-garage, les roufles;
- i) les poutres-caissons, les barrots de pont, les supports angulaires et les rabats-eau;
- j) les crochets des lattes de vaigrage (taquets de vaigrage à claire-voie);
- k) les coffrets de palan et les coffres à extincteurs;
- l) les panneaux d'écouille (tous les types, y compris MacGregor, pontons, etc.);
- m) sous les dépôts décollés et les écailles de rouille;
- n) les panneaux de trous d'homme et du bouchain;
- o) les poutres et supports creux;
- p) le côté collant du ruban adhésif habituellement utilisé dans les cales;
- q) les panneaux de descente, surtout les structures endommagées où du grain peut s'accumuler.

4.3 Insectes nuisibles courants dans le grain

Insectes primaires

Nom latin	Nom commun (anglais; français)	Acronyme
<i>Acanthoscelides obtectus</i> Say	Bean weevil; bruche du haricot	AOB
<i>Anagasta (=Ephestia) kuehniella</i> <i>kuehniella</i> Zell	Mediterranean flour moth; pyrale méditerranéenne de la farine	AKU
<i>Bruchus pisorum</i> L.	Pea weevil; bruche du pois	BPI
<i>Callosobruchus chinensis</i> L.	Cowpea weevil, black weevil; bruche chinoise	CCH
<i>Caulophilus latinasus</i> *	Broadnosed granary weevil; calandre du grain	CLA
<i>Cryptolestes ferrugineus</i> Steph.	Rusty grain beetle; cucujide roux	CFE
<i>Cryptolestes pusillus</i> Schonh.	Flat grain beetle; cucujide plat	CPU

<i>Cryptolestes turcicus</i> Grouv.	Flour mill beetle; cucujide longicorne	CTU
<i>Latheticus oryzae</i> Waterh	Longheaded flour beetle; ténébrion du riz	LOR
<i>Nemapogon granella</i> L.	European grain moth; fausse-teigne des grains	NGR
<i>Oryzaephilus mercator</i> Fauvel*	Merchant grain beetle; cucujide des grains oléagineux	OME
<i>Oryzaephilus surinamensis</i> L.	Sawtoothed grain beetle; cucujide dentelé des grains	OSU
<i>Plodia interpunctella</i> Hbn.	Indian meal moth; pyrale indienne de la farine	PIN
<i>Rhyzopertha dominica</i> Fab.	Lesser grain borer; capucin des grains	RDO
<i>Sitophilus</i> sp.	Weevil; calandre; charançon	SIT
<i>Sitotroga cerealella</i> Oliv.	Angoumois grain moth; alucite des grains	SCE
<i>Tenebroides mauritanicus</i> L.	Cadelle; cadelle	TMA
<i>Tribolium castaneum</i> Hbst.	Rust-red flour beetle; red flour beetle; rot-braune	TCA
<i>Tribolium confusum</i> Duv.	Confused flour beetle; tribolium brun de la farine	TCO
<i>Tribolium destructor</i>	Large flour beetle; tribolium de la farine	TDE
<i>Trogoderma inclusum</i>	warehouse beetle; trogoderme des denrées	TIN
<i>Trogoderma granarium</i> Everts	Khapra beetle; trogoderme des grains	TGR

* Étant donné les problèmes liés à son identification, cette espèce sera classée dans la catégorie des insectes primaires, dans le but d'aider l'inspecteur à prendre une décision.

Insectes secondaires (liste non exhaustive)

Nom latin	Nom commun (anglais; français)	Acronyme
<i>Acarus siro</i>	Grain mite; ciron de la farine	ASI
<i>Ahasverus advena</i> Waltl.	Foreign grain beetle; cucujide des grains	AAD
<i>Alphitobius diaperinus</i> Panz.	Lesser mealworm; ténébrion (petit) mat	ADI
<i>Alphitobius laevigatus</i> Fabr.	Black fungus beetle; ténébrion des champignons	ALA
<i>Attagenus (= megatoma) unicolor</i> Brahm	Black carpet beetle; attagène des tapis	AUN
<i>Carpophilus</i> sp.	Sap beetle; nitidule	CAR
<i>Cadra cautella</i> Walker	Almond moth; pyrale des amandes	CCA
<i>Cryptophagus</i> sp.	Fungus beetle	CRY

<i>Dermestes lardarius</i> L.	Larder beetle; dermeste du lard	DLA
<i>Endrosis sarcitrella</i> L.	White shouldered house moth; teigne de la colle	ESA
<i>Haplotinea ditella</i>	Nocturnal butterfly; Papillon nocturne	HDI
<i>Hofmannophila pseudospretella</i> Staint.	Brown house moth; teigne des semences	HPS
<i>Lasioderma serricornis</i> F.	Cigarette beetle; lasioderme du tabac	LSE
<i>Lathridius minutus</i> L.	Square-nosed fungus beetle	LMI
<i>Liposcelis bostrychophilus</i>	Psocid; Psoque	LBO
<i>Palorus ratzeburgi</i> Wissm.	Small eyed flour beetle	PRA
<i>Ptinus</i> sp.	Spider beetle; ptine	PTI
<i>Pyralis farinalis</i> L.	Meal moth; pyrale de la farine	PFA
<i>Tenebrio molitor</i> L.	Yellow mealworm; ténébrion meunier	TMO
<i>Tenebrio obscurus</i> F.	Dark mealworm; ténébrion obscur	TOB
<i>Tinea pallescentella</i>	Large pale clothes moth	TPA
<i>Tribolium audax</i> Halst.	American black flour beetle; tribolium noir d'Amérique	TAU
<i>Tribolium madens</i>	Black flour beetle; tribolium noir d'Europe	TMA
<i>Trogium pulsatorium</i> L.	Larger pale booklouse or deathwatch; psoque commun	TPU
<i>Trogoderma glabrum</i>	Glabrous cabinet beetle	TGL
<i>Trogoderma ornatum</i>	Dermestid beetle	TOR
<i>Trogoderma variabile</i>	Warehouse beetle; Trogoderme des grains	TVA
<i>Trogoderma versicolor</i>		TVE
<i>Typhaea stercorea</i> L.	Hairy fungus beetle; mycétophage du grain	TST
Larves de lépidoptère identifiables uniquement à l'ordre (espèce non déterminée) et Acaridae	Caterpillars and mites; chenilles	LLU
Ptinidae	Spider beetles; ptines	

4.4 Techniques d'échantillonnage de produits agricoles dans les cales d'un navire

L'échantillonnage complète l'inspection visuelle effectuée par l'inspecteur. Il faut prendre des échantillons de tous les types de grains/produits agricoles ou de résidus étant donné que les conditions de survie des insectes diffèrent d'une espèce à l'autre. Le nombre et la taille des échantillons varient en fonction de la taille et de l'état du navire. Les échantillons de produits déversés ou de produits en vrac qui se trouvent dans une cale devraient représenter environ 1,0 kg, mais les échantillons peuvent être plus petits au besoin lorsqu'il s'agit de recueillir des matières infestées ou de petites quantités d'une cargaison précédente. Lorsqu'une identification est nécessaire, consulter la section 4.11 du Manuel d'inspection à l'importation pour la préparation de spécimens qui devront être envoyés au laboratoire (<http://merlin/english/plaveg/protect/import/impte.asp>).

Échantillons :

- a) insectes individuels sans qu'il y ait présence de résidus de grains.
- b) Dans les cales vides, il faut prélever un échantillon composite de résidus de grains/produits agricoles dans diverses parties de la cale. En inspectant et prélevant les échantillons, il faut porter une attention particulière aux endroits fréquemment infestés et aux autres endroits où il y a des signes d'infestation par des insectes. Il faut prélever des échantillons lorsqu'il y a des résidus de grains ou qu'on soupçonne une infestation par des insectes ou encore qu'on observe des signes d'une telle infestation.
- c) Dans les cales partiellement remplies de grain américain, il faut faire une inspection visuelle et prélever au moins 2 échantillons composites par cale dans le périmètre de la cale. L'ACIA exige l'installation d'une cloison de séparation au-dessus du grain américain uniquement lorsque les autorités phytosanitaires officielles du pays importateur l'exigent. Pour faciliter l'inspection et l'échantillonnage, il est recommandé d'installer la cloison de séparation après l'inspection et après que les échantillons ont été jugés exempts d'insectes nuisibles. Si une cloison n'est pas requise, l'ACIA autorise le chargement de grain canadien sans cloison. Lorsqu'un inspecteur de l'ACIA juge qu'il est nécessaire de protéger l'intégrité du grain canadien, il peut exiger l'installation d'une cloison entre le grain américain et le grain canadien.
- d) Lorsque l'inspecteur soupçonne une infestation, mais qu'il est incapable de confirmer que le ou les échantillons sont exempts d'insectes nuisibles au moment de l'inspection, le bateau ne doit pas être classé comme « accepté » ou « passé » avant la réception des résultats du test de l'entonnoir Berlese. Ceci est particulièrement important lorsque les insectes risquent d'être inactifs à cause des basses températures.

Pour l'analyse des échantillons, consulter la procédure PI-003. Selon cette procédure, les échantillons doivent être analysés à l'aide de l'appareil à entonnoir Berlese, et le test doit se dérouler pendant 6 heures. Toutefois, les échantillons humides peuvent prendre plus de temps.

Nota : Lorsqu'il procède à une identification préliminaire des insectes sur les lieux, l'inspecteur doit faire en sorte de réchauffer l'insecte dans sa main pendant au moins une minute, selon la température, avant de déterminer si l'insecte est mort ou vivant.

4.5 Normes d'inspection

Les normes servent de guide à l'inspecteur pour prendre une décision relativement aux mesures requises avant de délivrer un formulaire d'autorisation de chargement.

Il faut se rappeler que les normes suivantes sont basées uniquement sur la présence d'insectes dans le grain. Lorsqu'on ne trouve que des insectes qui ne s'attaquent pas au grain, on peut se contenter d'un nettoyage et d'une pulvérisation localisée selon le nombre d'insectes trouvés. Lorsqu'on décèle des trogodermes des grains, une fumigation est requise dans tous les cas peu importe le nombre, alors que dans le cas d'un très petit nombre d'autres insectes, elle ne serait normalement pas requise. Lorsqu'on trouve « peu » d'insectes à plusieurs reprises dans le même endroit, il faut alors procéder à une recherche approfondie pour trouver l'origine du problème et le corriger par une pulvérisation. Lorsqu'il est impossible de procéder à un nettoyage adéquat, il peut alors se révéler nécessaire d'avoir recours à une fumigation. Compte tenu du fait que les espèces de *Trogoderma* peuvent être difficiles à identifier, il faut offrir au propriétaire du navire ou à l'agent deux options en cas de découverte d'espèces de *Trogoderma* : 1) procéder immédiatement à une fumigation ou 2) envoyer le spécimen à Ottawa pour le faire identifier et prendre les mesures qui s'imposent à partir du résultat obtenu. L'inspecteur ne délivrera un formulaire ACIA 1281 (Inspection de navires - chargement autorisé) qu'après avoir reçu les résultats d'identification d'Ottawa, ce qui pourra se traduire par un délai d'un à plusieurs jours.

Ces normes pourront être utilisées comme lignes directrices dans de nombreux cas, mais la décision de l'inspecteur pourra varier selon les circonstances.

Tableau des normes (selon Freeman, 1948)

Norme	Niveau de population	Décision
Absence ou très peu (à moins qu'il s'agisse de trogodermes, auquel cas voir 4.5)	≤ 3 insectes par du cale dans le cadre d'une recherche poussée sur tout le navire	Aucun traitement *
Peu	Insectes trouvés régulièrement, isolés ou généralement par groupes de 1 ou 3 dans le cadre d'une recherche poussée	Habituellement pulvérisation, ou fumigation au besoin (voir 4.5)
Beaucoup	Présence d'insectes manifeste ou régulière et fréquente	Fumigation

* Lorsqu'on trouve des insectes primaires, il faut procéder à une recherche plus poussée pour déterminer la source de l'infestation. Par exemple, le fait de trouver peu d'insectes dans un navire

muni de cloisons en bois peut être préoccupant, car les cloisons risquent d'abriter de nombreux insectes qui restent invisibles. Lorsque, dans le cadre d'une inspection, on trouve un insecte considéré comme un insecte justiciable de quarantaine par un pays importateur, il faut en aviser le gestionnaire national de la Section des grains et grandes cultures.

4.6 Matières étrangères

Les matières étrangères comprennent, entre autres : charbon, minerais, écailles de rouille, verre, écailles de peinture, eau croupie, huile libre ou film d'huile superficiel, peinture fraîche, sol et débris généraux.

Comme il est stipulé dans le *Règlement sur la protection des végétaux*, un inspecteur de l'ACIA peut exiger, le nettoyage, le traitement ou le déplacement d'un navire, ainsi que le nettoyage, le traitement, l'enlèvement ou l'élimination de marchandises ou d'autres choses pouvant présenter un risque phytosanitaire. Comme il est logique de supposer que du grain, des résidus de grain et même des écailles de peinture risquent d'abriter des organismes nuisibles invisibles, un inspecteur a manifestement le pouvoir d'exiger le nettoyage, l'enlèvement, l'élimination et le traitement de ces matières étrangères au besoin.

Toutefois, lorsqu'il s'agit d'autres types de matières étrangères, un inspecteur de l'ACIA peut exiger le nettoyage, l'enlèvement, l'élimination ou le traitement si :

- 1) l'inspecteur estime que les matières étrangères peuvent présenter un risque phytosanitaire (c.-à-d. qu'elles peuvent abriter un organisme nuisible);
- 2) l'inspecteur ne peut pas inspecter adéquatement toute la cale ou un endroit à la recherche de risques phytosanitaires à cause de la présence de matières étrangères.

Dans les cas susmentionnés, l'inspecteur a le pouvoir d'exiger le nettoyage, l'enlèvement, l'élimination ou le traitement des matières étrangères avant de déclarer une cale « acceptée » ou « passée ».

Dans le cas où un inspecteur trouve des matières étrangères, mais qu'il juge que ces matières étrangères ne présentent pas un risque phytosanitaire, il peut transmettre l'information au gardien de port et lui recommander d'exiger le nettoyage des matières étrangères avant d'autoriser le chargement du navire. Cela peut être fait verbalement ou par écrit sur le formulaire ACIA 1281 (Inspection de navires - chargement autorisé) ou ACIA 1288 (Inspection de navires - chargement non autorisé).

Il incombe à l'inspecteur de juger ce qui constitue une quantité acceptable d'écailles de rouille et le risque associé aux produits agricoles ou aux produits de grain présents ou non derrière ces écailles. Il ne doit pas y avoir d'écailles de rouille sous les panneaux d'écouille ou dans tout autre endroit entrant en contact avec du grain. Toutefois, les autres endroits qui ne viennent pas en contact avec du grain ne doivent pas nécessairement être exempts d'écailles de rouille légères.

L'inspecteur doit indiquer en détails les conditions qui rendent la cale impropre au chargement de grain et qui doivent être corrigées sur le formulaire ACIA 1288 (Inspection de navires - chargement non autorisé). L'inspecteur ne doit pas indiquer comment corriger le problème (p. ex. l'inspecteur ne doit pas recommander l'application de peinture, etc.)

4.7 Matériel d'inspection de base

Le matériel d'inspection suivant est utilisé par tous les inspecteurs de navire au Canada :

- a. Une lampe de mineur (lampe de chapeau) est recommandée pour laisser les mains libres. Cette lampe peut être munie d'un bloc-piles rechargeable ou de piles jetables.
- b. Des sacs en plastique, des bocaux ou des fioles pour contenir les échantillons et les spécimens.
- c. Un crayon ou un stylo pour étiqueter les échantillons et les spécimens et pour remplir les formulaires.
- d. Une sangle à la taille pour fixer le bloc-piles le cas échéant.
- e. Pour les communications, un appareil radio émetteur-récepteur VHF ou UHF antidéflagrant. Un téléphone cellulaire devrait être utilisé lorsque l'appareil radio émetteur-récepteur ne peut pas composer le numéro d'urgence. Nota : il ne faut pas utiliser un téléphone cellulaire dans les endroits où il y a risque d'explosion, à cause de la possibilité d'étincelles.
- f. Une loupe simple (10 - 15X).
- g. Un couteau de poche.
- h. Un marteau pied-de-biche (10 po) pour ouvrir, servir de levier ou gratter.
- i. Une craie pouvant être utilisée dans les cales pour attirer l'attention sur les structures présentant un problème, utile notamment dans les inspections de suivi.
- j. Un carnet d'identification des insectes de produits entreposés.
- k. Les formulaires d'inspection de navire nécessaires.
- l. Le matériel de sécurité décrit à la section 7.2.

5.0 Procédure d'inspection des vraquiers

Résumé de la procédure

L'objectif de l'inspection d'un navire est de déterminer s'il est adéquat pour transporter du grain (c.-à-d. qu'il est exempt d'organismes nuisibles pouvant infester le grain ou les produits du grain). Les inspecteurs doivent inspecter les navires conformément à la présente procédure PI-008. Pour inspecter un navire, il est recommandé que l'inspecteur utilise le matériel d'inspection spécifié et qu'il soit au fait de tous les aspects structureaux d'un navire, qu'il connaisse les endroits les plus fréquemment infestés, qu'il prélève les échantillons nécessaires, qu'il suive les directives contenues dans les normes d'inspection, qu'il identifie les organismes comme il est indiqué dans la procédure PI-003 et qu'il respecte la procédure d'inspection.

5.1 Demandes d'inspection

L'agent maritime a la responsabilité de demander une inspection du navire par l'ACIA lorsque toutes les cales du navire sont prêtes pour l'inspection. L'agent doit remplir le formulaire ACIA 5414 (Demande d'inspection de navire) et fournir toute l'information requise sur le formulaire. L'agent peut faire parvenir le formulaire rempli par télécopieur au bureau de l'ACIA local. La direction du centre opérationnel détermine le délai d'exécution et les heures de service requises.

L'agent maritime doit prendre les dispositions nécessaires pour l'ouverture des écoutilles avant l'inspection. L'agent maritime doit également avertir les autorités du navire de mettre à la disposition de l'inspecteur durant l'inspection des échelles conformes au *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail* (RCSST) ou le *Règlement sur la sécurité et la santé au travail (navires)* (RSSTN). Le système hydraulique des panneaux d'écouille doit fonctionner adéquatement en tous temps. Si nécessaire, il faut enlever la neige des systèmes d'ouverture d'écouille en hiver.

5.2 Prévision des inspections

L'inspecteur doit vérifier dans les fichiers les rapports d'inspection du navire précédent et prendre note des autres noms que le navire aurait pu avoir auparavant. L'inspecteur doit également vérifier son matériel pour être sûr d'avoir tous les outils nécessaires et en bon état.

5.3 Embarquement de l'inspecteur

L'inspecteur doit être présent à l'endroit demandé pour commencer l'inspection le plus possible à l'heure prévue. Lorsque des retards sont prévus, il faut en avertir l'agent maritime le plus tôt possible.

Avant l'inspection, l'inspecteur doit obtenir de l'agent maritime la confirmation que la passerelle a été bien entretenue. L'inspecteur doit se présenter au personnel du navire (capitaine, second ou officier de chargement), mentionner l'objet de sa visite et demander l'aide de ces personnes pour accélérer le processus d'inspection.

L'inspecteur doit inscrire toute l'information pertinente sur le formulaire ACIA 1309 (Rapport d'inspection des navires). La plupart de l'information se trouve sur le formulaire ACIA 5414 (Demande d'inspection de navire), mais il est toujours conseillé de vérifier cette information lors de la réunion avec le capitaine, le second et l'agent une fois à bord.

Il est important de vérifier, entre autres, les cargaisons et les pays d'origine précédents, la destination de la cargaison à charger, le nom précédent du navire (s'il y a lieu), l'indicatif d'appel, les mesures de lutte contre les insectes prises récemment dans les cales et les produits utilisés. Lorsqu'une cale ou un espace mort ont été traités récemment, l'inspecteur doit vérifier que les lieux ont été adéquatement ventilés après le traitement. Dans le cas contraire, l'inspecteur peut exiger une ventilation et remettre l'inspection à plus tard. Une inspection annulée de la sorte doit être facturée, car il incombe aux agents de voir à ce que le navire soit prêt pour l'inspection.

Un officier du bord doit accompagner les inspecteurs dans les cales. Les cales réinspectées sont traitées et nettoyées plus régulièrement comme il se doit lorsqu'un officier du bord a observé directement les endroits à problème. Lorsqu'un inspecteur de l'ACIA doit utiliser un hélicoptère pour monter à bord d'un navire, les Lignes directrices applicables aux installations destinées aux hélicoptères à bord des navires de Transport Canada doivent être respectées.

(<http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/TP/tp4414/TP4414F.pdf>)

5.4 Inspection de cales vides

Avant chaque inspection, les panneaux d'écouille doivent être ouverts au moins partiellement pour permettre une ventilation adéquate, un éclairage adéquat et ménager à l'inspecteur tout l'espace nécessaire à l'exercice de ses fonctions. L'inspection d'un navire ne doit avoir lieu qu'à la lumière du jour, sauf en Colombie-Britannique où la direction de l'ACIA autorise les inspections de nuit. Lorsque la lumière du jour n'est pas suffisante, un éclairage d'appoint doit être fourni dans les cales selon les dispositions du RSSTN. Il est important de disposer d'un éclairage adéquat pour effectuer une évaluation pertinente de l'état de la cale. On ne doit pas utiliser du matériel de service au-dessus des cales vides durant l'inspection. Le bateau ne doit pas non plus être déplacé durant l'inspection des cales. À remarquer qu'il incombe à l'inspecteur de connaître les pratiques de sécurité établies par son centre opérationnel.

Lorsque l'inspecteur pénètre dans la cale, il doit garder à l'esprit les endroits les plus fréquemment infestés et examiner le plus de ces endroits possible. L'inspecteur doit inspecter les structures supérieures à mesure qu'il descend sur l'échelle, en s'arrêtant à divers niveaux de façon à bien évaluer les lieux. On recommande à l'inspecteur d'utiliser l'échelle simple pour descendre dans la cale et l'échelle australienne pour remonter. Certaines caractéristiques de la cale ou de l'échelle peuvent exiger de l'inspecteur qu'il n'utilise que l'échelle simple ou l'échelle australienne. En utilisant l'échelle simple et l'échelle australienne, l'inspecteur peut examiner les deux côtés de la structure supérieure pour déterminer s'il y a un problème et si des mesures correctives s'imposent. L'inspecteur doit toujours demander à l'officier du bord de l'accompagner et de le précéder lorsqu'il emprunte les échelles pour descendre dans la cale et remonter. Il s'agit là d'une mesure de sécurité importante, car en observant comment l'officier utilise l'échelle, l'inspecteur est davantage en mesure de déterminer la sécurité et la stabilité de l'échelle. Durant l'inspection, l'inspecteur peut à tout moment demander à l'officier du bord de détacher du matériel d'une structure pour lui permettre de l'examiner.

L'inspection se poursuit au niveau du plafond de ballast : l'inspecteur examine le plafond de ballast, les cloisons et les parois à partir du plafond de ballast. Lorsqu'un endroit ne peut pas être convenablement évalué à partir du plafond de ballast, l'inspecteur peut alors monter sur les parois ou les cloisons en prenant toutes les mesures de sécurité énoncées dans l'analyse du risque professionnel. Lorsque l'inspecteur estime qu'il a correctement évalué la partie inférieure de la cale et prélevé des échantillons s'il y a lieu, l'inspection se poursuit avec l'évaluation finale de la partie supérieure de la cale que l'inspecteur effectue en montant sur l'échelle. Si, en montant, l'inspecteur a demandé qu'une structure soit détachée du matériel pour l'examiner, il doit retourner au niveau du plafond de ballast pour examiner ce matériel et pour prélever des échantillons.

L'inspecteur doit déterminer, si possible avant de quitter la cale, si la cale sera classée comme « acceptée » ou devra faire l'objet de certaines mesures. Par exemple, un nettoyage et un dérouillage, mesures indiquées par l'inspecteur, peuvent s'imposer avant qu'il soit possible de détecter ou d'évaluer adéquatement une infestation. Si une cale inspectée plus tard se révèle infestée ou contaminée par une cargaison précédente, l'inspecteur peut, selon la situation, juger utile de retourner dans une cale préalablement acceptée pour vérifier que rien n'est passé inaperçu. La méthode d'inspection préférée consiste à faire une évaluation complète de la cale à la première visite. S'il n'est pas possible d'évaluer adéquatement les structures supérieures ou les poutres, l'inspecteur doit décider à ce moment si une inspection de la haute structure est nécessaire. Si l'inspecteur décide qu'une inspection de la haute structure s'impose, il doit remplir un formulaire ACIA 1281 (Inspection de navires - chargement autorisé) dans lequel il indique si une inspection de la haute structure sera exécutée ou si un chargement peut avoir lieu sans interruption. Lorsqu'une inspection de la haute structure de la cale révèle que cette partie de la cale nécessite un nettoyage, un séchage, un dérouillage ou un traitement, l'inspecteur remplit un formulaire ACIA 1288 (Inspection de navires - chargement non autorisé) qui précise les travaux requis pour que le navire soit de nouveau approuvé. Si l'inspection de la haute structure ne révèle rien, le chargement peut se poursuivre conformément à l'autorisation déjà accordée, sans qu'il soit nécessaire de remplir d'autres documents.

5.5 Inspection de cales partiellement remplies

Il faut pénétrer dans une cale partiellement remplie de grain et éclairer celle-ci comme il est décrit dans la section 5.4. L'inspection se fait de la même façon que pour une cale vide, sauf que l'inspecteur doit marcher sur la masse de grain présente dans la cale pour inspecter le reste de la cale. L'inspecteur doit toujours être prudent lorsqu'il marche sur du grain (notamment sur des produits, comme le lin, qui peuvent se comporter comme du sable mouvant).

Dans le cas de cales partiellement remplies de grain américain, il faut prélever deux échantillons composites de la cargaison présente outre les échantillons de résidus normalement prélevés (voir la section 4.4(c)). L'inspecteur peut prélever les échantillons de la cargaison en marchant sur le grain et en mettant une poignée de grain dans un sac en plastique. La méthode d'échantillonnage consiste à prélever des échantillons de diverses parties de la cargaison, en incluant habituellement des échantillons prélevés dans les coins et dans les dépressions où des insectes pourraient s'accumuler. En ce qui concerne le prélèvement des échantillons de résidus, l'inspecteur doit consulter la procédure PI-002 (Échantillonnage des grains et des produits des grandes cultures, de leurs résidus et des petits organismes associés) qui décrit la procédure à suivre dans ce cas.

Comme dans le cas d'une cale vide, l'inspecteur doit, si possible, décider si la cale sera déclarée « passée » ou déterminer quelles mesures devront être prises avant de quitter la cale. Si l'inspecteur a des doutes concernant l'état sanitaire de la haute structure, il doit procéder à l'inspection de la haute structure (voir la section 5.9). L'inspecteur ne doit pas déclarer la cale « passée » à moins d'être raisonnablement sûr qu'elle n'est pas infestée par des insectes. Une inspection visuelle des échantillons devrait donner un bon indice des possibilités d'infestation. En cas de doute à propos de la possibilité d'infestation de la cale ou de la cargaison présente, l'inspecteur ne doit pas déclarer la cale « passée » tant que les échantillons n'ont pas été analysés

et trouvés négatifs. L'inspecteur ne doit jamais déclarer une cale « approuvée » ou « passée » sous la pression des autorités du navire.

Si la cargaison de grain américain est infestée, il faut procéder de la façon suivante. Il faut délivrer un formulaire ACIA 1288 (Inspection de navires - chargement non autorisé) précisant que nul ne pourra pénétrer dans la cale (sauf le fumigateur et son(sa) assistant(e)) tant que le processus de fumigation ne sera pas terminé et que l'inspecteur n'aura pas reçu un certificat de dégazage (pour réduire le risque de contamination croisée entre les cales). La cargaison doit être traitée et un échantillon doit être prélevé après le traitement pour vérifier l'efficacité du traitement avant que la cale soit acceptée. Si la cale est infestée, mais que les résultats de l'échantillon indiquent que la cargaison existante n'est pas infestée, il faut préciser les mesures correctives à apporter sur un formulaire ACIA 1288 (Inspection de navires - chargement non autorisé). Toutes les mesures correctives (c.-à-d. nettoyage, traitement, fumigation) doivent avoir été apportées avant que la cale puisse être déclarée « passée » et que le chargement puisse commencer.

Lorsqu'un inspecteur est avisé qu'un navire exigeant une inspection de la haute structure se rend dans un autre port au Canada, il doit trouver où se rend le navire et indiquer à l'inspecteur de navire ou au bureau local de l'ACIA les mesures qui ont été prises sur ce navire et celles qui restent à exécuter.

5.6 Inspection des laquiers à auto-déchargement

La procédure d'inspection précédente s'applique également aux laquiers à auto-déchargement. Toutefois, ces derniers sont munis de matériel spécial (convoyeurs, courroies, trémies et mât de déchargement) qui doit être inspecté et qui nécessite le prélèvement d'échantillons.

5.7 Résultats de l'inspection

Lorsque l'inspection de la cale est terminée, l'inspecteur discute des résultats de l'inspection avec l'agent maritime et l'officier du navire ou le capitaine. Tous les traitements (nettoyage et/ou mesures de lutte contre les insectes) et les inspections subséquentes prescrites par l'inspecteur doivent faire l'objet de discussion avec les parties susmentionnées.

L'inspecteur doit délivrer un formulaire ACIA 1281 (Inspection de navires - chargement autorisé), un formulaire ACIA 1288 (Inspection de navires - chargement non autorisé) ou une combinaison des deux pour chaque cale inspectée. Ces formulaires doivent décrire précisément et clairement l'état des cales au moment de l'inspection. Si les cales n'étaient pas prêtes pour l'inspection, aucun document n'est produit à leur sujet.

Après avoir rempli les formulaires, l'inspecteur n'est pas obligé d'attendre que les autres personnes aient accompli leur tâche au delà d'un délai raisonnable qu'il détermine lui-même. Lorsque l'inspecteur décide de quitter avant les autres, l'agent s'occupe de son transport.

Après l'inspection, il faut remplir le formulaire ACIA 1309 (Rapport d'inspection des navires), facturer les droits exigés et consigner l'information sur le programme de traitement au bromure de méthyle (voir la partie e) ci-après) s'il y a lieu.

Les formulaires doivent être remplis et les données informatiques entrées de la façon suivante :

- a) ACIA 1281 (Inspection de navires - chargement autorisé). Ce document indique que l'inspecteur est complètement satisfait de l'état sanitaire des cales indiquées et que ces dernières peuvent servir à charger du grain. Une cale peut être « acceptée » ou « passée ». Une cale est dite « acceptée » tel qu'indiqué sur le formulaire ACIA 1309, lorsque toute la cale a été examinée. Une cale est dite « passée » tel qu'indiqué sur le formulaire ACIA 1309, lorsqu'une partie n'a pas été examinée à cause de la présence d'une cargaison (c.-à-d. une cale partiellement remplie de grain américain).

Lorsqu'il s'agit de cales à entrepont, chaque partie de la cale doit être acceptée ou passée comme suit : dans le cas de cales à un entrepont, on indique LH pour la cale inférieure et T/D pour l'entrepont; dans le cas de cales à deux entreponts, on indique LH pour la cale inférieure, LT/D pour l'entrepont inférieur et UT/D pour l'entrepont supérieur.

Lorsqu'il s'agit de cales munies d'une cloison non permanente installée par un pont roulant avant l'inspection, les deux parties de la cale doivent être acceptées ou passées en un bloc.

Dans le cas des cales exigeant une inspection de la haute structure, il faut remplir la deuxième partie du formulaire 1281 (Inspection de navires - chargement autorisé), en indiquant que le chargement de ces cales sera interrompu pour permettre une inspection plus poussée. Si la haute structure de la cale doit être nettoyée à nouveau, séchée, dérouillée ou traitée après l'inspection de la haute structure, l'inspecteur doit délivrer le formulaire ACIA 1288 (Inspection de navires - chargement non autorisé) précisant en détail les travaux requis pour que le chargement soit accepté à nouveau. Si l'inspection de la haute structure ne révèle rien, le chargement peut se poursuivre sans qu'il soit nécessaire de remplir d'autres documents, car l'inspecteur l'a déjà approuvé.

L'inspecteur doit dater et signer le formulaire et indiquer l'heure. Le formulaire est constitué d'un ensemble de 4 exemplaires à être distribués comme suit : l'original doit être remis à l'agent; un exemplaire va au gardien de port (en C.-B., cet exemplaire est remis à l'officier du bord qui le donne aux manutentionnaires au moment du chargement), un exemplaire est destiné à l'officier du bord (qui le remet aux manutentionnaires dans les régions autres que la C.-B.) et l'inspecteur conserve un exemplaire. On peut faire des photocopies estampillées et signées au besoin. L'ACIA impose des droits pour émettre de nouveau un document.

- b) ACIA 1288 (Inspection de navires - chargement non autorisé). Ce document indique que l'état sanitaire des cales indiquées ne respecte pas les normes minimales pour charger du grain. L'inspecteur doit remplir les sections pertinentes du formulaire pour indiquer toutes les mesures correctives requises (traitement, nettoyage, dérouillage et/ou séchage) dans les cales indiquées avant qu'une nouvelle inspection soit effectuée. Le formulaire original doit être remis à l'agent, un exemplaire va à l'officier du bord, un exemplaire va au gardien de port et l'inspecteur en garde un exemplaire. Si la réinspection est faite par un autre bureau, il faut que ce dernier reçoive également un exemplaire du formulaire. L'inspecteur ne doit pas indiquer le nom de l'ingrédient actif du produit à utiliser ni la dose à employer si un traitement (pulvérisation de pesticide ou fumigation) doit être appliqué. Le choix du fumigant ou du pesticide revient au fumigateur ou à l'opérateur antiparasitaire agréé. Si les autorités du navire souhaitent effectuer eux-même le traitement, ils doivent indiquer en détail les produits qu'ils prévoient utiliser avant de commencer le traitement.
- c) ACIA 1309 (Rapport d'inspection des navires). Ce document doit être rempli par l'inspecteur. Le bureau d'inspection conserve ce rapport qui renferme toutes les données concernant le navire et les résultats de l'inspection. Ces rapports sont très utiles pour connaître les données historiques d'un navire et pour préparer les inspections futures. C'est le bureau qui a inspecté le navire qui conserve ce document pour consultation future.
- d) Toutes les inspections de navire sont assujetties aux droits applicables. Les centres opérationnels peuvent imposer des frais supplémentaires. Il faut consulter la direction du centre opérationnel à ce sujet.
- e) L'information pertinente sur l'utilisation du bromure de méthyle doit être consignée sur le formulaire approprié qui se trouve sur le lecteur O:\APHD\PPD\GFCrops\MBR. Un exemplaire de ce formulaire rempli doit être acheminé à la personne responsable du programme sur le traitement au bromure de méthyle.

5.8 Deuxième inspection et inspections subséquentes

Une deuxième inspection doit être effectuée après le traitement ou nettoyage requis. La réinspection est nécessaire pour vérifier que :

- a) le traitement ou nettoyage prescrit a réellement été effectué;
- b) tous les insectes qui infestaient les espaces prévus pour le chargement de grain sur le navire ont été éliminés;
- c) le navire satisfait aux exigences du formulaire ACIA 1288 (Inspection de navires - chargement non autorisé) original.

L'agent maritime doit indiquer au bureau d'inspection le moment où le navire est prêt pour la réinspection selon la même procédure exposée en détail à la section 5.4. Lorsque les cales ont dû être fumigées, un rapport du fumigateur doit être remis à l'inspecteur avant que toute réinspection puisse être effectuée. Avant de pénétrer dans une cale qui a été fumigée ou qui a reçu un traitement, l'inspecteur doit consulter la section 6.0 et être familier avec les pratiques de sécurité

établies par son centre opérationnel avant de pénétrer dans des cales qui ont été fumigées ou ont reçu un autre traitement.

L'inspecteur doit vérifier que toutes les mesures correctives indiquées dans le formulaire ACIA 1288 (Inspection de navires - chargement non autorisé) ont été apportées et que les traitements se sont révélés efficaces. L'inspecteur doit se rappeler que lors de la deuxième inspection, des insectes risquent d'être davantage visibles aux endroits où des résidus ont été enlevés.

5.9 Inspection de la haute structure

Une inspection de la haute structure est un examen de la structure supérieure de la cale, exécuté dans les derniers stades du chargement lorsque le grain est à une hauteur suffisante pour permettre à l'inspecteur de marcher à la surface de la cargaison et d'examiner les poutres et les structures de près. Lorsque l'état sanitaire de la structure supérieure ou des poutres ne peut pas être adéquatement déterminée au cours de l'inspection initiale, une inspection de la haute structure s'impose.

L'inspecteur doit rechercher la collaboration de l'agent maritime, du capitaine et de l'entreprise de manutention pour que ceux-ci l'avertissent de l'heure approximative où la cargaison dans la cale atteindra la hauteur voulue pour une inspection de la haute structure (hauteur suffisante pour permettre à l'inspecteur de marcher à la surface du grain et observer l'état des structures sous le pont). À ce moment, le chargement du grain dans la cale doit être interrompu pour permettre à l'inspecteur d'effectuer l'inspection de façon sécuritaire. L'ACIA peut (paragraphe 58 (2) du *Règlement sur la protection des végétaux*) exiger l'arrêt du chargement d'un navire pour des motifs d'inspection. La requête d'interrompre le chargement doit être faite au contremaître ou au superviseur de l'équipe de chargement. Si le chargement n'a pas été interrompu tel que prescrit, l'inspecteur peut ordonner le déchargement d'une quantité suffisante de grain pour pouvoir évaluer adéquatement la haute structure de la cale.

Une inspection de la haute structure s'effectue de la même façon que l'inspection d'une cale partiellement chargée (section 5.5). Il n'est pas toujours nécessaire d'effectuer une inspection de la haute structure de toutes les cales. L'inspection de deux ou trois cales peut fournir à l'inspecteur suffisamment de données pour déterminer l'état des autres cales et pour approuver le chargement des autres cales ou exiger des traitements. Toutefois, lorsque l'inspecteur n'estime pas judicieux d'inspecter quelques cales seulement ou qu'il a observé des variations d'une cale à l'autre lors de l'inspection initiale, il doit alors inspecter toutes les cales.

Résultats de l'inspection de la haute structure

- a) Aucun problème. Aucune mesure n'est prise et aucun autre certificat ou formulaire n'est délivré. L'inspecteur doit indiquer sur le formulaire 1309 (Rapport d'inspection des navires) que l'inspection de la haute structure a eu lieu et que cette dernière ne présentait pas de problème.

- b) Des défauts mineurs sont décelés. Un nettoyage subséquent peut être fait en présence de l'inspecteur. Il y a des situations où il est peu probable que des insectes soient présents. L'inspecteur doit être sûr que le nettoyage des autres cales sera bien effectué par l'équipage en son absence. Aucune autre certificat ou formulaire n'est délivré. L'agent et le capitaine doivent être informés de la décision de l'inspecteur.
- c) La haute structure doit faire l'objet d'un nettoyage général. Il faut faire en sorte de réduire la contamination du grain durant le nettoyage (p. ex. placer une bâche sur le grain sous la structure avant de commencer à la nettoyer). Il faut recueillir les résidus dans des seaux. Le nettoyage doit être terminé avant le début de l'application d'un insecticide de contact.

Lorsqu'une pulvérisation est ordonnée, il faut délivrer un formulaire ACIA 1288 (Inspection de navires - chargement non autorisé) pour les cales qui nécessitent un traitement, et ces cales doivent faire l'objet d'une réinspection. Si les traitements sont effectués comme il est stipulé dans le formulaire ACIA 1288, il faut alors délivrer un formulaire ACIA 1281 (Inspection de navires - chargement autorisé) pour toutes les cales chargées. Un formulaire ACIA 1288 n'est délivré que pour les cales qui exigent un traitement et pour lesquelles un chargement n'est pas autorisé.

- d) Une infestation est décelée sur les superstructures des deux première cales, et l'inspecteur soupçonne qu'il en est de même pour toutes les cales. Il faut alors délivrer un formulaire ACIA 1288 (Inspection de navires - chargement non autorisé) pour toutes les cales de manière à interrompre le chargement, soit jusqu'à l'obtention des résultats de l'analyse en laboratoire ou la précision de tous les traitements requis. Lorsqu'un petit nombre seulement d'insectes des produits entreposés sont détectés, il faut procéder à un nettoyage (voir la procédure dans la partie c) suivi d'un traitement par pulvérisation. L'inspecteur doit veiller à ce que les traitements prescrits soient effectués dans toutes les cales infestées. L'inspecteur ne peut délivrer un formulaire ACIA 1281 (Inspection de navires - chargement autorisé) que lorsque la dernière cale qui doit être chargée est jugée satisfaisante.
- e) Il y a infestation générale du grain, et les superstructures sont complexes. Il faut alors un nettoyage général, puis une fumigation ou un traitement local des superstructures des cales. Il faut d'abord traiter les superstructures ou fumiger la totalité des cales. Par la suite, il faudra indiquer au personnel du navire d'effectuer un nettoyage général des superstructures, en prenant garde d'éviter la contamination du grain (voir la procédure dans la partie c). Après ces deux opérations, l'inspecteur doit réinspecter les cales et les superstructures à la recherche d'organismes nuisibles et de résidus. Ce n'est que lorsque l'inspecteur est convaincu que le grain n'est plus infesté et que les superstructures ont été adéquatement nettoyées qu'il peut délivrer un formulaire ACIA 1281 (Inspection de navires - chargement autorisé) de façon à autoriser le chargement final de la ou des cales. Il faut facturer les droits prévus par l'Avis sur les prix de l'ACIA.

6.0 Traitements

La méthode de traitement prescrite pour lutter contre les insectes dans les navires varie en fonction de l'ampleur de l'infestation, de sa localisation et de la structure du navire. Les traitements requis doivent être précisés dans le formulaire ACIA 1288 (Inspection de navires - chargement non autorisé) délivré par l'inspecteur. L'inspecteur ne doit pas préciser l'emploi d'un produit antiparasitaire particulier. Il incombe à l'agent maritime de contacter un opérateur antiparasitaire agréé et de prendre des dispositions avec lui pour que le traitement requis soit effectué. Il revient à l'opérateur antiparasitaire d'utiliser les produits homologués en vertu de la *Loi sur les produits antiparasitaires* et de les utiliser comme il est indiqué sur l'étiquette. L'inspecteur n'est pas responsable de l'efficacité du traitement.

L'efficacité du traitement est déterminée par l'inspecteur au cours d'une réinspection des cales. L'inspecteur effectue une réinspection après avoir reçu le rapport de fumigation de l'opérateur antiparasitaire. En cas de traitement au moyen d'un insecticide de contact, l'inspecteur effectue une réinspection une fois le délai d'attente écoulé. Dans le cas d'une fumigation, une personne autorisée doit délivrer un certificat de dégazage, comme il décrit par Développement des ressources humaines Canada (DRHC) dans le Code canadien du travail (CCT), avant que l'inspecteur puisse pénétrer dans la cale. Lorsque l'inspecteur ne peut recueillir que des cadavres d'insecte après le traitement, il peut alors estimer que le traitement a été efficace. Dans ce cas, et lorsque les conditions prescrites dans le formulaire ACIA 1288 (Inspection de navires - chargement non autorisé) sont remplies, l'inspecteur doit délivrer un formulaire ACIA 1281 (Inspection de navire - chargement autorisé). Lorsque l'inspecteur détermine que le traitement n'a pas été efficace, il peut exiger qu'un autre traitement soit effectué. L'inspecteur doit être au courant que certains insectes prennent plus de temps que d'autres à mourir après un traitement (p. ex. les larves de lépidoptères). Dans de tels cas, il peut être nécessaire d'attendre plus longtemps avant de déterminer si le traitement a été efficace.

Dans le cas des infestations localisées, on peut nettoyer la zone infestée, puis pulvériser un insecticide à effet rémanent. Lorsque l'inspecteur le juge bon, on peut, par mesure de précaution, pulvériser un pesticide à la surface du grain (l'étiquette du pesticide doit indiquer qu'il s'agit là d'un emploi approuvé du produit). Dans les cas extrêmes où l'infestation est importante et généralisée, il sera peut être nécessaire de décharger complètement la cargaison et fumer le grain dans le silo et toutes les cales du navire pour éliminer toute possibilité d'infestation de la cargaison.

6.1 Rapport du fumigateur (certificat de traitement et certificat de dégazage)

L'inspecteur doit obtenir une copie du rapport du fumigateur (annexe A) avant de réinspecter une cale qui a été fumigée. L'inspecteur doit prendre connaissance des détails du traitement dans ce rapport. Les données sur le traitement doivent indiquer que la concentration minimale prescrite (selon les spécifications figurant sur l'étiquette) du produit utilisé a été maintenue pendant toute la durée du traitement requis de façon à atteindre le CT (concentration x temps) requis pour la température de la cale. Le formulaire doit indiquer les concentrations enregistrées à des intervalles de 2 heures pendant la durée du traitement. La température de la cale doit figurer sur le rapport.

La température des marchandises doit également être indiquée dans les cas où il y a fumigation de cargaisons complètes ou partielles. Cette information doit être fournie par le fumigateur et acheminée, en même temps que le certificat de fumigation, à l'agent de l'ACIA responsable de l'inspection du navire avant la réinspection pour permettre à l'inspecteur d'examiner l'information avant de remonter à bord.

Le rapport doit indiquer le moment où le gaz a été expulsé de la cale et le moment où la cale a été déclarée dégazée. Un certificat de dégazage ne peut être délivré que par une personne qualifiée selon le CCT, RCSST, partie X Substances dangereuses, Contrôle des risques, 10.10 (3), et RSSTN, partie VIII Substances hasardeuses, Définitions, Contrôle des risques 8.22 (2). Le Code canadien du travail se trouve à l'adresse suivante : <http://lois.justice.gc.ca/>. Le certificat de « dégazage » est basé sur différentes concentrations selon le fumigant utilisé. Il faut consulter l'étiquette du produit dans ce cas.

6.2 Fumigation de cales vides

Lorsque l'inspecteur ordonne la fumigation d'une cale vide, il faut consulter la liste complète des produits appropriés sur le site de l'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire (ARLA) (www.pmara-arla.gc.ca). Pour toute fumigation à bord d'un navire, l'opérateur antiparasitaire doit envoyer un avis d'intention de fumiger au Bureau de la sécurité des navires de la Garde côtière canadienne le plus près, comme il est stipulé dans le *Règlement sur la fumigation des navires (Loi sur la marine marchande du Canada)*. Pour toute question relative à l'emploi de pesticides à des fins de fumigation, s'adresser à l'ARLA.

Lorsqu'on choisit un fumigant comme le bromure de méthyle (CH_3Br), il faut tenir compte de ce qui suit :

Le bromure de méthyle est le fumigant le plus utilisé dans les navires vides.

- La fumigation au bromure de méthyle ne doit pas avoir lieu lorsque la température de la cale est $< 5^\circ\text{C}$. Dans ce cas, le fumigateur doit chauffer la cale pour porter la température à 5°C avant de commencer la fumigation. Le fumigateur ne doit pas augmenter la dose de bromure de méthyle pour compenser la basse température. La norme de température minimale de 5°C doit également être respectée durant la période d'aération pour permettre une aération adéquate.
- Lorsque la température de la cale est de l'ordre de 15°C , la dose recommandée est de $16\text{-}24\text{ g/m}^3$ ($16\text{-}24\text{ oz}/1000\text{ pi}^3$) pour une durée d'exposition pouvant atteindre 24 heures.
- Pour chaque tranche de 5°C de température en moins, on peut augmenter la dose de 10 g/m^3 ($10\text{ oz}/1000\text{ pi}^3$).
- Dans le cas d'une infestation à *Trogoderma granarium* (trogoderme des grains), il faut utiliser la limite supérieure de la dose pendant la durée maximale d'exposition, soit 24 heures.

Le rapport du fumigateur doit indiquer ce qui suit :

- La dose de bromure de méthyle doit se situer dans la fourchette des doses recommandées pour la température mesurée dans la cale, et la concentration de bromure de méthyle ne doit jamais

avoir chuté en bas de la limite inférieure de la dose durant le traitement. Pour le vérifier, il faut des mesures prises dans les parties inférieure et supérieure de la cale. Le rapport du fumigateur doit également indiquer les températures maximale et minimale de l'espace et/ou de la marchandise, la quantité de fumigant utilisée, y compris le gaz ajouté durant la fumigation, des lectures de la concentration et l'heure correspondant à ces lectures et le temps d'exposition au gaz.

Le certificat de dégazage est basé sur l'atteinte d'une concentration de bromure de méthyle < 1,0 ppm. Cette certification ne doit être délivrée que par une personne qualifiée aux termes du CCT.

6.3 Fumigation de cales remplies ou partiellement remplies

Lorsqu'un inspecteur découvre que la structure de la cale, la cargaison existante ou les deux sont infestés (cales totalement ou partiellement remplies) et qu'il détermine qu'une fumigation pourrait éliminer l'infestation, il peut ordonner la fumigation. Il doit tenir compte dans ce cas de la température, de la marchandise, des contraintes de nature structurale, de la durée du traitement et des temps d'aération. Lorsque l'inspecteur ordonne la fumigation d'une cale remplie ou partiellement remplie, un fumigant libérant de la phosphine (voir la liste complète des produits de l'ARLA) est normalement utilisé. Dans certains cas, on peut utiliser (et on a déjà utilisé) le bromure de méthyle pour traiter des cales de navire partiellement remplies. Cette procédure n'est pas recommandée, mais elle peut être utilisée (voir la section 6.2 en cas d'utilisation du bromure de méthyle). Peu importe le produit utilisé, il faut prévoir beaucoup de temps pour le traitement, l'aération et pour juger de l'efficacité de l'opération. En outre, le risque est très grand que le traitement soit inefficace et que surviennent des problèmes d'aération (la disparition du gaz varie en fonction de nombreux facteurs difficiles à contrôler dans une cale). Pour toutes les fumigations à bord d'un navire, l'opérateur antiparasitaire doit acheminer un avis d'intention de fumer au Bureau de la sécurité des navires de la Garde côtière canadienne le plus près, comme il est stipulé dans le *Règlement sur la fumigation des navires (Loi sur la marine marchande du Canada)*.

Lorsqu'on choisit un fumigant qui libère de la phosphine, il faut tenir compte de ce qui suit :

- Il est important de tenir compte des exigences en matière de durée d'exposition et de température. Les facteurs qui contribuent à réduire l'efficacité du traitement sont, entre autres, les fuites, une mauvaise distribution du gaz et des conditions d'exposition défavorables. Certains insectes sont moins sensibles que d'autres à la phosphine. Lorsqu'on vise une mortalité élevée, il faut sceller les ouvertures avec grand soin, utiliser des doses élevées, allonger la période d'exposition et appliquer le produit selon les méthodes éprouvées. Les conditions de température et d'humidité doivent être favorables. À des températures > 20 °C, la durée d'exposition requise est d'environ 3 jours. Plus la température est basse, plus la durée d'exposition doit être augmentée. Selon l'information figurant sur l'étiquette, ce fumigant ne doit pas être utilisé lorsque la température est inférieure à 5 °C. La durée d'exposition figurant sur l'étiquette doit être augmentée pour permettre la pénétration du gaz dans la marchandise lorsque le fumigant n'est pas ajouté uniformément à toute la masse de la marchandise (comme dans le cas d'une application en surface ou à une profondeur insuffisante).

7.0 Santé et sécurité

7.1 Considérations générales

L'inspection d'un navire se fait dans des environnements dangereux. L'inspecteur doit toujours être au fait des risques éventuels et il doit toujours garder en tête ces risques lorsqu'il effectue son inspection. Notamment, l'inspecteur doit :

- faire preuve de jugement, en prenant toutes les précautions raisonnables et nécessaires pour assurer sa sécurité et sa santé et celles des autres;
- utiliser tout le matériel requis, outre le matériel de sécurité et les vêtements de protection fournis par la direction régionale;
- appliquer les pratiques établies en matière de sécurité au travail déterminées par le centre opérationnel et respecter toutes les directives concernant la santé et la sécurité au travail;
- appliquer les pratiques indiquées dans la PI-008 au cours de l'inspection d'un navire.

Les inspecteurs peuvent opter pour une immunisation contre la typhoïde A et B, le tétanos et l'hépatite B. Le coût de la vaccination contre ces maladies peut être couvert par l'assurance-maladie.

Il faut habituellement travailler en hauteur, monter des escaliers, grimper dans des échelles, emprunter des passerelles et grimper dans d'autres structures de navires. L'inspecteur doit donc être physiquement capable d'exécuter ces tâches et pourvoir travailler dans les hauteurs. Les inspecteurs qui pénètrent dans des cales doivent connaître les dispositifs anti-chute et être familiers avec les premiers soins. Chaque centre opérationnel doit avoir mis en place des pratiques de sécurité au travail pour assurer la sécurité des employés de l'ACIA qui effectuent des inspections de navires.

Une analyse générique du risque professionnel figure dans le dossier sur la formation; tout le personnel qui travaille sur des navires ou à proximité de navires doit la consulter.

7.2 Matériel de sécurité requis

- a) Lunettes de sécurité pour se protéger contre la chute de débris.
- b) Casque homologué CSA répondant aux normes prescrites.
- c) Vêtements correctement ajustés, convenant aux conditions atmosphériques, qui ne gênent pas les mouvements et qui ne risquent pas de se prendre dans la machinerie en marche. À remarquer que les inspecteurs sont exposés à des facteurs environnementaux comme la chaleur, la pluie et la neige. Cela se traduit par des pertes de chaleur par radiation, évaporation, conduction et convection. Les inspecteurs devraient boire de l'eau avant d'effectuer les inspections étant donné les efforts physiques en jeu et l'exposition aux facteurs environnementaux.
- d) Vêtement de flottaison individuel répondant aux normes prescrites, obligatoirement de couleur orange et muni de ruban réflecteur sur les épaules. Ce vêtement doit comprendre un sifflet et comporter une protection thermique au besoin.

- e) Chaussures de sécurité homologuées CSA à semelles de liège ou antidérapantes, résistantes à l'huile.
- f) Gants de cuir.
- g) Masque antipoussières dans les endroits poussiéreux (masques jetables et réutilisables).
- h) Matériel contre les chutes indiqué dans les procédures de sécurité au travail établies par le centre opérationnel (c.-à-d. harnais, cordes, dispositifs d'ancrage).

7.3 Entrée dans un espace clos

S'il lui est nécessaire d'entrer dans un espace clos, l'inspecteur doit suivre la procédure de sécurité établie par son centre opérationnel et consulter la partie II du Code canadien du travail portant sur l'entrée dans un espace clos.

7.4 Accidents

En cas d'accident, il faut chercher à obtenir immédiatement les premiers soins. Il faut en avvertir le superviseur et un membre du comité de santé et sécurité. S'il y a un risque de complication ou si un traitement secondaire s'impose, il faut se rendre à l'urgence de l'hôpital le plus près. Le représentant de la sécurité doit remplir un formulaire ACIA 0345 (Rapport d'enquête de situation comportant des risques) et le remettre au superviseur de l'inspection. Le superviseur pourra exiger de l'inspecteur qu'il se soumette à un examen médical avant de retourner au travail.

7.5 Exposition à des substances dangereuses

Lorsqu'un inspecteur soupçonne qu'il a été exposé à des toxines, il doit immédiatement faire part de ses craintes à son collègue. L'inspecteur doit tenter d'identifier la toxine à laquelle lui ou son collègue ont pu être exposés ou tenter d'obtenir un échantillon ou une étiquette à apporter à l'hôpital. Les effets d'une toxine peuvent prendre un certain temps à se manifester après l'exposition.

L'inspecteur doit demander à l'agent maritime ou au capitaine de lui indiquer le nom exact du composé ou de la substance que le navire transporte afin de déterminer les risques pour la santé associés au contact avec un contaminant. Dans la mesure du possible, l'inspecteur doit tenter de savoir quelle était la cargaison précédente du navire avant de se rendre sur ce navire. L'inspecteur peut consulter les fiches signalétiques (material safety data sheets, ou MSDS en anglais) à l'adresse <http://siri.org/msds/index.php> pour déterminer les précautions à prendre en cas de contact avec le produit et pour s'assurer d'avoir le matériel de sécurité nécessaire. Étant donné la grande diversité des composés qui peuvent se retrouver sur un navire, l'inspecteur devrait toujours tenter d'obtenir le nom exact de la toxine ou du composé et consulter l'étiquette sur ce site web pour connaître les précautions à prendre.

8.0 Programme de formation

Les inspecteurs qui doivent effectuer des inspections de navire doivent avoir reçu la formation relative à la protection contre les chutes, à l'équipement et aux vêtements de protection individuelle (utilisation et entretien des casques de protection, des appareils respiratoires, du matériel de protection des yeux et du visage, des vêtements de flottaison individuels), à l'utilisation des échelles, au travail à partir de hauteurs et au Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail (SIMDUT). Les nouveaux inspecteurs doivent avoir effectué suffisamment d'inspections de divers navires et avoir fait face à différentes situations pour que leur superviseur et leur agent de programme soient convaincus qu'ils peuvent travailler en autonomie et effectuer le travail efficacement et en toute sécurité.

9.0 Annexes

Annexe A : Formulaires

Annexe B : Personnes-ressources pour l'inspection des navires

Annexe C : Liste des espèces de grains et aux grandes cultures

Annexe D : Document remplacé par la procédure PI-008

Annexe A : Formulaires

Les formulaires suivants sont utilisés dans le cadre des activités d'inspection de navires

Numéro	Titre
CFIA/ACIA 5414	Demande d'inspection de navire
CFIA/ACIA 1309	Rapport d'inspection des navires
CFIA/ACIA 1281	Inspection de navires - chargement autorisé
CFIA/ACIA 1288	Inspection de navires - chargement non autorisé
S/O	Rapport des fumigateurs (certificat de fumigation et certificat/déclaration de dégazage)
CFIA/ACIA 1327	Certificat phytosanitaire
CFIA/ACIA 1337	Rapport d'inspecteur - programme de la protection des végétaux
S/O	Rapport d'application de bromure de méthyle

N.B. Tous les formulaires numérotés CFIA/ACIA mentionnés sont disponibles sur Merlin à l'adresse : <http://merlin/english/for/eform/forcate.asp>



Canadian Food Inspection Agency / Agence canadienne d'inspection des aliments

REQUEST FOR SHIP INSPECTION

DEMANDE D'INSPECTION DE NAVIRE

Name of Vessel / Nom du navire		Agency Name / Nom de l'agence	
Call Letters of Vessel / Signal d'appel du navire		Agency Address / Adresse de l'agence	
Inspection Request Date / Date de la demande de l'inspection	Inspection Request Time / Heure de la demande de l'inspection		
Holds to be Inspected / Cales à inspecter		Contact Person / Personne-ressource	
Location of the inspection / Endroit de l'inspection		Telephone / Téléphone	
		Facsimile / Télécopieur	
Previous Cargo / Cargaison précédente		Country of Origin (Previous Cargo) / Pays d'origine (cargaison précédente)	
Type of Product to be Loaded / Type de produit à charger	Quantity (tonnage) of Product to be Loaded / Volume de produit à charger	Destination of Product / Destination du produit	
Please provide a yes or no response to the following. Veuillez s'il vous plaît, répondre par oui ou non aux questions suivantes.			Yes or No / Oui ou Non
1. Is this vessel fitted with "Australian" or "Staged" type ladders on at least one of the accesses in each hold and these ladders are in good working condition? Ce navire est pourvu d'échelle de type "Australienne" ou d'échelle à paliers à au moins un des accès de chaque cales et ces échelles sont en bonnes conditions?			
2. Vessel is under or has recently (within the last 14 days) undergone a pesticide treatment or fumigation. Le navire reçoit présentement ou a reçu dernièrement (il y a moins de 14 jours) un traitement antiparasitaire ou une fumigation.			
If yes to Statement 2, please indicate the products used and the dates of the treatments: Si vous avez répondu oui à la deuxième question, veuillez s'il vous plaît indiquer les produits utilisés et les dates des traitements :			
Specify product used / Spécifier produit utilisé		Date	
3. Does the master of the vessel confirm that both gangways have been maintained and movement is possible in all directions and can they provide a written statement to that effect, upon request, for review by the CFIA prior to boarding the vessel? Le capitaine du navire confirme que les deux passerelles ont été entretenues et que le déplacement est possible dans tous les sens et peut fournir sur demande une déclaration écrite à cet effet, pour révision par l'ACIA, avant de monter à bord du navire?			
*NOTE: In winter conditions, snow and ice may be required to be removed prior to the inspection taking place.		*NOTA: En hiver, il faudra peut-être enlever la neige et la glace avant l'inspection.	
The above information is accurate to the best of my knowledge.		J'atteste que les renseignements ci-dessus sont véridiques et exacts au meilleur de ma connaissance.	
_____ Agent's Signature / Signature de l'agent		_____ Date	

Information may be accessible or protected as required under the provisions of the Access to Information Act.

Les renseignements peuvent être accessibles ou protégés selon ce que prescrit la Loi sur l'accès à l'information.

CFIA / ACIA 5414 (2005/12)

<http://www.inspection.gc.ca/english/directory/offbure.shtml>



CFIA / ACIA 1309 (2003/03)

Information may be accessible or protected as required under the provisions of the Access to Information Act.

Les renseignements peuvent être accessibles ou protégés selon ce que prescrit la Loi sur l'accès à l'information.





Canadian Food Inspection Agency / Agence canadienne d'inspection des aliments

Serial No. / N° de série

SHIP INSPECTION APPROVAL FOR LOADING

INSPECTION DE NAVIRES CHARGEMENT AUTORISÉ

Port	Vessel / Navire	Date
<p>In accordance with paragraph 58(2)(a) of the <i>Plant Protection Regulations</i> SOR/95-212, the above mentioned vessel has been inspected and is approved for loading of grain and/or grain products. Furthermore, in accordance with Section 59 of the <i>Plant Protection Regulations</i>, the vessel may be subject to further inspection as the grain and/or plant products loaded as determined by and in accordance with the directions of an inspector as follows:</p>		<p>Conformément à l'alinéa 58(2)(a) du <i>Règlement sur la Protection des végétaux</i> DORS/95-212, le navire précité a été inspecté et a été agréé à des fins de chargement de grains et/ou des produits des grains. De plus, conformément à l'article 59 du <i>Règlement sur la Protection des végétaux</i>, le navire peut faire l'objet d'autres inspections au moment du chargement de grains et/ou de produits végétaux suivant la recommandation d'un inspecteur et conformément à ses directives soit :</p>
<p><input type="checkbox"/> The following hold(s) may be fully loaded without interruption: La ou les cales suivantes peuvent être complètement chargées sans interruption :</p> <p>Hold(s) Cale(s)</p> <hr/> <hr/> <hr/>		
<p><input type="checkbox"/> Loading will be interrupted to permit further inspection of hold(s): Le chargement sera interrompu pour permettre l'inspection de la ou des cales :</p> <hr/> <hr/> <hr/>		
<p>and the hold(s) shall be cleaned, treated, scaled or dried as required and in accordance with the directions of an inspector.</p>		<p>et la ou les cales devront être nettoyées, traitée(s), dérouillée(s) ou séchée(s) si un inspecteur le juge à propos et conformément à ses directives.</p>
<p>▶ THIS CERTIFICATE DOES NOT COVER ODOURS WHICH MAY AFFECT THE CARGO. LE PRÉSENT CERTIFICAT NE COUVRE PAS LES ODEURS QUI PEUVENT AFFECTER LA CARGAISON.</p>		
Time Temps _____	Hrs Heure _____	Inspector Inspecteur _____

White copy - Shipping Agent - Original / Copie blanche - Agent maritime - Original Pink copy - Master of the vessel - copy 1 / Copie rose - Commandant du navire - copie 1 Pink copy - Port Warden - copy 2 / Copie rose - Gardien du port - copie 2 Pink copy - Originating office - copy 3 / Copie rose - Bureau émetteur - copie 3



 Canadian Food Inspection Agency / Agence canadienne d'inspection des aliments

Serial No. / N° de série

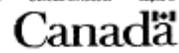
**SHIP INSPECTION
NOT APPROVED FOR LOADING**

**INSPECTION DE NAVIRES
CHARGEMENT NON AUTORISÉ**

Port	Vessel / Navire	Date
Pursuant to subsection 58(3) of the <i>Plant Protection Regulations</i> SOR/95-212, the above mentioned vessel IS NOT APPROVED FOR THE LOADING of grain and/or grain products into the following hold(s). Furthermore, the following hold(s) must be treated, cleaned, scaled or dried as specified below:		En vertu du paragraphe 58(3) du <i>Règlement sur la Protection des végétaux</i> DORS/95-212, le navire précité N'EST PAS AGRÉÉ À DES FINS DE CHARGEMENT de grains et/ou des produits des grains dans la (les) cales suivante(s). De plus, la (les) cale(s) suivante(s) doivent être traitée(s), nettoyée(s), dérouillée(s) ou séchée(s), comme il est indiqué ci-dessous :
► HOLD(S) NOT APPROVED FOR LOADING MUST BE REINSPECTED AFTER THEY HAVE BEEN TREATED, CLEANED, SCALED OR DRIED. ◀		► LA (LES) CALE(S) NON AGRÉÉE(S) À DES FINS DE CHARGEMENT DOIVENT ÊTRE REINSPECTÉE(S) APRES QU'ELLE(S) A (ONT) ÉTÉ TRAITÉE(S), NETTOYÉE(S), DÉROUILLÉE(S) OU SÉCHÉE(S) ◀
<input type="checkbox"/> Treatment / Traitement _____		
<input type="checkbox"/> Recleaning / Rentrantoyage _____		
<input type="checkbox"/> Scaling / Dérouillage _____		
<input type="checkbox"/> Drying / Séchage _____		
Remarks / Observations _____ _____		
Time / Temps _____	Hrs / Heure _____	Inspector / Inspecteur _____

White copy - Shipping Agent - Original / Copie blanche - Agent maritime - Original Pink copy - Master of the vessel - copy 1 / Copie rose - Commandant du navire - copie 1 Pink copy - Port Warden - copy 2 / Copie rose - Gardien du port - copie 2 Pink copy - Originating office - copy 3 / Copie rose - Bureau ardeur - copie 3

CFIA / ACIA 1288 (2001/05)



**Exemple d'information à inclure sur un certificat de fumigation
et un certificat/une déclaration de dégazage**

Nom de l'entreprise de fumigation

Certificat de fumigation et certificat/déclaration de dégazage

Nom du bateau : _____

Date : _____

<u>Cale no</u>														
<u>Capacité volumétrique</u>														
<u>Heure</u>	U	L	U	L	U	L	U	L	U	L	U	L	U	L
<u>Introduction du gaz</u>														
<u>Ouverture du gaz</u>														
<u>Dégazage</u>														
<u>Gaz supp. ajouté</u>														

Température sur le pont :

Température dans la cale :

Fumigant utilisé :

Concentration : g/m³

Quant. totale de gaz supp. utilisée :

Quant. totale de gaz utilisée :

Capacité totale :

Inspecté et certifié dégazé :

Date:

Heure :

Signature :

Certificat reçu par :

Fumigateur (opérateur)

Officier du bord

PHYTOSANITARY CERTIFICATE

CERTIFICAT PHYTOSANITAIRE

To: Plant Protection Organization of (Country of Destination)
 A: Organisation(s) de la Protection des végétaux de (pays destinataire)

No. - No.
1253129

References - Références			
DESCRIPTION OF CONSIGNMENT		DESCRIPTION DE L'ENVOI	
Name and Address of Exporter - Nom et adresse de l'expéditeur			
Declared Name and Address of Consignee - Nom et adresse déclarés du destinataire			
Number and Description of Packages - Nombre et nature des colis		Distinguishing Marks - Marques des colis	
Place of Origin - Lieu d'origine	Declared Means of Conveyance - Moyen de transport déclaré	Declared Point of Entry - Point d'entrée déclaré	
Name of Produce and Quantity Declared / (Botanical Name of Plants)		Nom du produit et quantité déclarée / (Nom botanique des plantes)	
<p><i>This is to certify that the plants, plant products or other regulated articles described herein have been inspected and/or tested according to appropriate official procedures and are considered to be free from the quarantine pests specified by the importing contracting party and to conform with the current phytosanitary requirements of the importing contracting party, including those for regulated non-quarantine pests. They are deemed to be practically free from other pests.</i></p>		<p><i>Il est certifié que les végétaux, produits végétaux ou autres articles réglementés décrits ci-dessus ont été inspectés et/ou testés suivant des procédures officielles appropriées et estimés exempts d'organismes de quarantaine comme spécifié par la partie contractante importatrice; et qu'ils sont jugés conformes aux exigences phytosanitaires en vigueur de la partie contractante importatrice, y compris à celle concernant les organismes réglementés non de quarantaine. Ils sont jugés pratiquement exempts d'autres organismes nuisibles.</i></p>	
DISINFESTATION AND/OR DISINFECTION TREATMENT		TRAITEMENT DE DESINFESTATION ET/OU DE DESINFECTION	
Date - Date	Treatment and Details - Traitement et détails		
Seal - Sceau	ADDITIONAL DECLARATION		DÉCLARATION ADDITIONNELLE
Place of Issue - Lieu de délivrance	Name of Authorized Officer - Nom du fonctionnaire autorisé		
Date - Date	Signature - Signature		

No liability attached to the Canadian Food Inspection Agency or any of its officers in respect of this certificate.

Aucune responsabilité n'est imposée à l'Agence canadienne d'inspection des aliments ni à aucun de ses agents à l'égard du présent certificat.

CFIA 1327 (97/04)

Original

	Canadian Food Inspection Agency Agence canadienne d'inspection des aliments	Serial No / N° de série <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; font-weight: bold; font-size: 1.2em;">A</div>
INSPECTOR'S REPORT PLANT PROTECTION PROGRAM		RAPPORT D'INSPECTEUR PROGRAMME DE LA PROTECTION DES VÉGÉTAUX
Regional Area / Secteur régional _____ Worksite / Lieu de travail _____ Inspect (I) / Inspection (I) <input type="checkbox"/> _____ Sample / Échantillonnage <input type="checkbox"/> S1 <input type="checkbox"/> S2 Analyze / Analyses <input type="checkbox"/> A1 <input type="checkbox"/> A2 <input type="checkbox"/> A3 Control Action / Mesures sanitaires <input type="checkbox"/> CA1 <input type="checkbox"/> CA2 <input type="checkbox"/> CA3 Process Document / Documents <input type="checkbox"/> D1 <input type="checkbox"/> D2 <input type="checkbox"/> D3 Investigate / Enquête <input type="checkbox"/> INV1 <input type="checkbox"/> INV2 <input type="checkbox"/> INV3 Survey / Relevés <input type="checkbox"/> SY1 <input type="checkbox"/> SY2 <input type="checkbox"/> Number / Numéro _____	Commodity / Produit _____ Level 4 / Niveau 4 <input type="checkbox"/> _____ Special Project Name / Nom du projet spécial _____ Attend Premise (AP) / Arrivé sur les lieux (AP) <input type="checkbox"/> _____	Workgroup / Équipe de travail <input type="checkbox"/> _____ Management / Gestion <input type="checkbox"/> _____
Client (Name/Address) / Client (Nom/adresse) _____ _____ _____ Grower/Premises / Producteur/Locaux _____ _____ _____ Commodity/Articles Inspected / Produits/Articles inspectés _____ _____ Inspector's Comments/Results / Commentaires de l'inspecteur/Résultats _____ _____ _____ Commodity / Articles Inspected / Produits / Articles inspectés <input type="checkbox"/> Released / Libérer <input type="checkbox"/> Detained / Retenus <input type="checkbox"/> Sample Taken / Échantillonnage <input type="checkbox"/> Others / Autres _____		
Pest Interception Report Number / Numéro du rapport d'interception _____ Inspector's Signature / Signature de l'inspecteur _____ Inspector's No. / Numéro de l'inspecteur _____		Sample Result / Résultats _____ Report No / Numéro du rapport _____ Date _____
The information is collected by the Canadian Food Inspection Agency for the purpose of administering the Plant Protection Act. Information may be accessible or protected as required under the provisions of the Access to Information Act. Les renseignements sont recueillis par l'Agence canadienne d'inspection des aliments afin de permettre l'application de la Loi sur la protection des végétaux. Les renseignements peuvent être accessibles ou protégés selon ce que prescrit la Loi sur l'accès à l'information.		
Number of Inspections / Nombre d'inspection _____ x \$ _____ = \$ _____ Financial Code / Code financier: AGRIFIN _____ Number of Inspections / Nombre d'inspection _____ x \$ _____ = \$ _____ Financial Code / Code financier: AGRIFIN _____ Number of Phytos / Nombre de phytos _____ x \$ _____ = \$ _____ Financial Code / Code financier: AGRIFIN _____ Number of Phytos / Nombre de phytos _____ x \$ _____ = \$ _____ Financial Code / Code financier: AGRIFIN _____ Subtotal / Sous total \$ _____	Method of Payment / Méthode de paiement _____ Client Name / Client Nom _____ <input type="checkbox"/> Cheque / Cheque <input type="checkbox"/> Cash / Comptant <input type="checkbox"/> Invoice Client No / Facturer le numéro du client _____ or charge / ou charger <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  Credit Card Number / N° de la carte de crédit _____ Expiry Date / expiration _____ Name of Cardholder (print) / Nom du propriétaire de la carte (en bloc) _____ Cardholder's Signature / Signature du propriétaire de la carte _____ Date _____	
GST/HST Registration No / TPS/TVH N° d'enregistrement 121-491-807-RT0522 GST/HST TPS/TVH \$ _____ QST Registration No / TVQ N° d'enregistrement 1020084452 QST TVQ \$ _____ Total Due / Montant dû \$ _____	White - Client / Blanc - Client Green - Revenue Office / Vert - Bureau de perception Canary - CFIA / Canari - ACIA Pink - Customs (if necessary) / Rose - Douanes (si nécessaire) Gold - File / Or - Dossier	
CFIA / ACIA 1337 (2000/12) 		

RAPPORT de TRAITEMENT EN QUARANTAINE AU BROMURE DE MÉTHYLE

Bureau de l'ACIA :

N° de contrôle du local - n° de rapport MBr :

1. Modèle de rapport disponible sur le lecteur O à O:\aphd\ppd\gfcrops\mbr\ mbr-rpt.wpd. Les directives et le contexte se trouvent dans le même répertoire\mbr-ins.wpd et mbr-bkg.wpd.
2. Transmettre chaque rapport dûment rempli, par courriel, à Dorothy Laidlaw, Section de stratégies et initiatives nationales, DPV, fax : 613-228-6606

	CHAMP DE DONNÉES	DONNÉES		
1	Chose traitée, emballage ou produit			
2	Secteur (I, E, r-E, D, QA)	3	De/À/Par pays, province ou État	
4	¹ Autorisation			
5	² Documents de l'ACIA			
6	Organisme(s) justiciable(s) de quarantaine ciblé(s)			
7	N° du certificat de fumigation	8	Date de délivrance du certificat j/m/an	
9	Quantité de MBr utilisée (kg)	10	Dose appliquée et température	
11	Date du traitement j/m/an	12	Numéro de permis d'opérateur antiparasitaire	
12	COMMENTAIRES : (raison de la fumigation)			

¹ C.-à-d. Exigence canadienne ou législation étrangères (exigences phytosanitaires à l'importation du pays de destination).

² P. ex. *Avis de quarantaine* (CFIA/ACIA 0106) (condition)
Avis de traitement ou transformation (CFIA/ACIA 0112) (suivi)
Inspection de navires - Chargement non autorisé (CFIA/ACIA 1288) (suivi)
Inspection de navires - Chargement autorisé (CFIA/ACIA 1281) (suivi)
Avis de rétention (CFIA/ACIA 3256) (suivi)
Certificat de circulation (CFIA/ACIA 0108) (condition)
Avis en vertu de la Loi sur la protection des végétaux Avis de renvois du Canada/de confiscation et mesures à prendre (CFIA/ACIA 4288) (traitement)
Demande d'inspection des exportations et de certification phytosanitaire (CFIA/ACIA 3369)
Certificat phytosanitaire - Canada (CFIA/ACIA 4743) (traitement certifié)
Certificat phytosanitaire de réexpédition Canada (CFIA/ACIA 1357) (traitement certifié)

Annexe B : Personnes-ressource de l'ACIA pour l'inspection des navires

www.inspection.gc.ca/francais/plaveg/grains/contactshipf.shtml

Annexe C : Liste des espèces de grains et aux grandes cultures

<u>Nom anglais</u>	<u>Nom scientifique</u>	<u>Nom français</u>
Alfalfa	<i>Medicago sativa</i> L.	Luzerne
Barley, six rows	<i>Hordeum vulgare</i> L. convar hexastichon	Orge à six rangs
Barley, two rows	<i>Hordeum vulgare</i> L. convar distichon	Orge à deux rangs
Bean, field, all types	<i>Phaseolus vulgaris</i> L.	Haricot de grande culture ou de jardin
Bean, horse, tick and faba	<i>Vicia faba</i> L.	Gourgane et féverole
Bean, mung	<i>Vigna radiata</i> L.	Ambérique
Buckwheat, common	<i>Fagopyrum esculentum</i> Moench	Sarrasin commun
Buckwheat, tartarian	<i>Fagopyrum tataricum</i> L. Gaertner	Sarrasin de Tartarie
Canary grass	<i>Phalaris canariensis</i> L.	Alpiste des canaries
Canary grass, reed	<i>Phalaris arundinacea</i> L.	Alpiste roseau des canaries
Canola	<i>Brassica campestris</i> L. <i>Brassica napus</i> L.	Colza, Canola
Chickpea	<i>Cicer arietinum</i> L.	Pois chiche
Corn, field	<i>Zea mays</i> L.	Mais de grande culture
Cowpea	<i>Vigna unguiculata</i> L.	Pois à vache
Emmer	<i>Triticum dicoccum</i> Scharank	Blé amidonnier
Flax	<i>Linum usitatissimum</i> L.	Lin oléagineux
Lentils	<i>Lens culinaris</i> Medikus	Lentilles
Mustard, black	<i>Brassica nigra</i> (L.) Koch	Moutarde noire
Mustard white (yellow)	<i>Sinapsis alba</i> L.	Moutarde blanche (jaune)
Mustard, Oriental/Indian	<i>Brassica juncea</i> L.	Moutarde de l'Inde
Millet, foxtail or Italian	<i>Setaria italica</i> (L.) Beauv.	Millet des oiseaux
Millet, pearl	<i>Pennisetum americanum</i> (L.) Schumann	Millet perlé
Oat	<i>Avena sativa</i> L.	Avoine
Oatgrass, tall	<i>Arrhenatherum elatius</i> L.	Avoine élevée
Pea, field, all types	<i>Pisum sativum</i> L.	Pois de grande culture
Peanut	<i>Arachis hypogea</i> L.	Arachide
Rye	<i>Secale cereale</i> L.	Seigle

Rice	<i>Oryza</i> sp.	Riz
Safflower	<i>Carthamus</i> sp.	Carthame
Sorghum	<i>Sorghum bicolor</i> L.	Sorgho commun
Sesame	<i>Sesamun</i> sp.	Sésame
Soybean	<i>Glycine max</i> (L.) Merrill	Soja
Sunflower	<i>Helianthus annuus</i> L.	Tournesol
Triticale	<i>X Triticosecale</i> Wittmack	Triticale
Vetch, crown	<i>Coronilla varia</i> L.	Coronille bigarée
Vetch, milk, cicer	<i>Astralagus cicer</i> L.	Astragale pois chiche
Wheat, common	<i>Triticum aestivum</i> L.	Blé commun
Wheat, durum	<i>Triticum durum</i> Desf	Blé dur
Wheat, spelt	<i>Triticum spelta</i>	Épautre
Wild rice	<i>Zizania</i> sp.	Riz sauvage

Annexe D : Document remplacé par la procédure PI-008

Manuel de la protection des végétaux (chapitre 3) - Inspection à l'exportation des céréales et des oléagineux, AAC, Ottawa, 1989.