

PLAN DE VÉRIFICATION VOLONTAIRE DES ÉTATS MEMBRES DE L'OMI

VÉRIFICATION DU CANADA – DU 11 AU 18 JUIN 2007

RAPPORT FINAL

OCTOBRE 2007

1 Sommaire exécutif

1.1 Une vérification de l'administration maritime du Canada a été entreprise du 11 au 18 juin 2007 par trois vérificateurs provenant des États-Unis, du Panama et de l'Allemagne. La portée de la vérification incluait les obligations liées à l'État du pavillon, à l'État du port et à l'État côtier du Canada au chapitre des instruments obligatoires de l'OMI dont il est signataire. Les vérificateurs ont visité les entités compétentes au sein de l'administration canadienne, notamment Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC), Bureau de la sécurité des transports du Canada et ministère des Pêches et des Océans, lequel comprenait la Garde côtière canadienne et le Service hydrographique du Canada. La vérification a été menée au moyen de présentations, d'entrevues et d'examen de documents.

1.2 En se basant sur les informations qui étaient à leur disposition, les vérificateurs ont conclu que le Canada respectait l'essentiel de ses obligations, en ce qui concerne les instruments obligatoires de l'OMI dont il est signataire et le Code de mise en œuvre des instruments obligatoires de l'OMI. La vérification a identifié un certain nombre de secteurs de bonne pratique et d'amélioration possible, lesquels étaient plutôt minimes par rapport à l'efficacité générale de l'administration.

1.3 Le rapport suivant détaille les conclusions, et les preuves sur lesquelles elles se basent se trouvent en annexe du rapport.

2 Introduction

2.1 Le Plan de vérification volontaire des États membres de l'OMI crée une base pour évaluer dans quelle mesure un État membre respecte ses obligations précisées dans divers instruments de l'OMI rendues impératives par sa ratification. De plus, le Code de mise en œuvre des instruments obligatoires de l'OMI (résolution A.973(24)) stipule un certain nombre de principes que devrait respecter un État membre, en vue d'implanter une administration pouvant améliorer sa performance grâce à un ensemble de normes visant

la réalisation des meilleures pratiques pour le bien de la sécurité maritime et la prévention de la pollution.

2.2 Pour le Canada, un protocole de coopération a été conclu avec l'OMI quant à ses instruments obligatoires qu'a ratifiés le Canada afin d'être vérifié selon les principes du Code de mise en œuvre des instruments obligatoires de l'OMI A.973(24), ci-après dénommé « le Code ».

3 Contexte

3.1 Après l'adoption du cadre de travail et des procédures du Plan de vérification volontaire des États membres de l'OMI (résolution A.974(24)) lors de la 24^e séance régulière de l'Assemblée, un certain nombre d'États membres se sont proposés pour la vérification dans le cadre du Plan. La vérification actuelle du Canada a été entreprise selon les principes établis dans le cadre de la résolution A.974(24) et du Code (résolution A.973(24)). Le présent rapport souligne les conclusions de cette vérification dans le format adopté en vertu de la section 7.2 des procédures du Plan.

4 Membres de l'équipe de vérification

M. John Hannon (vérificateur chef) États-Unis
M. Jörg Heuckeroth (vérificateur) République fédérale d'Allemagne
M. Alfonso Castillero (vérificateur) République du Panama

5 Représentants participants de l'État membre

5.1 M^{me} Mila Ayeko, gestionnaire, Assurance de la qualité, Sécurité maritime, a servi de guide et de coordinatrice à l'équipe de vérification. En ce qui concerne les participants aux réunions et aux entrevues, voir [\[annexe 1\]](#).

6 Remerciements

6.1 Les vérificateurs souhaitent remercier les membres du personnel qui ont été interviewés et les entités du gouvernement canadien qui ont participé à la vérification. Ils souhaitent particulièrement adresser leurs remerciements à Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC), à titre d'organisme responsable de la vérification pour l'appui et la collaboration de ses organisations au cours de la vérification. Ils aimeraient également remercier M^{me} Christine Jerome, Sécurité maritime de Transports Canada, pour le soutien administratif qu'elle a fourni lors de la préparation de cette vérification et tout au long de la visite de l'équipe de vérification.

7 Portée, objectifs et activités de la vérification

7.1 La vérification porte sur les obligations liées à l'État du pavillon, à l'État du port et à l'État côtier de l'administration maritime du Canada.

7.2 La vérification poursuivait les objectifs suivants :

- .1 déterminer dans quelle mesure le Canada respecte les obligations qui lui sont imposées en adoptant les instruments applicables et obligatoires suivants de l'OMI :
 1. Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (SOLAS 1974);
 2. Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y afférant (MARPOL 73/78) et annexe III,
 3. Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW 1978);
 4. Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, 1966 (LL 66);
 5. Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (Tonnage 1969);
 6. Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, telle que modifiée (COLREG 1972);
- .2 l'efficacité de la mise en œuvre de ces objectifs.

7.3 Aucun instrument obligatoire de l'OMI dont le Canada est signataire n'a été exclu.

7.4 Cela renferme également le degré de conformité avec le Code, lequel reflète bon nombre des références soulignées dans les instruments obligatoires applicables.

7.5 La vérification a été menée en suivant un calendrier convenu au préalable entre le vérificateur chef et l'État membre. La méthodologie utilisée visait à établir, au moyen d'une série de visites, d'entrevues, d'examen de dossiers écrits et de bases de données et de preuves objectives, dans quelle mesure le Canada réalisait les objectifs de la vérification.

7.6 Le programme a respecté un processus qui avait pour but initial de déterminer la stratégie de mise en œuvre des instruments, le processus d'examen en place et les arrangements aux fins d'amélioration continue. Par la suite, un examen a été mené sur la législation nationale en place, lequel a fourni des instruments ayant force de loi. En outre, les processus selon lesquels l'État élabore et fait connaître ses interprétations, ses

politiques et instructions concernant ces instruments, ainsi que la mise en œuvre pratique de ces arrangements ont également été étudiés.

7.7 Une réunion d'ouverture a été organisée le 11 juin 2007, conformément aux procédures du Plan (résolution A.974(24)). Le programme est joint à l'annexe 1 et la liste des participants à l'annexe 3; il a été convenu, que, lors de la vérification, les observations et les cas de non-conformité seraient communiqués à SMTC aux fins de commentaires accompagnés d'un accord tacite à la fin de la réunion qui s'est tenue le lundi 18 juin 2007 (voir annexe 2). L'ébauche du rapport provisoire a été déposée à la réunion de clôture afin d'aider à centrer la discussion et à prendre des mesures.

8 Aperçu et activités maritimes générales de l'État

8.1 Généralités

8.1.1 Les responsabilités concernant la mise en œuvre et l'application des programmes de protection environnementale et de sécurité maritime du Canada sont déléguées à SMTC, lequel agit en qualité d'organisme responsable. Certaines activités relatives aux obligations de l'État côtier et aux enquêtes sur les accidents sont attribuées à un certain nombre d'autres entités gouvernementales en vertu des lois nationales du Canada et tel que le détaille le Protocole d'entente interinstitutions. Les tâches de ces diverses entités ont été décrites dans le questionnaire précédant la vérification. Dans cette vérification, les responsabilités de chaque entité ont été vérifiées et regroupées dans une certaine mesure avec les descriptions fonctionnelles fournies dans ce questionnaire.

Distribution de la responsabilité interinstitutions

8.1.2 Comme il l'a été souligné précédemment, SMTC est l'organisme responsable en ce qui concerne les activités de l'État du pavillon et de l'État côtier liées aux instruments obligatoires de l'OMI. Certaines entités gouvernementales appuient ces responsabilités de la façon suivante :

- La GCC est chargée de communiquer les avis météorologiques et relatifs à la navigation, de glace dangereuse et de détresse; d'offrir des services de trafic maritime, d'aides à la navigation, d'intervention environnementale, ainsi que des services et des installations de recherche et de sauvetage. De plus, grâce à sa plateforme et à son expertise, la Flotte de la Garde côtière appuie les activités maritimes d'autres ministères et organismes gouvernementaux qui permettent de respecter les obligations internationales du Canada.
- Service hydrographique du Canada, dont les fonctions comprennent la carte marine et d'autres services d'information et de données sur la navigation.
- Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), dont les fonctions comprennent les enquêtes et l'analyse sur les accidents.
- Environnement Canada, dont les fonctions comprennent les normes et l'application de la loi concernant les rejets de substances polluantes.

- Ministère de la Justice, dont les fonctions comprennent les processus législatifs liés à l'élaboration et à l'application des lois.
- Pilotage, qui fait partie de Transports Canada, mais qui ne dépend pas de la Direction générale de la Sécurité maritime.

Stratégie

8.1.3 SMTC dispose d'un plan stratégique intitulé « *La prochaine vague* » pour la période de 2003 à 2010, lequel peut être consulté sur le site Internet à <http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/TP/TP13111/plan-strategic-2003-2010/menu.htm>.

À ce plan s'ajoutent des plans stratégiques des organismes d'appui pour les fonctions exécutées sous l'autorité générale de SMTC en matière de droit et de réglementation. Les plans stratégiques comprennent plusieurs objectifs pour l'amélioration continue du rendement et des mesures organisationnels. Au chapitre de la conformité et de l'application de la loi, les objectifs futurs comprennent, par exemple, l'utilisation accrue des régimes d'inspection des navires axés sur le risque, le développement de compétences appropriées, la formation des inspecteurs et de l'équipage/des exploitants, la délégation de la responsabilité en matière d'inspection pour les organisations reconnues (OR), l'optimisation des régimes de prévention de la pollution.

8.1.4 *Réforme de la réglementation maritime (RRM) – S'écarter des programmes d'inspection périodique traditionnel et réduire la charge réglementaire sur les compagnies de qualité qui font preuve d'engagement envers le respect de la sécurité et de l'environnement.* Utiliser au maximum les autres programmes de conformité qui mettent l'accent sur les systèmes de gestion de la sécurité implantés par l'industrie et vérifier les systèmes en vue de déterminer s'ils respectent la réglementation de façon continue. Inspecter moins directement les navires utilisant des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) et utiliser les heures économisées du personnel pour renforcer l'inspection et la surveillance des exploitants de navires non conformes, autant canadiens qu'étrangers, qui visitent les ports canadiens.

8.1.5 *Administration centrale et cinq Régions de l'organisation –* Les Régions implantent les programmes en fonction des politiques promulguées par les gestionnaires de l'Administration centrale, mais les directeurs généraux régionaux relèvent directement du sous-ministre. Les Régions fixent les priorités afin d'utiliser leurs ressources tout en respectant les objectifs organisationnels généraux, mais elles doivent, au moins, remplir des mandats juridiques quant au type et à la fréquence des inspections et d'autres missions. Les Régions suivent les politiques, les procédures et les instructions de travail établies par les gestionnaires de programmes de l'Administration centrale et font correspondre leurs objectifs organisationnels avec la stratégie nationale générale. Toutefois, les directeurs généraux régionaux peuvent choisir en toute autonomie de concentrer les ressources locales sur les priorités régionales, s'ils estiment que cela est approprié. Les secteurs régionaux qui ne font pas l'objet d'intérêt pourraient dévier les ressources de la mise en œuvre de la stratégie nationale.

8.1.6 Chaque inspecteur de sécurité maritime reçoit une nomination officielle du directeur général et a le pouvoir de prendre des mesures d'application de la loi et de signer des certificats en fonction de son autorité et de son initiative. Les décisions des inspecteurs de sécurité maritime font l'objet d'appel au Bureau d'inspection des navires à vapeur, présidé par le directeur général, Sécurité maritime. Le directeur général régional ne participe pas à la chaîne des examens des appels officiels des décisions des inspecteurs maritimes. Le sous-ministre est le dernier niveau d'examen aux fins d'appels, en cas de rejet par les niveaux inférieurs. Les inspecteurs n'ont pas le pouvoir d'attribuer des exemptions, des équivalences ou des extensions (EEE) aux exigences réglementaires, lesquelles doivent être transmises à l'AC aux fins de décision.

8.1.7 *Rendement* – Le gouvernement canadien a implanté un cadre de gestion et de responsabilisation pour toutes ses entités, lesquelles doivent définir officiellement leurs objectifs et mesures de rendement en vue de réaliser ces objectifs. L'allocation des ressources à chaque entité ne se base pas directement sur la réalisation des objectifs.

8.1.8 *Ressources* – La taille de l'effectif est telle qu'indiquée dans le questionnaire précédant la vérification. La GCC augmente l'effectif et le personnel chargés des enquêtes sur la pollution. La croissance de Sécurité maritime et d'autres organismes est très lente. SMTC a connu un réaménagement de son effectif (suppression de 25 postes) à la fin des années 1990 dans le cadre d'un examen pangouvernemental. Cette restructuration a coïncidé avec l'expansion des autorisations transmises aux OR pour qu'elles exécutent une partie des programmes d'inspection et de certification de l'État du pavillon du Canada au chapitre des navires battant pavillon canadien assujettis aux conventions internationales. SMTC n'a pas récupéré ces équivalents temps plein (ETP) et ne prévoit pas l'ajout d'ETP dans l'organisation, malgré la multiplication des programmes de réglementation. L'utilisation accrue de la RRM devrait compenser le besoin d'autres ETP en dépit de l'expansion des missions.

8.1.9 Conclusions

D'après la vérification, le Canada a entrepris des examens visant à améliorer son rendement organisationnel général. Des objectifs à long terme sont fixés en vue de promouvoir la poursuite des améliorations et de les communiquer au moyen du rapport annuel de SMTC et des plans d'autres organisations d'appui. Des mesures se basant sur les incidents relatifs à la pollution, au contrôle par l'État du port, aux défaillances de navires et aux incidents/accidents maritimes sont utilisées pour déterminer les tendances.

Certaines mesures relatives au contrôle du processus et au temps de cycle sont en place, p. ex. le nombre de projets législatifs en cours et le moment où ils seront achevés, et ils évaluent les progrès des objectifs en termes de cibles spécifiques plus détaillés quant à la réalisation des objectifs. Ces mesures confirment le respect de la Partie 1 du Code, alinéa 3 par le Canada.

Cas de non-conformité

Formulaire A-NC-01

SMTC n'a pas fourni à l'OMI certains rapports obligatoires exigés par la convention MARPOL 73/78 (MARPOL 73/78, article 11(1) et article 12(2); Code, Partie 1, alinéa 7.3).

Mesure corrective

Le rapport annuel relatif à la convention MARPOL du Canada pour 2006 a été remis à l'OMI le 31 août 2007. Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) a établi une base de données nationale électronique pour les incidents et les enquêtes liés à la pollution. Les données sont entrées par les inspecteurs régionaux qui enquêtent sur les infractions à la MARPOL. Les informations sur les inspections de l'État du port sont tenues dans des bases de données et sont transmises à l'OMI au moyen de la participation du Canada aux PE de Paris et de Tokyo. Vu que les informations nationales nécessaires sont en train d'être recueillies, le Canada reprendra l'établissement de rapports liés à la MARPOL.

8.2 Activités de l'État du pavillon

8.2.1 Comme cela a été souligné précédemment, SMTC relève de Transports Canada, lequel est responsable de tous les modes de transport. SMTC est l'organisme responsable des instruments obligatoires de l'OMI liés aux activités de l'État du pavillon. Ces obligations sont déléguées aux cinq divisions régionales (Code, Partie 2, alinéa 16). SMTC est également chargée d'effectuer les enquêtes sur les accidents maritimes et de répondre aux recommandations découlant des enquêtes sur les accidents menées par le BST.

8.2.2 SMTC a réduit les ressources du personnel d'environ 25 équivalents temps plein (ETP), lorsque l'organisation a été établie en tant qu'entité distincte de la Garde côtière canadienne et les enquêtes sur les navires ont été déléguées aux organisations reconnues. Il n'existe plus de plan à long terme visant à augmenter les ressources en ce qui concerne leurs obligations liées à l'État du pavillon (Code, Partie 2, alinéa 23.2).

8.2.3 Un système officiel de gestion de la qualité (SGQ) vérifié à l'externe a été créé pour ses activités liées à la STCW. Une vérification externe a été menée par la Maritime and Coast Guard Agency (Royaume-Uni) en 2001. En ce qui concerne le reste des organismes de SMTC et de ses organisations affiliées, un SGQ officiel n'est pas établi (Code, Partie 2, alinéa 16.2); toutefois, des procédures et normes internes de qualité sont utilisées dans une certaine mesure pour les activités menées à l'AC et dans les Régions.

Le Service hydrographique du Canada dispose d'une certification ISO 9001 pour le système de qualité, lequel est vérifié à l'externe par NSF International Strategic Registration, Ltd.

8.2.4 Comme il l'a été mentionné plus tôt, les responsabilités de SMTC liées à l'État du pavillon sont augmenté par d'autres organisations gouvernementales et sont divisées à SMTC en fonction de la responsabilité de la direction. Une description par fonction est présentée ci-dessous.

Lois et réglementation

8.2.5 SMTC est l'entité gouvernementale qui a la responsabilité de principe en ce qui concerne l'élaboration de nouvelles lois et les améliorations aux lois existantes liées à l'application des instruments obligatoires de l'OMI. L'examen juridique et les questions juridiques relèvent du ministère de la Justice. La division [juridique et réglementaire] de SMTC a mis sur pied un processus officiel d'élaboration des nouvelles lois. Le suivi de l'examen juridique est tenu dans une base de données des projets législatifs et réglementaires en cours.

8.2.6 *Lois* – Les organismes élaborent le cadre de réglementation et transmettent les documents provisoires par le biais du ministère de la Justice au Parlement, en demandant l'adoption dans la législation nationale. Un processus intermédiaire de la concurrence industrielle est mené lors de l'élaboration par le biais du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). L'industrie communique ses suggestions avant la remise de la législation provisoire au Parlement. Les échéanciers des projets de réglementation et de loi produits par SMTC sont motivés en partie par le calendrier du Parlement, lequel, en fonction du calendrier législatif, peut occasionner de nombreux retards. Dès qu'ils sont intégrés dans la loi par le Parlement, les règlements sont publiés dans la *Gazette du Canada*, puis une période de commentaires publics suit avant qu'ils ne deviennent définitifs. Le temps moyen pour qu'un projet de réglementation initié par un organisme soit inscrit dans une loi et un règlement a été réduit au cours des dernières années, en passant de trois à deux ans. Cela est en grande partie dû à une approche plus proactive de SMTC visant à attribuer les ressources supplémentaires au besoin en vue de respecter les délais fixés par le ministère de la Justice et le personnel juridique.

8.2.7 La direction du programme responsable de ce secteur d'application rédige le contenu réglementaire; la Direction des services réglementaires et de l'assurance de la qualité l'aide en s'assurant que les ébauches respectent les exigences du processus législatif. Aucun conseiller avocat n'est affecté de façon permanente au personnel de Transports Canada, mais le ministère de la Justice affecte des avocats dans les équipes d'élaboration de règlements de Transports Canada, s'il y a lieu.

8.2.8 Même si le Canada approuve tacitement les conventions de l'OMI, il n'adhère pas officiellement à une convention de l'OMI avant que l'ensemble du cadre de réglementation juridique ne soit achevé. Dans le cadre de cette approche, il n'arriverait jamais qu'un instrument de l'OMI auquel adhère le Canada n'obtienne pas le pouvoir

juridique national aux fins d'application, comme l'exige la Partie 1 du Code, alinéa 7.1. Toutefois, dans la réalité, l'écart entre l'approbation tacite et l'adoption officielle des conventions occasionne un retard dans la mise en œuvre et l'applicabilité des instruments nouveaux ou modifiés de l'OMI que le Code demande aux États d'éliminer. Quel que soit le processus législatif, la conséquence est la suivante : l'intervalle peut plonger les exploitants dans une incertitude, puisqu'il se peut que les navires canadiens ne possèdent pas les certificats correspondants exigés par la convention et que SMTC ne dispose pas encore du pouvoir juridique pour exiger la conformité. Même si la position de SMTC est de ne pas exiger aux États du port d'appliquer aux navires battant pavillon canadien les conventions obligatoires que le Canada n'a pas encore acceptées, il est fort possible qu'ils risquent la détention dans tous les cas, si les États du port appliquent une politique de traitement moins favorable (ce qui est la politique du Canada envers les bâtiments étrangers qui visitent ses ports).

8.2.9 Le processus législatif et réglementaire actuel n'entraîne pas une correspondance parfaite des lois nationales avec les conventions de l'OMI auxquelles adhère le Canada. Néanmoins, au niveau fonctionnel, cela ralentit le pouvoir d'application en suivant les dates de mise en œuvre des instruments pertinents de l'OMI. La *Loi sur la marine marchande du Canada de 2001*, qui devait entrer en vigueur le 1^{er} juillet 2007, incorporera finalement les annexes de la MARPOL et les modifications à la SOLAS déjà en place à l'échelle internationale dans la loi et les règlements canadiens. Cette législation permettra alors au Canada d'adopter ces dispositions et de les appliquer aux navires de son propre pavillon assujettis à ces conventions.

8.2.10 *Politiques, procédures et instructions de travail* – Cette orientation interne n'est pas disponible publiquement et sert à aider le personnel de SMTC à uniformiser les lois et les règlements. Les politiques, de nature consultative, ne peuvent pas établir des exigences qui ne sont pas précisées dans la loi ou les règlements. Le personnel sur le terrain, qui a été interrogé au cours de la vérification, a souligné que la majorité des exigences des conventions internationales qui sont entrées en vigueur récemment n'ont pas été accompagnées d'une politique nationale aux fins d'implantation. Les inspecteurs sont d'avis que ce vide politique a exigé que les inspecteurs, les bureaux de district ou les Régions élaborent une politique de mise en œuvre. Les inspecteurs interrogés ont souligné que dans plusieurs cas, ils se fient à la politique émise par l'Association internationale des sociétés de classification (AISC), puisque cet organisme produit la politique qui sera utilisée par les OR auxquelles le Canada a délégué l'inspection de certains de ses navires. À l'inverse, les gestionnaires de programme de l'AC de SMTC pensent que le personnel sur le terrain devrait posséder l'expérience adéquate pour utiliser leur meilleur jugement dans l'application des nouvelles exigences et ne devraient pas demander d'orientation stratégique à l'AC dans tous les cas.

8.2.11 SMTC a délégué certaines tâches et responsabilités à d'autres organisations gouvernementales ainsi qu'à ses directeurs régionaux, lesquels traitent individuellement des aspects pertinents de mise en œuvre et d'application des instruments obligatoires de l'OMI. Chacun connaît ses tâches et responsabilités propres (Code, Partie 2, alinéa 27).

8.2.11.1 SMTC dispose d'un système très robuste de suivi des détentions liées au contrôle par l'État du port des navires battant pavillon canadien (Code, Partie 1, alinéa 13).

Pénalités

Révocation ou suspension des cartes d'identité des marins

8.2.12 Les mesures administratives par rapport aux licences et aux documents des gens de mer sont implantées directement par SMTC, quant aux marins qui commettent des actes illicites lorsqu'ils sont employés à bord d'un navire. Le Canada dispose d'un système très robuste (ACES) qui permet aux examinateurs maritimes du pays d'accéder aux registres des gens de mer et à leur statut. Lorsque, par le biais d'un processus d'enquête, on suspend des certificats à des marins en raison de leur incompétence professionnelle, ces derniers doivent remettre leur certificat et/ou tout autre document; ces suspensions sont enregistrées dans le système ACES.

8.2.12.1 Le Canada exige la suspension des certificats des marins en se basant sur une directive reçue des cours de justice, si un marin ne paie pas la pension alimentaire pour enfants en vertu de la Loi sur les ordonnances familiales.

8.2.12.2 La Direction des normes du personnel maritime et du pilotage (AMSP) à SMTC est chargée d'appliquer ses suspensions. Les gens de mer sont alors avisés de remettre leur certificat ainsi que des raisons pour lesquelles il leur est demandé de le faire. Comme cela a été précisé précédemment, les suspensions sont enregistrées dans le système ACES.

8.2.12.3 Dès la ratification par le Canada de la C185 (la plus récente convention sur les cartes d'identité des gens de mer de l'OIT), un marin canadien qui ne réussit pas la vérification de sécurité ne pourra pas obtenir de carte d'identité des gens de mer. Le Canada est en train de travailler à mettre cela en place. Les vérifications de sécurité comprendront une vérification judiciaire.

Amendes monétaires et/ou emprisonnement - Pénalités criminelles

8.2.13 Le ministère de la Justice se prononce sur les amendes criminelles et les mesures d'emprisonnement sur recommandation des enquêteurs de Transports Canada. Il a réglé plusieurs cas médiatisés de pollution par des navires, mais il se heurte à des barrières constitutionnelles et procédurales uniques à la loi et au système juridique canadiens. Des procédures limitent la façon d'obtenir des preuves et de statuer sur des cas, de sorte qu'il peut être difficile d'obtenir des condamnations, malgré des preuves circonstanciées évidentes qu'un navire est la source de pollution. Par exemple, un des facteurs de limitation est le suivant : un témoin de crimes contre l'environnement ne peut pas être appelé à témoigner s'il choisit de ne pas le faire. De plus, le représentant du ministère de la Justice qui a été interrogé a conclu que, selon lui, les amendes et les sanctions actuelles contenues dans la loi canadienne au chapitre de la pollution illicite ne sont peut-être pas suffisamment sévères pour décourager considérablement les violations des règles et des normes internationales, mais cela sera soutenu par la *Loi sur la marine marchande du Canada* de 2001 qui devait entrer en vigueur le 1^{er} juillet 2007. Actuellement, la loi permet des sanctions de 500 000 \$ au maximum, mais la sanction la plus sévère jusqu'à présent s'élève à peu près la moitié de ce montant. Le représentant du ministère de la Justice a souligné que cela contraste énormément avec les jugements de 20 millions \$ ou plus pour des violations similaires dans les eaux adjacentes des États-Unis (Code, Partie 2, alinéa 21.5).

8.2.14 Conclusions

Observations

Formulaire A-OB-01

Le ministère de la Justice a le pouvoir de se prononcer sur des violations criminelles de la loi liées à la protection de l'environnement au niveau maritime, mais d'après lui, les jugements contre les coupables ne sont peut-être pas assez sévères pour être suffisamment dissuasifs (Code, Partie 2, alinéa 21.5).

Mesure corrective

Les pénalités pour les infractions à la MARPOL sont contenues dans plusieurs projets de lois canadiens qui ont été actualisés récemment, notamment la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Les dispositions sur les pénalités varient, mais elles comprennent des amendes maximales de 1 M\$, un emprisonnement maximum de trois ans; dans certains cas, des amendes minimales de 200 000 \$ ou de 500 000 \$, des amendes supplémentaires, si le contrevenant a reçu des avantages en commettant

l'infraction et la possibilité que la cour impose d'autres ordonnances. Les pénalités qui ont été imposées par les cours canadiennes de justice n'ont jamais approché le maximum permis par la loi canadienne, mais la législation même est considérée comme étant suffisamment appropriée pour dissuader les infractions.

Formulaire A-OB-02

Les lois et règlements tardent à être adoptés avant les dates de mise en œuvre des instruments et règlements obligatoires de l'OMI, auxquels le Canada a donné son accord tacite sans pour autant les avoir respectés (Code, Partie 1, alinéa 7).

Mesure corrective

Transports Canada continuera à promouvoir la ratification des conventions pour la protection de la vie et de l'environnement et la sécurité de la navigation de façon opportune. Une politique nationale sera élaborée en vue d'exiger que les délégués canadiens assistent aux réunions de l'OMI, enregistrent les changements et les dates d'entrée en vigueur et amorcent des modifications réglementaires à l'échelle nationale ou recherchent l'appui en vue d'une initiative législative. Cela permettra l'intégration rapide des modifications internationales.

Exploitations et programmes environnementaux

8.2.15 La direction est responsable des interprétations des conventions suivantes : SOLAS, MARPOL, conventions internationales sur les lignes de charge, le tonnage et COLREGS, et l'attribution des certificats ainsi que de l'étude des demandes de prolongement, d'exemption, d'équivalence (EEE) pour la conformité à ces conventions.

8.2.16 La direction offre des interprétations de l'administration concernant la SOLAS et elle élabore des politiques, au besoin, pour clarifier la position de l'administration dans les secteurs où la discrétion est accordée par la Convention dans la façon de l'appliquer. Ce rôle d'interprétation comprend la délivrance de permissions pour des dispositions de conformité équivalentes dans les limites attribuées à l'administration en vertu des règlements de l'OMI. Cela inclut l'attribution de temps supplémentaires pour se conformer avec d'autres exigences mandatées de la SOLAS. L'Administration centrale a conservé le pouvoir exclusif d'attribuer des EEE, et SMTC utilise l'examen du Bureau d'inspection des navires à vapeur afin de traiter les demandes d'EEE. Le processus du Bureau exige qu'au moins trois membres approuvent les demandes d'EEE avant de les accorder. Les demandes peuvent provenir de n'importe quel niveau de l'organisation, mais la plupart sont lancées au niveau d'inspecteur, avant qu'un examen subséquent ne soit effectué par le District ou la Région et que l'Administration centrale ne les étudie aux fins d'approbation.

8.2.17 L'Administration centrale tient des fichiers électroniques de tous les navires battant pavillon canadien et la correspondance relative aux demandes d'EEE. Dans le cadre de la vérification, un échantillon des demandes d'EEE a été étudié à partir de certains fichiers de navires sélectionnés par le vérificateur, et toutes se sont révélées conformes à la procédure décrite par les gestionnaires de programmes de l'Administration centrale (Code, Partie 2, alinéa 16.5). Tous les registres d'EEE à l'étude ont montré que l'Administration a agi dans les limites de son autorité accordée par les règlements de la convention. Toutefois, dans un cas, rien ne prouvait que la notification requise de l'équivalence avait été fournie à l'OMI comme l'exigeait la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge.

Conception et équipement

8.2.18 Une autre division est chargée de l'examen et de l'approbation de l'équipement ou du type de systèmes approuvés. Le Canada accorde des approbations particulières en matière de sécurité à bord des navires, de protection de l'environnement et de l'équipement technique. En général, le Canada attribue une approbation réciproque en fonction de l'approbation d'autres administrations, d'EC ou des OR (sauf pour ce qui est indiqué ci-dessous). La liste de l'équipement canadien approuvé est affichée sur la page Web de SMTC. Dans le cas des bâtiments qui ont changé de pavillon, un processus est en place pour l'évaluation des systèmes existants en vue d'attribuer l'équivalence aux normes d'approbation canadiennes.

8.2.18.1 En ce qui concerne le matériel de radio, de navigation et de colreg, SMTC accepte la preuve de l'approbation type pour les normes de l'OMI, si elle est émise par et sur autorité d'un gouvernement qui a signé la SOLAS.

Effectif

8.2.19 Des documents relatifs aux règlements et au processus interne sont publiés aux fins d'émission de certificats relatifs aux effectifs de sécurité en vertu de la SOLAS. L'exploitant du navire soumet la demande d'armement du navire au bureau qui mène l'inspection aux fins de certification. Les OR ne sont pas autorisées à délivrer des certificats relatifs aux effectifs de sécurité. Les demandes d'équivalence d'armement sont examinées et approuvées par les gestionnaires de programmes de l'AC.

Tonnage

8.2.20 Actuellement, SMTC utilise le certificat international de jaugeage, mais certains navires bénéficient d'une clause de droit acquis en vertu d'un ancien régime de jaugeage national. L'évaluation du jaugeage est menée par l'OR ou d'autres compagnies ou individus autorisés par l'Administration. Dans le cas d'une OR, le certificat de jaugeage est émis directement à toutes les personnes autorisées; les calculs de jaugeage sont soumis au bureau de district où ils sont étudiés, et le certificat est délivré par l'Administration. La supervision des calculs de jaugeage est effectuée par le bureau régional et d'autres processus de supervision sont effectués par les gestionnaires des

programmes de l'AC. Dans les cas où le navire a reçu un certificat de jaugeage d'une administration précédente, l'OR doit mener un examen des anciens calculs de jaugeage.

8.2.21 Il n'a pas pu être établi s'il existait un processus pour les navires qui bénéficient d'une clause de droit acquis en matière de jaugeage réglementaire, lesquels sont alors exemptés des conventions SOLAS et MARPOL lorsqu'ils effectuent des voyages internationaux, en vue de se conformer au Code ISM et ISPS, si leur tonnage en vertu de la CIJ dépasse 500 de jauge brute. Néanmoins, à la connaissance des gestionnaires de programmes, aucun bâtiment international bénéficiant d'une clause de droit acquis ne s'engage dans des voyages internationaux.

8.2.22 Conclusions

Non-conformité

Formulaire A-NC-02

Il a été établi durant la vérification qu'une seule EEE pour les lignes de charge a été émise adéquatement, mais aucun document n'était disponible pour prouver qu'elle a été transmise à l'OMI selon les exigences de celle-ci (LL 66, article 6 et Code, Partie 2, alinéa 15).

Mesure corrective

L'information relative à l'exemption a été envoyée à l'OMI le 18 septembre 2007, conformément à la Convention sur les lignes de charges de 1966, article 6.

Bureau de district de Montréal

8.2.23 L'équipe de vérification a visité le bureau de Montréal de SMTC le 14 juin 2007. Montréal est un bureau de district sous le contrôle du bureau de la Région du Québec situé dans la ville de Québec. Le bureau de Montréal compte une vingtaine d'employés.

8.2.24 L'équipe de vérification a interrogé les inspecteurs maritimes disponibles ce jour-là et a examiné des dossiers d'une partie des navires battant pavillon canadien assujettis aux conventions. (Nota : le Canada utilise le titre d'inspecteur maritime à la place d'enquêteur, mais au niveau fonctionnel, ils ont la même signification). De plus, le processus de contrôle par l'État du port et les inspections/détentions, conformément aux exigences de l'OMI et des PE, ont été examinés et se sont révélés satisfaisants.

8.2.25 L'équipe a visité le centre de STM du port de Montréal. Ce centre contenait tout l'équipement nécessaire et des procédures générales pour couvrir les responsabilités et les besoins du contrôle et de coordination du trafic pour les activités de recherche et sauvetage. Le centre est exploité 24 heures par jour afin d'assurer une surveillance et une aide continues aux navires du secteur. Une installation de formation est disponible aux

exploitants en vue d'offrir de la formation préalable avant qu'ils n'assument leurs responsabilités dans un quart.

Délégation aux organisations reconnues

8.2.26 L'Administration a reconnu cinq OR et chacune a signé officiellement une entente qui est conforme aux résolutions A.739(18) et A.789(19). Les navires assujettis aux conventions peuvent participer à un Programme de délégation des inspections obligatoires (PDIO) qui permet aux OR d'effectuer des inspections et d'émettre des certificats obligatoires à la place d'une inspection menée par un inspecteur maritime de SMTC. Toutes les OR sont membres à part entière de l'AISC.

8.2.27 Au cours des sept dernières années, Assurance de la qualité de SMTC à l'AC n'a mené que deux visites de site/de vérification relatif au système de la qualité de deux des cinq OR. Un bureau de l'AC du Lloyds Register of Shipping au Canada et un bureau de l'AC/des Amériques de l'American Bureau of Shipping de Houston (Texas). De plus, ils ont participé à titre d'observateurs à une vérification de la qualité de l'AISC d'un bureau régional du LR à Halifax (Nouvelle-Écosse).

8.2.28 En outre, SMTC effectue la supervision à bord du rendement de l'OR en ce qui concerne la certification des navires en vertu du PDIO. Le niveau de détail d'un examen de la supervision est généralement analogue à l'examen annuel du contrôle par l'État du port. Ces examens de supervision dans le cadre du PDIO sont menés tous les quatre ans par les inspecteurs maritimes de SMTC en suivant un objectif de 25 % par an propre à la flotte dont ils sont responsables (navires qui retournent dans ce port de façon régulière). Des bureaux d'inspection individuelle gèrent le programme de supervision pour les navires qui relèvent de leur compétence. Toute défaillance est soulignée dans les registres des bâtiments et l'OR est contactée pour corriger la défaillance décelée.

8.2.29 L'Administration n'a pas pu fournir de registre national de la supervision des OR en vue de s'assurer systématiquement que les exigences des résolutions A.739(18) et A.789(19) et l'entente entre elles sont bien respectées. Les registres de supervision sont tenus dans le dossier de chaque navire et gérés par le district respectif, mais aucun système de suivi complet de la supervision nationale n'est géré au niveau de l'AC. Les défaillances décelées par les inspecteurs maritimes de SMTC au cours de la supervision sont corrigées au besoin, mais ne sont pas documentées dans le temps en vue de mesures supplémentaires et du rendement de l'OR.

8.2.30 *Code ISM* – Les vérifications obligatoires et la délivrance de certificats en vertu du Code ISM sont effectuées par les OR. La supervision des vérifications des OR des navires canadiens assujettis au Code ISM est coordonnée par Assurance qualité de l'Administration centrale de SMTC. Le personnel de l'AC peut assister à titre d'observateurs aux fins de vérification de la déclaration de conformité. Un système de notification de vérification de la déclaration de conformité a été créé en collaboration avec les OR. La supervision des vérifications des CGS à bord des navires est menée par les bureaux de district et les bureaux régionaux. Aucune cible de supervision n'a été

établie dans la politique en ce qui concerne la certification en vertu du Code ISM. Aucun nombre d'heures minimales n'a été fixé en ce qui concerne le préavis, et dans de nombreux cas, le court préavis empêche la participation du représentant de l'Administration. Cependant, étant donné le petit nombre de navires canadiens assujettis à la SOLAS, il semble qu'un échantillon suffisant de vérifications en vertu du Code ISM ont été suivies pour bien surveiller le rendement des OR. Dans le cas des navires qui ne sont pas inscrits au PDIO, mais qui ont reçu une certification en vertu du Code ISM d'une OR, aucun processus officiel ne permet d'assurer que l'historique de défaillance de l'inspection de SMTC relatif au navire n'est communiqué à l'OR aux fins d'étude pour leurs vérifications en vertu du Code ISM. Chaque inspecteur peut contacter l'OR qui a délivré le certificat en vertu du Code ISM, s'il pense que la défaillance décelée durant l'inspection indique une lacune potentielle dans le système de gestion de la sécurité. Quant aux navires inscrits dans le PDIO, cette notification est déjà formalisée dans les procédures PR-9 et PR-17 de l'AISC.

Formation et ressources humaines

8.2.32 Ce service est responsable de la planification, de l'organisation et de la gestion de la formation du personnel de SMTC, notamment les inspecteurs maritimes. Des procédures écrites existent en ce qui concerne l'emploi de nouveaux employés en général et d'inspecteurs maritimes en particulier. En ce qui concerne les inspecteurs maritimes, le processus d'embauche comprend une évaluation de leurs qualifications et un examen écrit. Le processus suivant l'embauche est moins détaillé, mais les qualifications sont exigées et étayées conformément aux principes établis dans le Code, Partie 2, alinéas 27 à 37.

8.2.33 Un cours de formation est obligatoire pour recevoir les qualifications initiales d'inspecteur maritime (les qualifications sont connues sous le nom de nominations au sein de SMTC) et pour obtenir d'autres qualifications, p. ex. agent de prévention de la pollution (APP), qui ne sont pas directement liées à l'inspection maritime. Des cours de formation spéciaux sont parrainés par le bureau régional au besoin, en ce qui concerne les inspecteurs qui doivent mener des inspections sur certains types de navires comme les pétroliers, etc. Ce ne sont pas tous les inspecteurs qui ont besoin de formation spécialisée en fonction des navires qui naviguent dans la région en question, et c'est le gestionnaire de la Région qui décide de quelle formation ses inspecteurs ont besoin. Le financement pour la formation spécialisée est géré par le bureau régional. La formation des inspecteurs qui sont déjà qualifiés est fournie au besoin, ainsi que pour les inspecteurs qui souhaitent améliorer ou actualiser leurs compétences. Le dossier de formation des inspecteurs maritimes est tenu au niveau local. Dès l'obtention d'une qualification, aucune exigence obligatoire d'actualisation ou de renouvellement n'est émise, peu importe le temps qui s'est écoulé depuis que l'inspecteur a mené la dernière inspection de ce type.

8.2.34 L'AC de SMTC dispose d'une base de données sur tous les inspecteurs, laquelle enregistre le type de nomination qu'ils obtiennent au moyen de la formation obligatoire et de la formation en cours d'emploi, tel que cela a été souligné plus haut.

8.2.35 Les inspecteurs maritimes doivent faire approuver leurs qualifications au niveau de l'AC avant d'effectuer des travaux dans la discipline en question. L'attribution des qualifications se base sur la recommandation favorable des superviseurs immédiats des inspecteurs maritimes et des gestionnaires des bureaux de districts et des bureaux régionaux. Aucune liste de vérification normalisée n'est utilisée pour vérifier ce que les inspecteurs ont étudié, observé ou exécuté de façon satisfaisante durant leur formation en cours d'emploi. La détermination finale de la compétence se base principalement sur le jugement et l'observation des gestionnaires de district et leur volonté de signer la demande pour la nomination de l'inspecteur pour une qualification permanente particulière. Un processus plus formel quant à la formation en cours d'emploi est en cours d'élaboration et devrait être implanté à la fin de 2007.

8.2.36 Conclusions

Observations

Formulaire A-OB-03

Mis à part l'approbation des supérieurs, aucun système documenté n'existe pour le contrôle du processus de vérification de la formation en cours d'emploi prouvant que les inspecteurs ont acquis les connaissances et les compétences minimales quant à l'inspection d'un type de navire, avant qu'une qualification ne leur soit attribuée. Aucune approche systématique n'existait pour mettre à jour les connaissances des inspecteurs maritimes de façon constante. La formation est disponible, mais n'est pas obligatoire ni ne fait partie d'un plan de formation systématique (Code, Partie 2, alinéas 34 à 35).

Mesure corrective

SMTC est en train de mettre en place une formation en cours d'emploi officialisée pour les inspecteurs. Le Programme de formation national évaluera les secteurs en vue du perfectionnement approfondi que suggérerait l'équipe de vérification de l'OMI et fait une proposition au Comité directeur afin d'examiner les exigences et les ressources nécessaires pour élaborer un programme qui abordera nos obligations.

Formulaire A.OB-05

L'Administration n'a pas pu fournir de document sur la supervision systématique des OR qui assure que les exigences des résolutions A.739(18) et A.789(19) et l'entente entre le Canada et les OR sont planifiées et respectées avec succès au cours de l'intervalle spécifié (Code, Partie 1, alinéa 10 et Partie 2, alinéa 20).

Mesure corrective

La surveillance nationale des OR est enregistrée dans le formulaire de surveillance nationale lié au Programme de délégation des inspections obligatoires. Ce formulaire fournira un registre du rôle de SMTC dans la surveillance opérationnelle des navires qui ont été délégués aux OR. La surveillance vise à assumer le rôle que joue SMTC afin d'évaluer efficacement les OR dans l'exécution de leurs tâches et de leurs responsabilités déléguées en vertu de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada. Ce formulaire offre des données de supervision complètes quant à l'évaluation du rendement des OR par le directeur compétent de l'AC de SMTC.

8.3 Enquêtes sur les accidents maritimes

8.3.1 Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est un organisme indépendant créé en 1990 par une loi du Parlement (*Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* (BCEATST)). En vertu de cette loi, le BST a pour rôle de faire avancer la sécurité des transports dans les composantes des réseaux maritimes, ferroviaires, aériens et des pipelines qui sont réglementées par le gouvernement fédéral.

8.3.2 Le BST vise à faire avancer la sécurité du transport en menant des enquêtes indépendantes comprenant, lorsque cela est nécessaire, des enquêtes publiques sur certains accidents de transport dans les buts suivants :

- dresser des constatations quant aux causes et aux facteurs contributifs;
- identifier les défaillances de sécurité, formuler des recommandations afin d'éliminer ou de réduire de telles défaillances;
- établir des rapports publiquement sur les enquêtes et les conclusions.

8.3.3 Le BST a le pouvoir exclusif de dresser des conclusions quant aux causes et aux facteurs contributifs, lorsqu'il enquête sur un accident de transport. Les accidents survenant au Canada ou au-dessus du Canada relèvent de la compétence du BST. Le Bureau peut également représenter les intérêts canadiens dans les enquêtes étrangères sur les accidents de transport dans lesquels des navires, du matériel roulant ferroviaire ou des avions immatriculés, licenciés et produits au Canada sont impliqués. De plus, le BST exécute certaines obligations du Canada liées aux enquêtes sur la sécurité des transports à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et à l'Organisation maritime internationale (OMI).

8.3.4 Le BST a été créé à titre d'organisme autonome, en vue de régler le risque de conflits d'intérêts où des questions en cours d'enquête comprennent des activités de Transports Canada. Le BST fait rapport tous les ans au Parlement canadien sur les activités, les conclusions et les recommandations par le truchement du président du Conseil privé de la Reine pour le Canada.

8.3.5 SMTC peut nommer un observateur du Ministère pour les enquêtes très médiatisées, lequel travaille en étroite collaboration avec le BST et informe le Ministère sur les questions et les défaillances de sécurité découvertes au cours d'une enquête. SMTC peut également enquêter sur des accidents maritimes afin de déterminer les infractions réglementaires en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et porter des accusations si cela est justifié.

8.3.6 Les obligations d'enquête sur les accidents maritimes en vertu des conventions et conformément à la résolution A 973(24) sont exécutées par le BST et/ou SMTC.

8.3.7 Le BST met en lumière les défaillances de sécurité dans les réseaux de transport, principalement par le biais d'enquêtes sur les accidents et les incidents. Objectif? Toujours déterminer les vulnérabilités des réseaux de transport qui pourraient entraîner des accidents à l'avenir ou contribuer à leur sévérité.

8.3.8 Le BST a donc pour objectif principal la prévention. Il pense que la meilleure façon de réaliser cet objectif est d'apprendre comment le réseau de transport fonctionne dans son ensemble pour produire un accident. SMTC, mais pas le BST, peut engager des mesures d'application à la suite de conclusions d'enquête sur des accidents.

8.3.9 La division maritime du BST a des bureaux dans tout le Canada en vue d'offrir un accès facile en temps réel lors d'accidents dans les eaux canadiennes; son personnel d'enquête est également disponible 24 heures par jour toute l'année; des procédures sont en place pour enquêter sur les accidents survenus à bord d'un navire canadien ou qui impliquent un citoyen canadien en dehors du territoire. Le BST dispose d'un nombre suffisant d'enquêteurs qualifiés et expérimentés qui subissent un processus de sélection d'évaluation et de formation avant de pouvoir effectuer leurs fonctions. L'organisme dispose d'un budget pré-autorisé qui lui permet d'attribuer les ressources d'enquête appropriées lorsqu'un accident survient. Le BST mesure et analyse de façon systématique leur rendement organisationnel et utilise ces résultats pour l'élaboration de futurs plans et objectifs.

8.3.10 La plupart des enquêtes effectuées par le BST dépassent la portée des instruments obligatoires de l'OMI et portent sur des accidents de navire au niveau national. Toutefois, dans certains cas où des rapports de l'OMI sont exigés, des documents montrent que les rapports ont été transmis à l'OMI.

8.3.11 Le BST enquête sur tous types d'accidents maritimes en sélectionnant des dossiers en fonction de leur ampleur et en utilisant leur matrice et leur classification des accidents. Les cas très graves et graves conformément à la résolution A.849 (20), telle que modifiée, font toujours l'objet d'enquête.

8.3.12 Le BST reçoit des rapports sur les accidents de diverses sources, notamment les suivantes : communications radio de navires à la GCC et rapports sur les accidents en ligne. Le BST tient un formulaire électronique qui comporte des instructions concernant

sa soumission et les seuils minimaux pour les rapports exigés. Dans les cas où le BST choisit de ne pas mener une enquête sur un accident qui répond aux critères d'enquêtes obligatoires des règlements de l'OMI, SMTC mène une enquête. Bien sûr, le BST transmet des copies des rapports sur les accidents maritimes à SMTC. Après réception, SMTC attribue le cas au gestionnaire de programme compétent qui lance le processus d'enquête au moyen des ressources régionales de SMTC. Ce dernier n'a pas pu fournir des preuves objectives selon lesquelles les rapports transmis par le BST ont fait l'objet d'enquête, puisqu'il n'existe aucun système uniforme de suivi visant à vérifier que les enquêtes ont été lancées. Le BST n'a exigé aucun accusé de réception pour les cas transmis à SMTC.

8.3.13 Les procédures établies aux fins d'examen et de commentaires sur les rapports du BST offrent amplement l'occasion aux parties impliquées d'analyser le rapport et de le commenter au besoin avant de le remettre. Des recommandations visant à éviter les récurrences à l'avenir sont également envoyées à SMTC aux fins d'étude et de mesure, si une modification à un règlement, une politique ou une procédure est nécessaire.

8.3.14 Durant la vérification, les membres de l'équipe ont visité le laboratoire qui mène des activités de recherche et offre le soutien technique au BST. Ce laboratoire est une ressource importante quant à l'enquête s'il y a lieu. Les experts scientifiques et techniques qui ont des connaissances avancées et disposent de matériel d'essai spécialisé sont disponibles pour aider les enquêteurs. Par exemple, le laboratoire dispose de matériel radiographique, de la capacité de modélisation en trois dimensions, de la simulation informatisée, d'essais de résistance au feu, de matériel d'analyse métallurgique et d'autres ressources d'essai.

8.3.15 Conclusion

Observation

Formulaire A-OB-04

SMTC enquête sur certains accidents qui peuvent ne pas faire l'objet d'enquête au BST, mais qui peuvent exiger une enquête obligatoire en vertu des règlements de l'OMI. SMTC ne tient pas de système de suivi quant aux enquêtes transmises par le BST en vue de vérifier que les enquêtes sont menées par le personnel de SMTC (Code, Partie 2, alinéa 10).

Mesure corrective

SMTC examinera le processus actuel en vue d'incorporer un mécanisme de suivi pour ces types de rapports sur les accidents. Actuellement, à leur réception, les rapports sont distribués aux groupes appropriés aux fins d'étude et de traitement approfondi s'il y a lieu.

9 Activités de l'État du port

9.1 SMTC est responsable du contrôle par l'État du port. Le Canada a signé le PE de Paris et le PE de Tokyo. Il en respecte les instructions et lignes directrices, en ce qui concerne le contrôle par l'État du port, qui ont été adoptées dans la loi nationale.

9.2 Les activités de contrôle par l'État du port (CEP) ont lieu dans plusieurs ports des cinq Régions. Des porte-conteneurs, des vraquiers, des pétroliers, des navires de type classique et des rouliers sont présents dans les ports canadiens. Plus de 1 200 navires ont été inspectés en 2006 et 25 % des exigences du PE de Paris ont été respectées.

9.3 Les rapports d'inspection du CEP sont transmis à l'administration centrale de SMTC et examinés par la Direction des normes d'inspection et d'exploitation de Sécurité maritime, qui détient le pouvoir exclusif quant à leur entrée finale dans les bases de données des PE.

9.4 La formation et la qualification des agents de CPE sont délivrées conformément aux lignes directrices de l'OMI et du PE de Paris, en utilisant un plan de qualification fixé. La formation spéciale des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port fait partie de la formation qu'offre SMTC aux inspecteurs maritimes de TC; les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port participent à plusieurs séminaires et programmes de formation du PE de Paris.

9.5 L'information quant à la détention est transmise à l'État, aux OR et à la catégorie par l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port ou le bureau régional tout de suite après une détention.

9.6 SMTC dispose d'un programme systématique de contrôle par l'État côtier qui respecte les exigences du Code.

10 Activités de l'État côtier

Généralités

10.1 Le Canada transfère efficacement ses obligations liées à l'État du port par le biais de diverses entités gouvernementales qui partagent les responsabilités de l'État côtier conformément aux chapitres IV et V de la SOLAS. SMTC agit à titre d'organisme responsable pour ce qui est de l'autorité juridique et réglementaire quant au respect des responsabilités en vertu des instruments obligatoires de l'OMI. (Partie 3 du Code)

Garde côtière canadienne (GCC)

10.2 La Garde côtière canadienne (GCC), en tant que principal organisme d'exploitation spécial, offre une gamme de services maritimes et une plateforme qui aide

le pays à réaliser ses objectifs et priorités maritimes. Particulièrement, en ce qui concerne la convention SOLAS, la GCC est chargée de la communication des avertissements de météorologie et de navigation, des conditions glacielles dangereuses et de détresse; de l'offre de services de trafic maritime, d'aides à la navigation, des services et des installations de recherche et de sauvetage.

10.3 Sur le plan géographique, le Canada est un vaste pays dont les côtes (îles non comprises), qui s'étendent sur 58 808 kilomètres, sont les plus longues du monde. En plus des côtes océaniques, le Canada partage sa compétence avec les États-Unis, en ce qui concerne la voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs, lesquels sont les étendues d'eau fraîche les plus importantes du monde. La majorité de la population du Canada se concentre principalement sur les secteurs plus vastes du sud qui sont adjacents aux États-Unis. La GCC a encouragé un partenariat solide avec la Garde côtière américaine pour l'échange d'informations et de ressources de recherche et sauvetage dans l'éventualité d'un accident maritime dans les eaux adjacentes.

10.4 Les ressources de recherche et sauvetage du Canada sont disponibles rapidement et sur appel en tout temps. Dans plus de 95 % des cas, le temps de déploiement de 30 minutes par mission de recherche et sauvetage est respecté. La GCC est un organisme intra-gouvernemental fournisseur de services, et à ce titre, elle n'a pas de pouvoir indépendant d'application de la loi. Les bâtiments et les hélicoptères de la GCC servent de plateformes d'application de la loi visant à appuyer les responsabilités d'application en matière d'eaux d'une variété d'entités du gouvernement fédéral qui sont chargées d'appliquer la loi dans le milieu maritime et ses alentours.

10.5 La GCC est responsable de l'entretien et de l'installation des diverses aides à la navigation. La GCC effectue des relevés sur les voies navigables du pays et mènent une évaluation des besoins d'installation d'aides à la navigation, en se basant sur des exigences en matière de navigation.

10.6 La GCC est également chargée d'alerter les marins contre les risques saisonniers dus à la glace, tant sous la forme d'icebergs que de banquise, lesquels peuvent obstruer une voie navigable ou une ligne de côte au chapitre de la navigation. Environnement Canada, en coopération avec l'USCG, dirige une patrouille internationale pour le suivi saisonnier des icebergs dans l'océan Atlantique.

10.7 La GCC est responsable de la coordination de l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures, mais SMTC est l'organisme responsable des mesures d'application de la loi en matière de protection de l'environnement maritime.

10.8 La GCC offre des plateformes navales pour les relevés hydrographiques et l'application de la loi en matière de pêches.

10.9 La GCC a la responsabilité générale de fournir les installations nécessaires pour la communication radio (SMDSM, MF VHF, NAVTEX) et elle dispose d'installations pour les zones A1, A2, A3 et A4 qui sont très bien couvertes.

10.10 Les organismes gouvernementaux qui utilisent des plateformes de la GCC doivent les partager avec d'autres organismes. Malgré leur disponibilité à tout moment, elles ne peuvent pas répondre pleinement aux besoins de tous les organismes en tout temps, et il est nécessaire d'établir des priorités quant à la disponibilité des missions.

Service hydrographique du Canada

10.11 Cette organisation est chargée des relevés et des graphiques hydrographiques relatifs aux eaux canadiennes. Les données sont recueillies et tenues, et les graphiques sont imprimés sur demande au point de livraison. Des tableaux des marées sont également publiés. Le Service hydrographique utilise des plates-formes de la GCC pour effectuer les relevés et les cartes et est l'un des organismes gouvernementaux mentionnés à la section 10.10. La fréquence et la portée des relevés hydrographiques des secteurs maritimes peuvent, par conséquent, dépendre de la disponibilité de la plate-forme de la GCC. Cet organisme est certifié ISO 9001 en raison de ses processus de qualité pour la diffusion efficace et efficiente de l'information sur la navigation dans les eaux canadiennes.

11 Conclusions

Domaines de progrès positifs

11.1 Le Canada participe à diverses activités de sensibilisation auprès de la communauté maritime, en vue de stimuler une culture d'amélioration de la sécurité et de protection de l'environnement. (Code, Partie 1, alinéa 12).

11.2 Le BST et le Service hydrographique ont implanté des systèmes de qualité ainsi que des outils de mesure et d'amélioration du rendement qui pourraient être avantageux d'utiliser comme référence pour l'amélioration de la mesure des processus de SMTC et d'autres entités gouvernementales.

11.3 La GCC est l'un des chefs de file à l'échelle mondiale dans le domaine de la recherche et du sauvetage et elle assume également des responsabilités liées à l'État côtier. Les programmes de la GCC et son personnel représenteraient une excellente source de connaissances et d'expérience pour les États membres de l'OMI qui cherchent à renforcer leur capacité dans les domaines de responsabilités de l'État côtier.

11.4 L'approche proactive de SMTC de la gérance de projets législatifs et réglementaires entre le moment où ils sont lancés par l'organisme jusqu'à leur adoption finale dans la loi et les règlements fait de nombreux progrès, en ce qui concerne l'application opportune des instruments obligatoires de l'OMI au moyen des lois et des règlements nationaux.

Domaines d'étude approfondie

11.5 Il faudrait étudier, dans la prochaine mise à jour, la bibliothèque virtuelle des inspecteurs de la sécurité maritime afin d'y inclure une icône ou une partie distincte qui indique clairement les nouvelles modifications ou procédures qui y ont été incorporées. Cela permettra de s'assurer que les inspecteurs connaissent les nouvelles conventions et les nouveaux règlements ainsi que toute autre exigence/procédure qu'ils doivent mettre en œuvre, et qu'ils y portent une attention particulière. (Code Partie 2, alinéa 16.4.5)

11.6 Les gestionnaires de programmes de l'AC de SMTC devraient évaluer avec plus de soins la nécessité d'aligner les politiques, les lignes directrices ou les procédures de travail nationales qui devraient être promulguées, avec les règlements/les modifications de l'OMI ou les lois et règlements nationaux qui entrent en vigueur. Il faudrait également bien étudier les exigences et leur risque d'application non uniforme, de fausse interprétation et application par les Régions, les Districts et les inspecteurs maritimes qui ne figurent pas dans l'orientation nationale. (Code Partie 2 (16.4.5))

11.7 Le programme de formation devrait comporter et définir un calendrier adéquat pour la mise à jour de la formation et des qualifications des inspecteurs, particulièrement en ce qui concerne les navires à haut risque comme les navires transporteurs de produits gaziers ou chimiques, les pétroliers, les navires à passagers et les vraquiers. Le besoin de formation spécialisée pour l'inspection de nouveaux systèmes et matériel devrait être évalué en ce qui concerne les nouveaux inspecteurs, et comme la technologie évolue avec le temps, les qualifications des inspecteurs. De plus, pour renforcer ce qui est dit à la section 11.6, la formation peut être nécessaire en vue de transmettre les nouvelles politiques et procédures aux inspecteurs maritimes en poste lorsqu'une nouvelle réglementation est adoptée. Dans le processus actuel, il incombe à l'inspecteur en poste de lancer une demande de formation plutôt que de mettre en place une stratégie nationale. (Code Partie 2, alinéas 23.5 et 35)

11.8 Plus de 40 % des navires battant pavillon canadien assujettis aux conventions internationales font actuellement l'objet d'une inspection et reçoivent la certification d'une OR dans le cadre du PDIO volontaire du Canada. La totalité des bâtiments battant pavillon canadien assujettis au code international de gestion de la sécurité reçoivent leur certification d'une OR. Le niveau actuel de supervision des OR pour leur système de gestion de la qualité est insuffisant pour assurer qu'elles ne font pas l'objet de non-conformités systémiques. La collecte et la mesure d'actions correctives découlant des inspections de supervision effectuées par l'Administration et la supervision internationale menée par l'OR pourraient être évaluées de façon plus systématique. Quant au Loyd's Register of Shipping, qui veille comme une OR à l'exécution du PDIO et du Code ISM par les navires battant pavillon canadien, il ne fait l'objet que d'une seule vérification indépendante de la qualité et d'une observation de vérification de l'AISC, les deux ayant été effectuées par des bureaux régionaux mineurs qui n'élaborent pas de politiques

organisationnelles depuis sept ans. De plus, le Canada pourrait vouloir envisager d'augmenter la fréquence de la supervision à bord des navires du PDIO, afin que ces derniers ne soient plus supervisés tous les quatre ans, mais tous les trois ans ou tous les ans, tout en ciblant les navires à haut risque, ce qui est déjà le cas. Puisque la supervision à bord est la principale source de données d'où proviennent les tendances systématiques de rendement des OR, cette information est essentielle pour la prise de mesures de prévention rapides devant être lancées avant un risque de conformité important. Une prévision plus fréquente et méthodique serait un avantage pour les OR du Canada à cet égard.

11.9 Pour les accidents que le BST transfère à SMTC aux fins d'enquête, il a été établi qu'il faut créer un système de suivi à SMTC afin de s'assurer que les mesures appropriées sont prises pour chaque cas, surtout si l'accident répond aux exigences d'enquête en vertu des conventions internationales.

12 *Annexes*

1. Programme de la réunion d'ouverture
2. Programme de la réunion de clôture
3. Participants à la réunion d'ouverture
4. Calendrier de la vérification et entrevues

12.1 *Observations*

Formulaire A-OB-01
Formulaire A-OB-02
Formulaire A-OB-03
Formulaire A-OB-04
Formulaire A-OB-05

12.2 *Cas de non-conformité*

Formulaire A-NC-01
Formulaire A-NC-02

Annexe 1

Programme de la réunion d'ouverture
Vérification volontaire des États-membres de l'OMI
Ottawa (Canada)
Le 11 juin 2007
9 h

1. Mot d'ouverture de l'État membre
2. Présentation des représentants de l'État membre
3. Présentation de l'équipe de vérification de l'OMI
4. Remarques du vérificateur en chef de l'OMI
 - a. Objectifs, portée et exécution de la vérification
 - b. Cadre de référence
 - c. Programme/calendrier de vérification
 - d. Communication entre l'équipe de vérification et le coordinateur de l'État membre
 - e. Rapport sur les conclusions et commentaires
 - f. Mode d'entrevues
5. Coordinateur de l'État membre : toute question administrative concernant la vérification, notamment changements de dernière minute au calendrier, lieux/installations de la vérification.
6. Mot de clôture

Annexe 2

Programme de la réunion de clôture
Vérification volontaire des États-membres de l'OMI
Ottawa (Canada)
Le 18 juin 2007
9 h 30

1. Mot d'ouverture de l'État membre
2. Présentation des représentants de l'État membre
3. Remarques du vérificateur en chef de l'OMI et des membres de l'équipe de vérification
4. Examen de l'ébauche de rapport provisoire
5. Examen des cas de non-conformité et observations
6. Examen des mesures restantes relatives à la vérification
7. Remarques du coordinateur de l'État membre
8. Mot de clôture

Annexe 3

Vérification du Canada par l'OMI – Réunion d'ouverture
 Le 11 juin 2007 de 9 h à 10 h 45
 Liste des participants

NOM	TITRE	ORGANISATION
John Hannon	Vérificateur en chef	OMI
Alfonso Castellero	Vérificateur	OMI
Jorg Heuckeroth	Vérificateur	OMI
Donald Roussel	Directeur exécutif, Services réglementaires et assurance de la qualité	Transports Canada
Mila Ayeko	Gestionnaire, Assurance de la qualité	Transports Canada
Christine Jerome	Adjointe administrative, Assurance de la qualité	Transports Canada
Victor Santos-Pedro	Directeur, Conception, équipement et sécurité de la navigation	Transports Canada
André St-Laurent	Consultant technique, Équipement de sécurité	Transports Canada
Richard Day	Directeur, Exploitation et Programmes environnementaux	Transports Canada
Ruth Romkey	Directrice, Services de formation technique et de programme	Transports Canada
Paul Mannion	Directeur/int., Normes du personnel et pilotage	Transports Canada
Nick Stoss	Directeur général/int., Enquêtes et opérations	Bureau de la sécurité des transports du Canada
Yvette Myers	Directrice, Enquêtes – Direction maritime	Bureau de la sécurité des transports du Canada
Marcel Ayeko	Gestionnaire, Qualité, planification et rendement	Bureau de la sécurité des transports du Canada
Steven Troy	Directeur général/int., Services maritimes	Bureau de la sécurité des transports du Canada
Kerry MacDonald	Conseillère principale de programme, planification, rendement et surveillance	Bureau de la sécurité des transports du Canada
Sean Hinds	Gestionnaire, Gestion de la qualité, planification et formation	Service hydrographique du Canada, MPO

PLAN DE VÉRIFICATION VOLONTAIRE DES ÉTATS MEMBRES DE L'OMI

OBSERVATION / AVIS DE NON-CONFORMITÉ

(Formulaire A)

CONCLUSIONS	
État membre : Canada	Période de vérification : du 11 au 18 juin 2007
Sécurité maritime de Transports Canada	Remise de rapports MARPOL à l'OMI
Non-conformité N° : 1	Observation N° :
<p>Conclusions</p> <p>Il n'existe pas de preuves d'établissement de rapports MARPOL adressés à l'OMI pour la période de 2001 à 2006. L'administration de l'État du pavillon a confirmé qu'elle n'avait pas remis les rapports exigés à l'OMI.</p>	
<p>Dispositions applicables de la norme de vérification</p> <p>MARPOL 73/78, article 11(1). Les parties signataires de la Convention entreprennent de communiquer les éléments suivants à l'Organisation :</p> <p>(f). Un rapport statistique annuel, sous la forme normalisée par l'Organisation, des peines réellement imposées pour les infractions à la présente Convention.</p> <p>MARPOL 73/78, article 12(2). Chaque partie signataire de la Convention entreprend de fournir à l'Organisation des informations concernant les conclusions de l'enquête en question, lorsqu'elle juge que cette information pourrait aider à déterminer quelles modifications à la Convention pourraient être souhaitables.</p> <p>Résolution A.973(24), Partie I, alinéa 7.3 « La disponibilité d'un nombre suffisant d'employés ayant de l'expérience dans le secteur maritime pour aider à promulguer les lois nationales nécessaires et acquitter toutes les responsabilités de l'État membre, notamment l'établissement de rapports exigés par les conventions respectives. »</p>	
Auditeur : Jörg Heuckeroth	Date : 16 juin 2007
Chef d'équipe : John Hannon	Date : 16 juin 2007
État membre : Canada	Date de réception : 18 juin 2007

PLAN DE VÉRIFICATION VOLONTAIRE DES ÉTATS MEMBRES DE L'OMI

OBSERVATION / AVIS DE NON-CONFORMITÉ

(Formulaire A)

CONCLUSIONS	
État membre : Canada	Période de vérification : du 11 au 18 juin 2007
Sécurité maritime, Transports Canada	Exemption à la CLC sur l'établissement de rapports à l'OMI
Non-conformité N° : 2	Observation N° :
<p>Conclusions</p> <p>L'Administration n'a pas pu fournir de preuve de rapports à l'OMI sur l'exemption permanente à la Convention sur les lignes de charge concernant un navire battant pavillon canadien assujéti à la Convention de 1966 dont le Canada est signataire. Le navire a été autorisé de façon permanente à exploiter ses activités sans couvertures fixes ou portables pour l'ouverture d'une ventilation sur le pont, comme l'exige la Convention. L'équivalence permanente se base sur un lieu abrité des vents et la capacité du système d'assèchement de la cale.</p>	
<p>Dispositions applicables de la norme de vérification</p> <p>Convention sur les lignes de charge de 1966, article 6 :</p> <p>(3). L'Administration qui permet une exemption en vertu des alinéas (1) et (2) du présent article doit communiquer à l'Organisation consultative maritime intergouvernementale (ci-après l'Organisation) les détails expliquant cette exemption; par conséquent, l'Organisation doit les transmettre aux gouvernements signataires aux fins d'information.</p>	
Auditeur : Jörg Heuckeroth	Date : 16 juin 2007
Chef d'équipe : John Hannon	Date : 16 juin 2007
État membre : Canada	Date de réception : 18 juin 2007

PLAN DE VÉRIFICATION VOLONTAIRE DES ÉTATS MEMBRES DE L'OMI

OBSERVATION / AVIS DE NON-CONFORMITÉ

(Formulaire A)

CONCLUSIONS	
État membre : Canada	Période de vérification : du 11 au 18 juin 2007
Ministère de la Justice Canada	Pénalités et application de la loi
Non-conformité N° : -	Observation N° : 1
<p>Conclusions</p> <p>Si l'on se base sur l'expérience du ministère de la Justice, les amendes et les sanctions actuelles contenues dans la loi au chapitre de la pollution illicite ne sont peut-être pas assez sévères pour dissuader les contrevenants aux règles et normes. Les peines varient de 20 000 à 290 000 \$CAN.</p>	
<p>Dispositions applicables de la norme de vérification</p> <p>Code, Partie 2, alinéa 21.5</p> <p>MARPOL 73/78, article 4(4) Les pénalités précisées dans la loi d'une partie portant sur le présent article doivent être plus sévères en vue de dissuader les infractions à la présente Convention peu importe où a lieu l'infraction.</p>	
Auditeur : Jörg Heuckeroth	Date : 16 juin 2007
Chef d'équipe : John Hannon	Date : 16 juin 2007
État membre : Canada	Date de réception : 18 juin 2007

PLAN DE VÉRIFICATION VOLONTAIRE DES ÉTATS MEMBRES DE L'OMI

OBSERVATION / AVIS DE NON-CONFORMITÉ

(Formulaire A)

CONCLUSIONS	
État membre : Canada	Période de vérification : du 11 au 18 juin 2007
Sécurité maritime de Transports Canada	Lois et règlements nationaux
Non-conformité N° : -	Observation N° : 2
<p>Conclusions</p> <p>Les lois et règlements tardent à être adoptés avant les dates de mise en œuvre des instruments et règlements obligatoires de l'OMI, auxquels le Canada a donné son accord tacite sans pour autant les avoir respectés. Cela peut s'expliquer par le manque de ressources humaines à l'Administration centrale de SMTC pour gérer le volume de projets qui sont en cours.</p>	
<p>Dispositions applicables de la norme de vérification</p> <p>Résolution A.973(24), Partie 1, alinéa 7. « Lorsqu'un instrument obligatoire nouveau ou modifié entre en vigueur dans un État membre, le gouvernement de ce pays doit être en mesure d'implanter et d'appliquer leurs dispositions au moyen de la législation nationale appropriée et d'offrir l'infrastructure nécessaire à la mise en œuvre et à l'application de la loi.</p> <p>Résolution A.973(24), Partie 1, alinéa 7.3 La disponibilité d'un nombre suffisant d'employés ayant de l'expérience dans le secteur maritime pour aider à promulguer les lois nationales nécessaires et acquitter toutes les responsabilités de l'État membre, notamment l'établissement de rapports exigés par les conventions respectives. »</p>	
Auditeur : John Hannon	Date : 11 juin 2007
Chef d'équipe : John Hannon	Date : 11 juin 2007
État membre : Canada	Date de réception : 18 juin 2007

PLAN DE VÉRIFICATION VOLONTAIRE DES ÉTATS MEMBRES DE L'OMI

OBSERVATION / AVIS DE NON-CONFORMITÉ

(Formulaire A)

CONCLUSIONS	
État membre : Canada	Période de vérification : du 11 au 18 juin 2007
Sécurité maritime de Transports Canada	Formation
Non-conformité N° : -	Observation N° : 3
<p>Conclusions</p> <p>Le processus de qualification et de formation des inspecteurs maritimes n'est pas assez étayé, ce qui ne permet pas une application uniforme à l'échelle nationale.</p>	
<p>Dispositions applicables de la norme de vérification</p> <p>Résolution A.973(24), Partie 2, alinéa 34 « Les États pavillons pourraient accréditer les enquêteurs par le biais d'un programme de formation officialisé et <u>détaillé</u>».</p> <p>Résolution A.973(24), Partie 2, alinéa 35 « L'État pavillon aurait dû implanter un système documenté pour la qualification des membres du personnel et la mise à jour continue de leurs connaissances, de façon à convenir aux tâches qu'ils sont autorisés à exécuter. »</p>	
Auditeur : John Hannon	Date : 16 juin 2007
Chef d'équipe : John Hannon	Date : 16 juin 2007
État membre : Canada	Date de réception : 18 juin 2007

PLAN DE VÉRIFICATION VOLONTAIRE DES ÉTATS MEMBRES DE L'OMI

OBSERVATION / AVIS DE NON-CONFORMITÉ

(Formulaire A)

CONCLUSIONS	
État membre : Canada	Période de vérification : du 11 au 18 juin 2007
Ministère de la Justice du Canada	Pénalités et application de la loi
Non-conformité N° : -	Observation N° : 4
<p>Conclusions</p> <p>Le BST reçoit des rapports sur les accidents qui exigent une enquête obligatoire en vertu des règlements de l'OMI et il transmet des copies à SMTC. Ce dernier ne tient pas de système de suivi officiel pour les enquêtes transmises au BST et n'a pas pu produire un registre prouvant que les enquêtes exigées avaient été effectuées comme l'exigeait la Convention.</p>	
<p>Dispositions applicables de la norme de vérification</p> <p>Résolution A.973(24), Partie 1, alinéa 10</p> <p>« Des registres appropriés devraient être établis et tenus en vue de fournir les preuves de conformité pour les exigences d'exploitation efficace de l'État membre. Ces registres devraient demeurer lisibles et devraient pouvoir être consultés et identifiés facilement. Une procédure documentée devrait être créée en vue de déterminer les contrôles nécessaires en ce qui concerne l'identification, le stockage, la consultation, la protection, le temps de conservation et la suppression des registres. »</p>	
Auditeur : John Hannon	Date : 16 juin 2007
Chef d'équipe : John Hannon	Date : 16 juin 2007
État membre : Canada	Date de réception : 18 juin 2007

PLAN DE VÉRIFICATION VOLONTAIRE DES ÉTATS MEMBRES DE L'OMI

OBSERVATION / AVIS DE NON-CONFORMITÉ

(Formulaire A)

CONCLUSIONS	
État membre : Canada	Période de vérification : du 11 au 18 juin 2007
Sécurité maritime de Transports Canada	Délégation de pouvoirs
Non-conformité N° : -	Observation N° : 5
<p>Conclusions</p> <p>L'Administration n'a pas pu fournir de registres sur la supervision systématique des OR qui assure que les exigences des résolutions A.739(18) et A.789(19) et l'entente entre le Canada et les OR sont planifiées et respectées avec succès au cours d'un intervalle spécifié. Les registres de supervision sont tenus dans le dossier de chaque navire, et au niveau local, par les inspecteurs, mais il n'existe aucun système détaillé de suivi de la supervision, la supervision des OR étant gérée au niveau de l'AC en vue d'élaborer une vision exhaustive du rendement des OR. Les défaillances décelées par les inspecteurs maritimes de SMTC au cours de la supervision sont corrigées au besoin, mais ne sont pas documentées dans le temps en vue de mesurer le rendement des OR dans le temps ou de l'intégrer systématiquement dans l'examen et la vérification exigés du système de gestion de la qualité de l'OR, à titre de mesure corrective appropriée.</p>	
<p>Dispositions applicables de la norme de vérification</p> <p>Résolution A.973(24), Partie 2, alinéa 20 « L'État pavillon devrait créer un programme de supervision ou y participer, en s'aidant des ressources nécessaires pour la surveillance de ses organisations reconnues et la communication avec elles, en vue de s'assurer que ses obligations internationales sont pleinement respectées. »</p> <p>Résolution A.973(24), Partie 1, alinéa 10 « Des registres appropriés devraient être établis et tenus en vue de fournir les preuves de conformité pour les exigences d'exploitation efficace de l'État membre. Ces registres devraient demeurer lisibles et devraient pouvoir être consultés et identifiés facilement. Une procédure documentée devrait être créée en vue de déterminer les contrôles nécessaires en ce qui concerne l'identification, le stockage, la consultation, la protection, le temps de conservation et la suppression des registres. »</p> <p>Résolution A.739(18), annexe, alinéas 3 et 3.1 « L'Administration devrait mettre sur pied un système en vue d'assurer la pertinence des travaux exécutés par les organisations autorisées à agir en son nom. Ce système devrait, entre autres, comprendre les éléments suivants... »</p> <p>Résolution A.739(18), annexe, alinéa 3.1 « Procédures de communication avec l'organisation »</p> <p>Résolution A.739(18), annexe, alinéa 8.3 « les exigences de travaux prévus par la loi, pour lesquels l'organisation est autorisée, sont</p>	

respectées »

Auditeur : John Hannon

Date : 16 juin 2007

Chef d'équipe : John Hannon

Date : 16 juin 2007

État membre : Canada

Date de réception : 18 juin 2007