

table des matières

2 Conseil d'administration 2005

3 Message du président du Conseil d'administration

4 - 5 Rapport du président

6 - 9 Revue de la législation et des politiques

10 - 12 Revue des opérations maritimes

13 Membres

14 Membres affiliés

15 - 16 Compagnies représentées par les membres de la Fédération

conseil d'administration 2005

Président



Michel Tosini
Agences CP Ships
(Canada) limitée

Vice-président



Paul Gourdeau
Fednav Itée

Trésorier honoraire



Jim Stoneman
Atship Services Ltd.
(aussi Président du Comité de
district des Maritimes)



Michael Broad
Fédération maritime du Canada
Président



David Cardin
Maersk Canada Inc.



Daphna Dvir
Zim compagnie israélienne
de navigation (Canada) Itée



Ross Kennedy
Robert Reford



Fritz King
Atlantic Container Line



Brian McDonald
Montship Inc.



Glenn Mifflin
Canadian Maritime Agencies Ltd.



Holger Oetjen
Hapag-Lloyd (Canada) Inc.



Bruce Partridge
Montship Inc.
Président, Comité de district
de Terre-Neuve / Labrador



Sonia Simard
Fednav Itée
Présidente,
Comité de district du Québec



Gordon Smith
F.K. Warren Ltd.



Robert Vandenende
Gresco Itée



David Watson
OOCL Canada Inc.
Président,
Comité de district de l'Ontario



Bryan Wilson
Agence océanique du
Bas Saint-Laurent Itée

message du président du conseil d'administration

L'année 2005 s'est avérée une année de défis et d'accomplissements majeurs pour la Fédération maritime du Canada. Notre organisation a traité un éventail de questions reliées aux politiques et opérations du secteur maritime, tout en continuant de protéger et promouvoir les intérêts de ses membres et de l'industrie maritime. Le but premier des activités de la Fédération est de contribuer à la réalisation d'un système de transport maritime sécuritaire, efficace, compétitif, respectueux de l'environnement et axé sur la qualité.

Une initiative majeure de 2005 a été la mise en place d'un plan stratégique afin de servir de cadre aux priorités, programmes et services de la Fédération. Le plan, mis au point par un comité de membres du Conseil d'administration et du personnel de la Fédération, identifie trois objectifs essentiels au maintien et au renforcement de la position de la Fédération en tant que voix prédominante de l'industrie canadienne du transport maritime international. Ces objectifs sont le maintien d'un service d'informations aux membres accessible et fiable; la mise en place d'une politique de communications et de relations avec le gouvernement; ainsi que la présence de personnel compétent et expérimenté. La réalisation de ces objectifs, qui ont été traduits en plans d'action concrets, est déjà commencée et prendra une place importante dans les activités de la Fédération en 2006. Le but du processus de planification stratégique est de s'assurer que les programmes et services de la Fédération correspondent aux besoins de ses membres et que l'ensemble de ses activités soient clairement reliées à son mandat de protection et promotion des intérêts de ses membres.

Au cours de l'année, le Conseil d'administration a tenu sept réunions ordinaires en vue de définir la politique de la Fédération et de ses membres sur les enjeux maritimes, de développer ses positions sur les questions d'actualité, de hiérarchiser les différents enjeux et formuler les stratégies pour les actions futures. La réunion annuelle s'est tenue le 28 avril et a été suivie d'une demi-journée de conférence (sous le titre de « *Can We Carry the Cargo?* ») traitant des défis relatifs à la capacité des infrastructures de transport de répondre à la demande accrue auquel l'industrie du transport maritime fait face. La conférence a suscité un vif intérêt et une large participation de l'industrie puisque près de 90 délégués ont assisté au forum de discussion et 120 ont pris part au déjeuner-causerie qui a suivi. Poursuivant la tradition de faire de la conférence annuelle un forum d'étude d'une question d'actualité pour l'industrie, la conférence de cette année, intitulée « *Green Shipping: A New Licence to Trade?* », étudiera l'impact des questions environnementales sur l'activité du transport maritime et le niveau à partir duquel le respect des lois environnementales devient essentiel à la compétitivité de l'industrie maritime.

Les comités de district, représentant les intérêts de leur région respective, ont continué de contribuer de façon importante aux efforts de la Fédération en ce qui concerne les questions d'ordre régional. Je tiens à remercier Jim Stoneman (président du Comité du district des Maritimes), David Watson (président du Comité du district de l'Ontario), Bruce Partridge (président du Comité du district de Terre-Neuve / Labrador), et Sonia Simard, (présidente du Comité du district du Québec) pour leur précieuse contribution au Conseil d'administration, facilitant ainsi la capacité de la Fédération à répondre aux besoins de ses membres dans les régions qu'elle représente.

Les comités permanents ont également contribué de façon importante au travail de la Fédération, une portion significative de leur temps et expertise étant consacrée au traitement des questions spécifiques touchant l'industrie. Au nom du Conseil d'administration, je tiens à profiter de cette occasion pour remercier les membres du comité de pilotage, des douanes, de l'immigration, de la Voie maritime, des passagers et du transport intermodal pour leur engagement envers la Fédération ainsi que leur participation active dans le développement et la transformation de l'environnement dans lequel opère l'industrie maritime. Merci également aux membres du tout nouveau comité environnemental pour leur engagement envers les dossiers environnementaux qui prennent une importance croissante dans les activités de la Fédération, ainsi qu'aux membres du comité de planification stratégique pour leur précieuse collaboration au processus de planification stratégique.

En 2005, la Fédération a accueilli avec plaisir plusieurs nouveaux membres, notamment Project Transport and Trading Ltd. et SMK Tanker Agency comme membres permanents, ainsi que Germanischer Lloyd et l'Administration portuaire de Québec comme membres affiliés. À tous, je souhaite chaleureusement la bienvenue au nom du Conseil d'administration.

En conclusion, je désire profiter de l'occasion qui m'est donnée afin d'exprimer mes remerciements à mes collègues membres du Conseil pour leur collaboration et leurs conseils judicieux qu'ils m'ont si volontiers prodigués durant l'année, ainsi qu'au président et au personnel de la Fédération pour leur loyauté et leur soutien.

Michel Tosini
Président du Conseil d'administration

rapport du président

Au cours de l'année 2005, la Fédération a continué de fournir aide, soutien opérationnel, information et formation à ses membres dans le but de consolider et renforcer son rôle de porte-parole des armateurs, opérateurs et agents participant au commerce international canadien. Une variété d'enjeux touchant le secteur maritime ont été traités par la Fédération, allant de la protection environnementale aux frais et services de pilotage, en passant par les procédures et la documentation douanières. La Fédération a aussi poursuivi sa participation à une campagne sectorielle visant à améliorer la connaissance du secteur maritime par la population, dans le but de créer un environnement législatif et réglementaire qui reconnaisse les avantages économiques et sociaux inhérents à l'industrie.

La Fédération a consacré beaucoup de temps et d'énergie à transformer les objectifs du Plan stratégique de 2005 en plans d'action concrets, dont un grand nombre seront réalisés en 2006. En premier lieu, on retrouve une enquête en ligne sur la satisfaction des membres face aux services offerts par la Fédération (en cours au moment de la rédaction de ce rapport), la production d'un plan de communication et de relations publiques ainsi que la mise au point d'une stratégie pour tisser de solides relations entre la Fédération et le gouvernement.

La Fédération a travaillé en étroite collaboration avec les intervenants et associations maritimes sur les questions d'intérêt commun, en grande partie par l'entremise du forum de l'Alliance de l'industrie maritime du Canada (anciennement connu sous le nom de Coalition maritime et industrielle nationale), qui regroupe huit des principales associations maritimes du Canada. Un des principaux engagements de l'Alliance au cours des deux dernières années était l'élaboration d'une plateforme politique collective intitulé « Canevas d'avenir pour l'industrie maritime du Canada ». Ce document a été finalisé l'automne dernier et comporte quarante-cinq recommandations regroupées autour de cinq thèmes principaux : renforcer les partenariats, améliorer le commerce et la compétitivité, tirer avantage du bilan environnemental du secteur maritime, investir dans l'avenir et mettre l'accent sur l'élément humain. Le canevas

a été présenté officiellement lors d'une série de réunions avec des cadres supérieurs de Transports Canada en juin dernier, et des exemplaires du document ont par la suite été remis à un grand nombre d'intervenants au sein du gouvernement et de l'industrie. La Fédération a également continué de participer en tant qu'observateur auprès du Conseil maritime et industriel national, lequel est composé de huit représentants de l'industrie, ainsi que des ministres adjoints de Transports Canada, Pêches et Océans Canada, Commerce international Canada et Industrie Canada. Le conseil a tenu deux réunions en 2005 et s'est avéré un forum efficace pour attirer l'attention du gouvernement sur des questions fondamentales pour l'industrie et favoriser le dialogue avec les principaux ministères en relation avec le secteur maritime.

Les enjeux environnementaux se sont retrouvés au premier plan des dossiers traités par la Fédération en 2005. Ceci est dû non seulement à l'importance et au nombre des enjeux, mais aussi à l'augmentation des préoccupations d'ordre environnemental pour la population et le gouvernement. La Fédération a travaillé sur des dossiers environnementaux comme la gestion des eaux de ballast, la pollution pétrolière (au niveau de la prévention et de l'intervention), la réduction des émissions atmosphériques et l'utilisation partagée des voies navigables. De plus, la Fédération a participé à nombre de forums environnementaux dans les régions du Saint-Laurent, des Grands Lacs et de l'Atlantique, et a développé une politique environnementale pour établir son échelle de priorités et coordonner son travail en matière de dossiers environnementaux.

Les éléments clés de cette stratégie incluent promouvoir l'importance des questions environnementales pour les membres de la Fédération, produire un recueil des meilleures pratiques et initiatives environnementales de l'industrie maritime, fournir l'information et l'expertise technique pour le développement et l'implantation de meilleures pratiques environnementales, et promouvoir le respect des conventions et normes internationales comme stratégie optimale afin de répondre aux défis environnementaux. Le nouveau Comité environnement de la

Fédération sert au développement et à la mise en oeuvre des éléments de cette stratégie. Né de la fusion des comités des eaux de ballast et de la pollution pétrolière, son mandat inclut maintenant tous les enjeux environnementaux auxquels l'industrie fait face.

La question du pilotage a été l'un des enjeux prioritaires de 2005 pour la Fédération, qui continue de surveiller les niveaux de frais et de services dans les régions de pilotage de l'Atlantique, des Grands Lacs et des Laurentides. La Fédération a participé aux audiences de l'Organisation des transports du Canada (OTC) sur la proposition contestée d'augmentation des tarifs de l'Administration de pilotage des Laurentides (APL), avec pour résultat la confirmation que cette augmentation est contraire à l'intérêt de la population. L'argument de la Fédération a été articulé autour du fait qu'il n'est pas raisonnable de demander aux usagers du système de pilotage de payer des frais plus élevés pour un service qui se détériore de façon continue. Anne Legars, Directrice, Politique et affaires gouvernementales de la Fédération, a servi de représentante légale et a fait un travail remarquable lors du contre-interrogatoire des témoins et de la présentation finale.

La Fédération a également poursuivi la consolidation de son rôle de source première de formation pour le secteur maritime, principalement grâce au Certificat de transport maritime offert en partenariat avec l'Université Concordia. La cohorte 2003 – 2005 a complété le programme l'été dernier, avec près de vingt étudiants qui ont reçu leur certificat. Les diplômés étaient composés d'une combinaison d'étudiants en classe et en ligne. Une nouvelle cohorte d'étudiants a débuté en septembre dernier. Le programme du certificat comporte maintenant un nouveau cours sur les douanes et les documents douaniers. De plus, la Fédération s'est associée à l'Institut maritime du Québec (IMQ) pour organiser un cours de trois jours sur les opérations des agences maritimes, lequel a été donné à l'automne et à l'hiver. Cette formation fait suite à la conclusion d'un protocole d'entente sur la formation entre la Fédération et l'IMQ l'an dernier, ainsi qu'à un groupe de discussion où les

membres avaient exprimé un vif intérêt pour un cours sur les opérations des agences maritimes, en particulier celles liées aux navires internationaux opérant dans les ports canadiens. La Fédération a également continué à offrir une série de cours d'une journée sur le *Code maritime international des marchandises dangereuses*, qui se sont tenus à Montréal, Halifax, Toronto et Québec. L'expérience sera répétée sur une base régulière en 2006.

Un certain nombre de développements sur le plan législatif ont marqué 2005, notamment l'introduction d'amendements à la *Loi maritime du Canada* et le nouveau projet de loi sur la porte d'entrée du Pacifique. Les amendements à la *Loi maritime du Canada* étaient attendus par l'industrie depuis la conclusion du processus d'examen de la législation en 2003, tandis que le projet de loi sur la porte d'entrée du Pacifique pourrait servir de modèle pour une législation similaire pour les régions du Saint-Laurent, des Grands Lacs et de l'Atlantique. Ces deux projets de loi ont été mis en veilleuse depuis le déclenchement de l'élection fédérale au mois de novembre dernier. Cependant, la Fédération surveillera leur réintroduction par le nouveau Parlement. La Fédération prévoit aussi tenir sa journée annuelle de relations gouvernementales à Ottawa, ce qui sera une excellente occasion de rencontrer les membres du nouveau Parlement et de consolider ses relations avec les fonctionnaires des ministères gouvernementaux.

En résumé, 2005 a été une année remplie de défis à laquelle le personnel de la Fédération a répondu avec enthousiasme, dévouement et professionnalisme. L'année 2006 promet d'être tout aussi intéressante et je suis persuadé que la Fédération est très bien préparée pour aborder de front les défis qui l'attendent.

Michael Broad
Président

Politique budgétaire

La Fédération a pris part aux consultations pré-budgétaires du Comité permanent des finances pour la préparation du budget fédéral de 2006. Lors de sa présentation verbale et écrite au comité, la Fédération a souligné le besoin en investissements de l'infrastructure de transport canadienne, dont l'importance est capitale pour le Canada s'il veut répondre et bénéficier du doublement prévu du commerce mondial des quinze prochaines années. Voici les recommandations présentées au comité :

- Étudier d'autres méthodes et sources de financement pour remédier au déficit croissant de l'infrastructure des transport du Canada.
- Combiner les investissements dans l'infrastructure «lourde» et les investissements dans les outils de gestion et de planification pour une meilleure gestion des flux de trafic.
- Assurer un traitement équitable du mode de transport maritime face aux autres modes de transport dans les programmes fédéraux relatifs aux infrastructures.
- Établir des programmes pour les régions du Saint-Laurent, des Grands Lacs et de l'Atlantique semblables à la récente Stratégie sur la porte d'entrée du Pacifique.
- Allouer aux ports publics qui n'ont pas encore été transférés le financement nécessaire pour assurer un niveau d'entretien adéquat afin d'assurer la sécurité de la navigation.

Le comité a réagi favorablement aux recommandations de la Fédération lors de la période de consultations. Cependant, le comité n'a pas rédigé de rapport final à cause du déclenchement des élections fédérales.

Projet de réforme de la Loi maritime

Transports Canada a rédigé un document de travail sur un certain nombre de questions juridiques, lequel pourrait mener à des amendements de la législation maritime. Les questions abordées par le document de travail sont la ratification des conventions et protocoles internationaux, les modifications à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et l'introduction d'une limite à la période pour effectuer des réclamations maritimes. D'autres sujets ont également été abordés, à savoir les créances des approvisionneurs canadiens de navires pour les factures impayées, la saisie de navires-jumeaux et la réforme de certaines règles désuètes de la *common law* relatives aux biens et aux obligations en matière maritime. Dans sa réponse à Transports Canada, la Fédération a exprimé son soutien à l'ensemble des orientations stratégiques proposées par le ministère à l'exception de celle concernant l'introduction d'un nouveau privilège maritime pour les approvisionneurs canadiens. La Fédération a pour sa part recommandé une modification de la *Loi sur les Cours fédérales* afin que les privilèges étrangers soient appliqués au Canada dans la mesure où de tels privilèges existent en vertu du droit canadien.

Législation en matière de prévention de la pollution

La *Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs*, entrée en vigueur en juin suite à un passage contesté par la Chambre des communes et le Sénat, a occupé une partie importante des activités de la Fédération. Cette loi, qui donne au gouvernement canadien des pouvoirs accrus de saisie et de détention à l'encontre des navires pour la prévention de la pollution maritime, a soulevé de graves inquiétudes au sein de l'industrie puisque certaines clauses sont incompatibles avec

nombre de conventions internationales dont le Canada est signataire, les plus notables étant MARPOL et UNCLOS. La Fédération a soulevé ces inquiétudes lors de nombreux forums gouvernementaux, incluant des réunions avec les hauts fonctionnaires d'Environnement Canada, la soumission d'un mémoire écrit au Ministre des Transports et un témoignage devant le comité parlementaire étudiant le projet de loi.

En avril, la Fédération a présenté sa position devant le Comité permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles du Sénat (comité auquel la loi a été déferée suite à son introduction au Sénat), avec un groupe de représentants de l'industrie incluant l'ancien président de l'Organisation maritime internationale. La présentation de la Fédération était centrée sur les inquiétudes de l'industrie concernant les divergences existant entre la législation et le cadre juridique international (notamment en matière d'arraisonnement et de déviation, de détention de navire et d'emprisonnement des marins) et l'impact potentiellement contre-productif des dispositions de la Loi sur les amendes minimums et les inspections de navires menées par des garde-chasses.

Malgré ces efforts, le comité a finalement voté la loi sans amendement, son passage tant par la Chambre des communes que par le Sénat démontrant que ce projet était principalement une question d'ordre politique. Le Comité a cependant ajouté plusieurs recommandations importantes à son rapport, dont la nécessité d'un engagement financier sérieux de la part du gouvernement afin d'accroître et améliorer ses capacités de surveillance et d'application de la loi, s'assurer que cette application (particulièrement en termes de pénalités et de responsabilités des marins) ne viole pas la Charte canadienne des droits et libertés, ainsi que les dispositions de la loi sur l'arrestation, la détention et l'emprisonnement ne contreviennent

pas aux obligations du Canada en vertu des conventions MARPOL et UNCLOS. Le Comité a également prévu de rencontrer le Ministre de l'Environnement dans un an pour discuter du progrès de l'application de la loi en ce qui concerne les recommandations mentionnées ci-dessus.

Les discussions entre l'industrie et le gouvernement se concentrent désormais sur la rédaction d'un protocole d'entente entre les ministères des Transports et de l'Environnement concernant les cas de pollution causés par les hydrocarbures des navires. L'industrie exerce des pressions sur les ministères concernés afin d'inclure dans les termes du protocole d'entente une mention explicite de l'application de la nouvelle *Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs* de façon compatible avec les conventions internationales, afin d'assurer que les équipages impliqués dans des déversements accidentels soient protégés par les conventions internationales appropriées. L'industrie cherche également à confirmer que Transports Canada sera le ministère responsable pour la livraison d'instructions aux navires et l'imposition des saisies. Les discussions sur ces deux questions étaient en cours lors de la rédaction du présent rapport.

La gestion des eaux de ballast

La gestion des eaux de ballast est une autre question environnementale qui a occupé une partie importante des activités de la Fédération en 2005. Le nouveau *Règlement sur les eaux de ballast*, publié dans la partie 1 de la *Gazette du Canada* en juin dernier à la suite d'un très long processus consultatif a suscité un vif intérêt chez les intervenants du secteur maritime. Le projet de règlement contenait un certain nombre d'amendements soumis par la Fédération lors de la période de consultation, ceux-ci incluent la désignation de

zones alternatives d'échange des eaux de ballast dans la zone économique exclusive (ZEE) canadienne ainsi que l'élimination des dispositions à l'effet que les navires qui ne sont pas engagés dans le commerce transocéanique soient obligés de demander une autorisation d'échange d'eaux de ballast chaque fois qu'ils traversent la frontière américano-canadienne. Cependant, malgré ces changements, le règlement contient plusieurs points qui pourraient résulter en un régime difficile à gérer et inapplicable sur le terrain.

Les points litigieux qui n'ont pas été résolus sont les suivants : le règlement ne prend pas compte des dispositions clés de la Convention internationale pour la gestion des eaux de ballast de l'Organisation maritime internationale (OMI), les dispositions concernant les navires déclarant l'absence d'eaux de ballast à bord ne sont pas compatibles avec l'approche adoptée par la garde côtière américaine, certains aspects du règlement limiteraient le commerce sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs, et les zones alternatives d'échange désignées dans le règlement obligeraient les navires à effectuer leurs échanges dans les eaux américaines et ce, malgré les indications préliminaires selon lesquelles ces échanges ne seraient pas bien accueillis par la garde côtière américaine. La Fédération a travaillé en étroite collaboration avec Transports Canada afin de résoudre ces problèmes et a proposé des alternatives acceptables pour l'industrie. Cependant, un texte réglementaire acceptable pour toutes les parties concernées n'avait toujours pas été rédigé au moment de la rédaction de ce rapport.

En ce qui a trait aux navires déclarant l'absence d'eaux de ballast à bord, la Fédération soutient le programme volontaire de la garde côtière américaine établi en août 2005 pour les navires pénétrant dans les Grands Lacs. Ce programme encourage l'adoption de meilleures pratiques de gestion des

eaux de ballast et requiert, lorsque possible, que les navires effectuent un échange dans l'océan ou rincent leurs réservoirs d'eaux de ballast vides avec de l'eau salée à plus de 200 milles nautiques des côtes. L'application de cette politique est surveillée par la garde côtière américaine à Massena, également en charge de surveiller l'application du *Code des meilleures pratiques en matière de gestion des eaux de ballast* de la Fédération.

Durant l'année, la Fédération a également continué de surveiller la mise au point des nouvelles technologies de traitement des eaux de ballast. Ces technologies, qui doivent être installées sur l'ensemble des navires entre 2009 et 2016 (conformément à la convention de l'OMI sur la gestion des eaux de ballast), représentent le meilleur moyen de résoudre la question des eaux de ballast à long terme. La Fédération a pris contact avec des compagnies impliquées dans la mise au point de ces technologies et prévoit organiser en 2006 une série de séminaires réunissant les développeurs, les membres de la Fédération et d'autres intervenants afin de progresser au niveau des essais et de la mise en place éventuelle des technologies les plus performantes à bord des navires.

Utilisation partagée des voies navigables

La Fédération a continué de participer aux consultations relatives à l'ajout de plusieurs espèces de mammifères marins au registre public des espèces sauvages en péril au Canada en vertu de la *Loi sur les espèces en péril*. Le plus récent des ajouts à cette liste est le rorqual commun, une baleine retrouvée sur la côte est du Canada. Selon Environnement Canada, la pêche à la baleine est la cause principale de la baisse du nombre de ces mammifères marins. Cependant, les collisions avec les navires

sont aussi considérées comme une menace potentielle pour le rorqual commun et Environnement Canada examine actuellement l'adoption d'une mesure visant l'établissement de couloirs de navigation afin d'éloigner les navires des zones où la population du rorqual commun est importante. À l'instar des précédentes consultations sur les espèces en péril, la Fédération ne s'est pas expressément opposée au fait que le rorqual commun soit répertorié dans le registre public, mais a demandé à être consultée si des mesures de protection ayant un impact sur le transport maritime commercial venaient à être mises en place.

Une initiative reliée à l'inscription des mammifères marins sur la liste des espèces dites « en péril » est la désignation des « zones de protection marines » (ZPM), qui peuvent entraîner l'imposition de mesures telles que la réduction de la vitesse ou la déviation de couloirs maritimes. Le plus récent développement est le projet de désignation de l'estuaire du Saint-Laurent comme ZPM. Le ministère des Pêches et Océans (MPO) a été désigné pour évaluer l'impact des mesures potentielles qui seraient imposées à l'industrie du transport maritime, notamment l'impact économique des limitations de vitesse. La Fédération travaille étroitement avec des scientifiques du MPO dans le but d'assurer que les réalités commerciales et opérationnelles des navires circulant dans la zone projetée soient incluses dans cette évaluation.

Émissions atmosphériques maritimes

Cette année, la Fédération s'est penchée sur la question des émissions atmosphériques, qui est un sujet qui prend graduellement de l'importance au niveau du secteur des transports. En février, la Fédération a fait une présentation à la

conférence de Transports Canada portant sur les émissions atmosphériques. Cette présentation a montré l'impact mineur de l'industrie maritime dans la production d'émissions de gaz à effet de serre ainsi que l'intérêt de l'industrie face à de meilleures pratiques et aux nouvelles technologies comme moyens de réduction de sa contribution de SOx, NOx et de particules.

La Fédération surveille également la gestion des émissions atmosphériques au Canada, aux États-Unis et au Mexique conformément à la plate-forme du « Partenariat pour la sécurité et la prospérité » signé en 2005. Ce partenariat inclut un projet de transformer les côtes nord-américaines en « zones spéciales de contrôle des émissions » (SECA). La Fédération soutient la collecte d'informations sur les émissions atmosphériques des navires afin d'établir une base scientifique permettant d'évaluer la pertinence de l'établissement des SECA. Elle coopère aussi avec Environnement Canada en vue de recueillir des données relatives aux émissions dans les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent. La Fédération soutient en outre le développement de meilleures pratiques et de nouvelles technologies pour réduire les émissions atmosphériques comme moyen alternatif à l'utilisation de carburants à faible teneur en soufre. La disponibilité de ceux-ci peut en effet être restreinte du fait de la réticence des raffineries à investir dans la production supplémentaire de ce type de produit.

Questions douanières

Suite à de nombreux délais, le nouveau *Règlement sur la déclaration des marchandises exportées* (selon lequel toute marchandise exportée doit faire l'objet d'une déclaration auprès de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) 48 heures avant le chargement prévu) est finalement entré en vigueur en mai dernier. Les transporteurs maritimes ont signé un protocole d'entente avec l'ASFC leur permettant de conserver la possibilité de soumettre le formulaire A6A, soit le manifeste de cargaison, trois jours après le départ du navire (contre les cinq jours précédemment requis), en échange de l'engagement du transporteur de ne pas charger de marchandise sans preuve de rapport d'exportation. La Fédération a collaboré avec l'Agence des services frontaliers du Canada afin d'assurer que ses membres aient une préparation suffisante pour faire face à leurs nouvelles obligations. Cependant, le processus de mise en place a été quelque peu compliqué par le manque de connaissances et de collaboration des exportateurs, et l'ASFC a dû organiser une série de réunions d'information avec les intervenants concernés afin de régler ces problèmes.

De leur côté, les membres de la Fédération impliqués au niveau des services de porte-conteneurs ont décidé que, pour qu'un conteneur soit chargé sur un navire, la compagnie de navigation maritime devait avoir reçu les informations concernant la marchandise exportée au moins deux jours avant la date du chargement. Un avis a été publié dans *Canadian Sailings* afin de s'assurer que le plus grand nombre de maisons d'expédition et de commissionnaires des douanes soient au courant de ces exigences. La Fédération a également tenu des réunions à l'automne dernier avec ses membres, les maisons d'expédition et les fonctionnaires de l'ASFC à Halifax et à Montréal afin de fournir aux participants l'occasion d'évaluer leur performance et d'identifier les problèmes rencontrés en ce qui concerne les

obligations de déclaration. Les réunions se sont avérées très productives et des suivis sont prévus pour 2006.

La phase 2 du programme IPEC, qui impose la déclaration électronique pour toutes les expéditions maritimes transfrontalières américaines, est entrée en vigueur le 12 décembre 2005. Les transporteurs n'ayant pas fait de déclaration électronique par le passé bénéficient d'une période de grâce jusqu'au 26 juin 2006 pour compléter le processus de déclaration électronique. En outre, les transporteurs doivent encore présenter des copies papier des déclarations de transport de marchandises au bureau local de l'ASFC pendant la période de mise en place de l'IPEC et ce, indépendamment de la transmission de la déclaration électronique. La seule exception à cette règle s'applique pour les transporteurs maritimes qui transmettaient déjà leurs déclarations de transport et de marchandises pour les marchandises chargées aux États-Unis avant le 12 décembre 2005.

Au cours de l'année 2005, un autre dossier concernant les douanes a retenu l'attention de la Fédération: la tentative de l'ASFC d'obtenir des informations reliées aux plans des baies (l'arrimage du navire) directement des transporteurs maritimes, afin de les utiliser pour obtenir des informations concernant le chargement et le déchargement des marchandises. La Fédération a exprimé son opposition et a proposé que l'ASFC obtienne les informations concernant le plan des baies directement du terminal maritime. Pour évaluer la viabilité de cette proposition, la Fédération a contacté les opérateurs des terminaux de Montréal et Halifax pour obtenir plus d'informations sur leur utilisation des plans des baies. Pendant ce temps, les fonctionnaires des douanes américaines ont étudié la possibilité d'intégrer les plans des baies dans le programme C-TPAT, ce qui obligerait les transporteurs aux États-Unis à fournir des plans des baies sur demande seulement. La Fédération maritime

du Canada, la Chamber of Shipping of British Columbia et le World Shipping Council continuent de rencontrer l'ASFC et l'USCBP (US Customs Border Protection) afin de trouver une solution à ce problème et en venir à un accord satisfaisant pour toutes les parties concernées.

De plus, la Fédération continue de représenter ses membres au sein de plusieurs de comités au Canada comme aux États-Unis, notamment le CESAC (Customs Electronic Systems Action Committee), qui se réunit tous les trois mois pour discuter des questions d'échange de données avec la US Customs Border Protection, et le Comité consultatif sur les activités commerciales à la frontière (CCACF, anciennement le CCDAPC), auquel la Fédération participe dans le but de discuter des questions douanières qui intéressent ses membres. La Fédération a aussi continué de rencontrer l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) et le US Department of Agriculture (USDA) pour s'assurer que les deux pays harmonisent leurs politiques en matière de traitement du fardage, lequel est particulièrement important depuis la mise en place en janvier 2006 du nouveau *Règlement sur les matériaux d'emballage en bois*. La Fédération est également membre des comités de Transports Canada et de l'ASFC qui examinent les impacts potentiels d'une épidémie de grippe aviaire au Canada afin de s'assurer de la collaboration et l'harmonisation des efforts gouvernementaux.

Pilotage

Dans la région laurentienne, la Fédération a consacré beaucoup de temps et d'efforts à la préparation des consultations de l'OTC (Office des transports du Canada) sur la proposition tarifaire de l'Administration de pilotage des Laurentides (APL). Ces consultations se sont tenues à Montréal les 27 et 28 septembre. Le tarif contesté comportait une augmentation de

5 pour cent des taux de pilotage ainsi qu'une augmentation temporaire de 4,5 pour cent afin de recouvrir des arriérés liés à la « décision Marcheterre » depuis 2002. Son application était prévue pour le District 1 (de Québec à Montréal) seulement. La Fédération a développé son argumentation autour de deux aspects du service: les délais récurrents dans le District 1 et leur impact négatif sur le secteur du vrac et les navires de lignes, ainsi que la disparité existante entre les promesses de l'APL relatives à la mise en place des améliorations de service et celles qui ont effectivement été implantées. D'autres organisations ont également participé aux auditions, incluant l'Association des armateurs canadiens et la Chambre de commerce maritime.

L'OTC s'est finalement prononcée en faveur de l'industrie et a rejeté l'augmentation tarifaire pour cause d'incompatibilité avec les « intérêts du public ». L'OTC a basé sa décision sur le fait que le projet d'augmentation serait à l'origine d'une spirale inflationniste sans lien avec le niveau de service pour les Districts 1 et 2, qu'il n'y avait pas eu d'améliorations de service suffisantes dans le District 1 pour justifier l'augmentation, et finalement que cette augmentation ne résulterait pas en l'autosuffisance financière de l'APL étant donné que le revenu supplémentaire irait directement à la Corporation des pilotes du Saint-Laurent central.

Au mois de novembre 2005, l'APL a publié une nouvelle proposition d'augmentation des tarifs de 4,5 pour cent qui serait applicable à la fois aux Districts 1 et 2. Après une réunion avec l'APL et suite à la révision de sa stratégie financière, le Comité de pilotage a recommandé que la Fédération s'oppose à cette proposition, car il serait illogique de mettre en place une augmentation dans le District 1 suite à la décision de l'OTC concernant l'inefficacité de l'augmentation sur l'amélioration des niveaux de services et l'absence de preuves que l'Administration

a implanté des améliorations de service dans le district depuis cette même décision. L'Association des armateurs canadiens et la Chambre de commerce maritime se sont également objectés à cette proposition.

Dans les Grands Lacs, le règlement visant à faire disparaître le facteur de conversion de la monnaie faisant partie du tarif de l'Administration de Pilotage des Grands Lacs (APGL) est entré en vigueur en juin dernier. L'Administration a ainsi pu générer quelques 960 000 \$ supplémentaires, ce qui a contribué à l'atteinte de son seuil de rentabilité annuel. À l'automne, l'Administration a développé une proposition de supplément temporaire de 2 pour cent afin de générer des revenus de 2,3 millions de dollars affectés à un fonds de fin d'emploi. La Fédération a déposé une objection auprès de l'Office des transports du Canada, remettant en cause le montant du revenu et le lien avec la mise en place d'un fonds de cessation d'emploi. Plus précisément, la Fédération a soutenu que les paiements de fin d'emploi font partie du salaire et des avantages des employés et que par conséquent, ces paiements devraient provenir des frais normaux de services plutôt que de frais supplémentaires.

L'APGL a par conséquent dû effectuer un certain nombre de modifications importantes à sa proposition, notamment prendre l'engagement d'éliminer le supplément dès le 31 décembre 2006 et d'utiliser les revenus générés afin de réduire la dépendance de l'Administration à une ligne de crédit lui permettant d'obtenir des liquidités en début d'année lorsque les revenus sont moins élevés. Suite aux modifications, la Fédération a retiré son objection auprès de l'OTC. Les discussions entre la Fédération et l'APGL ont donné naissance à une nouvelle structure tarifaire pour 2006, cet ajustement étant nécessaire à la tendance croissante au recours aux navires de petites tailles et au besoin d'assurer que l'ensemble des allocations couvrent les coûts associés.

Dans la région Atlantique, la proposition de l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) d'augmenter les tarifs de 4,25 pour cent est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2006. Les augmentations varient d'un port à l'autre : par exemple, 4 pour cent à Saint John, 7,5 pour cent à Halifax, 10 pour cent à Restigouche et Bras d'Or. La Fédération ne s'est pas opposée aux nouveaux tarifs puisque les comités d'usagers de Halifax et de Saint John avaient accepté les propositions d'augmentations.

L'année 2005 a également vu la complétion de l'enquête du ministre des Transports sur la proposition de l'APA d'augmenter la taille minimum des navires battant pavillon canadien soumis au pilotage obligatoire de 1500 à 3000 tonnes de jauge brut, à laquelle les divers groupes de pilotes s'étaient vivement opposés. Le ministre a conclu que l'augmentation était justifiée et que l'Administration devrait effectuer les modifications réglementaires nécessaires. Bien que cette modification vise avant tout à réduire les besoins en pilotage pour les navires d'approvisionnement en mer, elle permettra sans doute de réduire les pressions reliées au manque de pilotes dans certaines zones telles que Placentia Bay.

En effet, les problèmes de service reliés à la pénurie de pilotes ainsi que les retards étaient encore très nombreux en 2005, incitant la Fédération à envoyer une lettre officielle à l'Administration de pilotage de l'Atlantique pour obtenir des informations quant à leurs intentions d'améliorer le service. Ces questions feront l'objet de discussion au niveau du comité de district et des groupes d'usagers de Halifax et de Saint John. Enfin, les négociations au sujet de la convention collective avec les pilotes employés sont toujours bloquées et devraient être réglées par arbitrage au premier trimestre de 2006. Cela fait plus de deux ans que l'APA et ses pilotes sont sans convention collective.

membres

Acro Navigation Inc.
Admiral Marine Inc.
Agence de pétroliers océaniques Itée
Agence Gibson Canadien et Global inc.
Agence maritime Aegean inc.
Agence maritime CMC inc.
Agence océanique du Bas Saint-Laurent Itée
Agence tanker SMK inc.
Agences CP Ships (Canada) Limitée
Agences maritimes de Sorel inc.
Agences maritimes Scandia inc.
Agences MCA Marine & Cargo Itée
Agences Marine Montréal (M.M.A.) inc.
APL (Canada)
Atlantic Container Line
Atlantis International Ltd.
Atship Services Ltd.
Bay Shipping Inc.
Canadian Maritime Agency Limited
Canmer Navigation inc.
Celtique maritime
China Shipping (Canada) Agency Co. Ltd.
China Ocean Shipping Co. (COSCO)
CMA – CGM (Canada)
Cross Marine inc.
Eastern Canada Towing Limited
Evergreen America Corporation
Fednav limitée
F.K. Warren Limited
Fundy Shipping Ltd.
Furcan Marine Limited
Gestion de bateaux Anglo-Eastern Itée
Goodfellow Shipping Agency Limited
Gresco Itée
Hampton courtiers maritimes Canada Itée
Hapag-Lloyd (Canada) Inc.
Holmes Maritime Inc.

K Line Canada limitée
H.E. Kane Agencies Limited
Lakehead Shipping Co. Limited
Les agences maritimes Poros inc.
Les courtiers maritimes Trillium Itée
Les industries McAsphalt Itée
Les transports Merada Itée
Maritime Laden inc.
Mathers Marine Agency Ltd.
McKeil Marine Limited
McLean Kennedy inc.
MSC (Canada) inc.
Maersk Canada Inc.
Montship inc.
Montship Maritime Inc.
Motorships Colley Itée
Navitrans agences maritimes Itée
North Atlantic Refining Ltd.
Norton Lilly International
NYK Line (Canada) inc.
Ocean remorquage Montreal inc.
OOCL (Canada) Inc.
P & O Nedlloyd Inc.
Project Transport & Trading Ltd.
Ramsey Greig & Co. limitée
Robert Reford
Seabridge International Shipping Inc.
Senator Lines (Canada) inc.
Services des transports de l'Alcan Itée
Services maritimes Inchcape inc.
Société maritime CSL inc.
Transport maritime Protos
Wagenborg Navigation Amerique du Nord inc.
Wallenius Wilhelmsen Logistics Americas LLC
Zim compagnie israélienne de navigation (Canada) Ité

membres affiliés

Administration de Pilotage de l'Atlantique
Administration de pilotage des Grands Lacs
Administration portuaire de Belledune
Administration portuaire de Hamilton
Administration portuaire de Montréal
Administration portuaire de Québec
Administration portuaire de Saint-John
Administration portuaire de St. John's
Administration portuaire de Toronto
Atlantic Towing Ltd.
Canadian Sailings
Cerescorp Inc.
CFT Corporation
CTC Services
Courtage et transport Seamont Itée
Germanischer Lloyd
Halterm Limited
Innovation Maritime
Institut maritime du Québec
L'Association des pilotes maritimes du Canada
Langlois Kornström Desjardins
Les Élévateurs des Trois-Rivières
Marine Press inc.
Newfoundland Transshipment Ltd.
Pictou Marine Terminals
Service de transport Trac-World
Société d'intervention Maritime, Est du Canada Ltée
Unitor Ship Services Canada
U.S. Great Lakes Shipping Association
Urgence Marine Inc.
Worldscale Association (London) Ltd.

compagnies représentées par les membres de la Fédération

A.S Bulk Handling
Abitibi Consolidated Inc.
Aimcor
Alcan Inc.
Alcoa Steamship Co.
Alendal, Haugesund
Alendal, Rotterdam
Alliance Grain Inc.
Atlantic Ro-Ro Lines
Beluga Chartering GmbH
BHP Billiton
Bibby-Harrison Shipmanagement Services
BPB Canada
Brenntag, Montreal
British Steel – Steel Shipping
British Steel PLC
Brodin Shipping
BTC, Rappersvil
Bunge Roma
Carnival Cruise Line
Celebrity Cruises
Clear Water
Clipper Cruise Line
Clipper Elite Carriers
Coeclerici
Co-metals
CP Ships
Crowley Marine
Crystal Cruise Line
Cunard Line
Daiichi Chuo Shipping
David J. Joseph
Demerara Rum
Donsotank
Dowa Line Americas
Eaglebrook
EMR European Metal Recycling
Eramet Canada
Eric Thun AB
Falconbridge Nickel Mines
Fednav International
Fred Olsen Cruises
Gearbulk
Gorthon Lines
Great Lakes European Shipping
Hamburg Sud
Hannah Marine
Hapag-Lloyd Cruise Ship Management GmbH
Hawknet Ltd.
Heidenreich Marine
Heming Shipping DK
HMM
Holland America Westours
Horizon Lines
ICEC, Canada
Indotrans
Internaut, Bremen
Internaut, Cyprus
Islamic Republic of Iran Shipping Lines
Italia Line
Italsov Spa
Jacor Scorpio Tanker Pool
Jo Tankers
Johan G. Olsen
Jumbo Navigation
Kent Lines
Krisax DK
Laurenne Shipping NL
Leif Hoegh & Co. AVS
Lithuanian Shipping Co.
Lockwood Bros
Lorstem
Louis Dreyfus

compagnies représentées par les membres de la Fédération

M W Beer
Maersk Sealand
Mar-Ocean Brokers Inc.
Martin Marietta
Maruba SCA
Melfi Lines
Metrofin Ltd.
MidShip Marine
Minsui OSK Pulkers
Mitsui O.S.K. Lines Ltd.
Moran towing
MST Mineralien Schifffahrt und Transprot GmbH
Navios Handybulk
Neste Oil
Newco Ferrous
Nissan Motor Carrier Co. Ltd.
Nordana Lines
Nordtank DK
Norwegian Cruise Line
Ohlsson & Linde
Olof Brodin (Chartering)
Otto Danielsen
P & O Cruises
Pacific Basin Shipping (UK) Ltd.
Passat Shipmanagement Ltd.
PK Drycargo
Primal Shipmanagement
Princess Cruises
Pro Line Limited & Co GmbH
Project Lines
Quantum Tankers
Radisson Cruises
Rederi Transatlantic Services AB
Reederei Weser-Schifffahrts Agentur GmbH & Co.
Rio Tinto
Royal Caribbean Cruise Line
Safmarine
Saga Forest Carriers
Saga Shipping
Sanko Steamships
Sassco
Seabourn Cruises
Seapartners
Shinwa
Silversea Cruises
Sims Hugo Neu
Sinochem Shipping Co., Ltd.
Smit-Lloyd BV
SMT
Solmar / universal
Star Shipping N.Y. Inc.
Star Shipping Inc.
Star Trading & Marine
Statoil
Stolt Nielsen
Stolt Parcel Tankers
The World Residencea
TMM Lines
Toko
Tokyo Marine Co. Ltd.
TST, New York
Turkish Cargo Lines
U. S. Ferrous
V. Ships Leisure
Van Ommeren Clipper
WV Transport GmbH & Co. OHG
Wagenborg
Wallem Shipmanagement
Waterfront Shipping Company
Winslow Marine
XCan Grain
Zim Integrated Shipping Services