

Fédération
Maritime
du Canada



2010



300, St. Sacrement, Bureau 326, Montréal (Québec) Canada H2Y 1X4
Téléphone : 514 849-2325 Télécopieur : 514 849-8774
info@shipfed.ca
www.shipfed.ca

Table des matières

Conseil d'administration	3
Message du président du conseil d'administration	4
Rapport du président	6
Représentation	8
Opérations	13
Formation	16
Membres	17
Membres affiliés	18
Comités permanents	19
Compagnies représentées par les membres de la Fédération	20
Tonnage manutentionné dans les principaux ports canadiens	21

Conseil d'administration



**PRÉSIDENT DU
CONSEIL D'ADMINISTRATION**
Jim Stoneman
Atship Services Ltd.
(Président du Comité de district
de la Nouvelle-Écosse)



VICE-PRÉSIDENT DU C.A.
Brian McDonald
Montship inc.



TRÉSORIER HONORAIRE
Ross Kennedy
Robert Reford



Michael Broad
Président
Fédération Maritime du Canada



David Cardin
Maersk Canada Inc.



Paul Gourdeau
Fednav Itée



Lou Holmes
Holmes Maritime Inc.



Fritz King
Atlantic Container Line



Volker Kluge
Service de Zim intégré Itée



Andre Neuendorff
Transport maritime Protos



Holger Oetjen
Hapag-Lloyd (Canada) Inc.



Allan Philp
Maritime Laden inc.



Gordon Smith
F.K. Warren Ltd.



Sokat Shaikh
MSC Canada inc.



Norma Tilley
Canadian Maritime Agency Ltd.
Présidente, Comité de district de
Terre-Neuve / Labrador



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

La Fédération maritime du Canada a connu une année 2010 stimulante et fort occupée, car elle s'est employée à répondre aux préoccupations de ses membres concernant une reprise économique assez inégale tout en continuant de remplir sa mission première d'être au Canada le porte-parole prépondérant des navires engagés dans le commerce mondial. En plus de s'occuper d'un large éventail de questions liées au domaine maritime tant sur le plan des politiques que des activités, la Fédération s'est systématiquement concentrée sur ses autres missions principales, à savoir la défense des intérêts de ses membres, la formation et l'information. Elle a également travaillé en collaboration avec d'autres associations sur des sujets d'intérêt commun et renforcé ses relations sur la scène internationale en participant à des organisations comme le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'Organisation maritime internationale.

Le Conseil d'administration a tenu cinq séances ordinaires pour examiner les progrès réalisés dans certains dossiers et formuler les orientations stratégiques des questions sur lesquelles la Fédération doit se pencher. L'assemblée générale annuelle du 8 avril a été suivie par une demi-journée de conférence sur les différents facteurs de ralentissement de l'activité économique, l'effet de la récession sur le transport dans le monde (et sur l'industrie maritime) et les enjeux que nous réserve l'avenir. La présentation de l'orateur d'ouverture, M. Graham Slack, économiste principal à AP Moller Maersk, a porté sur la possibilité que l'économie soit sur la voie d'une « nouvelle normalité » caractérisée par une croissance mondiale mieux équilibrée à l'avenir, et dont les marchés émergents de l'Asie et de la Chine seraient les moteurs de la nouvelle demande. Ont suivi Madame Dawn Desjardins, économiste en chef adjointe à RBC Canada, qui a donné un aperçu économique du Canada et des États-Unis, M. Pat Sinnott, vice-président directeur, Technologie et approvisionnement, Groupe détail Canadian Tire, qui nous a donné le point de vue d'un expéditeur sur la situation économique, et M. John Watt, gestionnaire, Morgan Stanley Infrastructure Fund, qui nous a entretenus de l'investissement dans l'infrastructure maritime dans le contexte économique actuel. L'événement a réuni un bon nombre de participants : 73 personnes ont assisté à la conférence, et il y avait 123 convives au repas du midi qui a suivi. Il s'agissait de la neuvième conférence organisée par la Fédération depuis 2000 et, comme toujours, l'événement constitue l'occasion idéale pour réunir les grands intervenants du milieu et renforcer le rôle moteur de la Fédération dans le domaine du transport maritime international au Canada.

Les comités de district de la Fédération ont traité des dossiers qui sont d'intérêt pour leurs membres respectifs et ont porté les questions soulevant des enjeux d'importance à l'attention du Conseil. Je suis heureux de constater que le comité de la Nouvelle-Écosse s'est joint au comité organisateur de la seconde édition du Nova Scotia Maritime Day qui a eu lieu à Halifax sous le thème The Nova Scotia Maritime Industry: See What We Do and What We Offer. L'événement a permis aux représentants du gouvernement provincial d'assister à un cocktail et une réception de familiarisation avec l'industrie, et de mieux comprendre le rôle essentiel que l'industrie maritime joue dans l'économie de la Nouvelle-Écosse et le réseau de la Porte de l'Atlantique.

Le comité de Terre-Neuve/Labrador, présidé par Norma Tilley, a participé très activement aux discussions sur les tarifs et les niveaux de service reliés au pilotage dans la région de la Baie Placentia et a également collaboré à l'organisation d'une séance de formation sur le transport des matières dangereuses, qui a eu lieu en mai dernier. Le comité de l'Ontario présidé par David Watson a tenu des séances ordinaires mensuelles sur des sujets comme le service ferroviaire, les procédures d'examen de l'ASFC et les questions de main d'œuvre. Je suis également heureux de signaler qu'en mai, le Conseil d'administration a adopté une résolution pour mettre sur pied un comité de la Colombie-Britannique qui se penchera sur les questions maritimes d'intérêt pour les membres dans les ports et voies navigables dans cette région. Les attributions du comité seront similaires à celles des autres comités de district de la Fédération. J'aurai sans aucun doute plus à dire sur le travail de cette dernière addition à notre structure de comités de district dans le rapport de l'an prochain.

Comme à leur habitude, les comités permanents de la Fédération ont poursuivi leur excellent travail en 2010, et ont consacré énormément de temps et de ressources aux questions particulières qui touchent l'industrie. Le Comité intermodal et le Comité de pilotage ont fait un travail particulièrement remarquable. Le premier a contribué substantiellement aux démarches de la Fédération concernant le Droit d'infrastructure de la Porte du port de Vancouver et l'examen des services de transport ferroviaire de marchandises; le second a participé activement aux discussions et négociations entourant la nouvelle grille de tarifs proposée en mai 2010 par l'Administration de pilotage des Grands Lacs, en plus de se pencher sur les questions de coûts et de services dans les régions de l'Atlantique, des Laurentides et de la partie américaine des Grands Lacs. Le Comité de l'environnement, le Comité des douanes et le Comité de la Voie maritime ont tenu des séances régulièrement au cours de l'année, et ont fait en sorte que les efforts de la Fédération pour défendre les intérêts de ses membres correspondent réellement aux besoins qu'ils ont exprimés et tiennent compte des réalités auxquelles ceux-ci font face dans le cadre de leurs activités.

Je voudrais également saisir cette occasion pour rendre hommage à l'énorme contribution aux travaux de la Fédération faite par le capitaine Ivan Lantz, qui a quitté son poste de directeur des opérations maritimes fin 2010. Le capitaine Lantz a été un élément indispensable et une partie intégrante de la Fédération durant ces vingt-deux dernières années, fournissant une expertise et un leadership sur de nombreuses questions, allant du pilotage à la navigation électronique et à la gestion des eaux de ballast, en passant par la lutte contre la pollution. Il a non seulement été un ardent défenseur du transport maritime et de ses nombreux avantages économiques et environnementaux, mais il a aussi contribué à façonner une nouvelle génération de professionnels de l'industrie maritime grâce à son implication, à la fois comme professeur et comme concepteur de cours, au programme de formation de la Fédération (certificat en transport maritime). Au nom de l'ensemble du conseil d'administration, je tiens à exprimer ma gratitude au capitaine Lantz d'avoir été toujours disposé à partager son expertise sur toutes les questions liées aux opérations maritimes et de navigation, ainsi que pour le dévouement et l'intégrité sans faille dont il a fait montre dans son travail, et enfin pour la chaleur et la bonne humeur dans laquelle il a effectué l'ensemble de ses tâches.

Enfin, je profite de l'occasion pour remercier les autres membres du Conseil d'administration de leur engagement et d'avoir fait bénéficier notre organisation de leur expertise au cours de l'année qui vient de s'écouler, et je salue, au nom des membres, le professionnalisme, le dévouement et le travail du président et du personnel de la Fédération.

Jim Stoneman
Président du conseil d'administration

Rapport du président

L'année 2010 a commencé sur une note optimiste pour certains de nos membres, encouragés par les subventions que les divers gouvernements autour du monde ont accordées aux secteurs majeurs comme les banques et l'automobile afin de donner un coup de fouet à leurs économies. L'augmentation des mouvements de transport de minerai de fer à destination de la Chine à la fin de 2009 et de ceux de l'acier dans les Grands Lacs à l'ouverture de la Voie maritime en mars 2010 laissait penser que les marchés semblaient prêts à prendre leur envol. En fait, les ports, tant sur la côte est que la côte ouest, ont connu une recrudescence d'activités au cours des six premiers mois de l'année, et les mouvements de conteneurs partout en Amérique du Nord ont augmenté de façon marquée, signe que les consommateurs se remettaient à dépenser. Malheureusement, cet optimisme naissant n'a pas survécu. En milieu d'année, les échanges de marchandises sèches en vrac diminuaient à nouveau et le Baltic Dry Index s'est retrouvé à son niveau le plus bas de l'année; les détaillants américains indiquaient également que la « haute saison » avait été atteinte plus tôt cette année, de sorte qu'une certaine incertitude est née quant à savoir si les volumes de conteneurs continueraient d'augmenter au même rythme dans la seconde moitié de l'année. L'optimisme qui avait marqué le début de l'année 2010 s'est donc refroidi assez rapidement et a été remplacé par une approche plus prudente au sein de l'industrie.

Malgré l'incertitude ressentie par l'ensemble de l'industrie en 2010, la Fédération maritime du Canada avait comme à l'habitude beaucoup de pain sur la planche. Nos activités ont surtout porté sur nos quatre missions de base, à savoir la défense des intérêts de nos membres, les opérations, et les activités éducatives et informatives. En fait, au cours des deux dernières années, nous avons mis fortement l'accent sur la satisfaction de nos membres, tout en veillant à ce que le climat économique difficile ne nous écarte pas de notre mission première de protection et de promotion des intérêts des propriétaires, exploitants et agents des navires engagés dans le commerce international au Canada.

Même s'il y a eu peu de changements législatifs majeurs en 2010, le gouvernement a entrepris un certain nombre d'initiatives susceptibles de renforcer à terme la position du Canada en matière de portes d'entrée et de routes commerciales. L'examen des services ferroviaires de transport de marchandises par Transport Canada, qui a finalement pris de la vitesse en 2010, est certainement l'un des projets déterminants à cet égard, puisque la phase 1 du processus de collecte d'information a pris fin et que la

phase 2 de consultation de l'industrie est en cours. Très impliqué dans le processus, le Comité intermodal de la Fédération a contribué à l'élaboration du mémoire et des commentaires ultérieurs que nous avons soumis au comité d'examen et a participé aux deux réunions qui se sont tenues avec les membres dudit comité. Nos commentaires portaient principalement sur la nécessité d'établir des niveaux de service et des normes de rendement mesurables pour les services ferroviaires et le rôle de surveillance que peut jouer le gouvernement à cet égard pour contribuer à en assurer le respect. Le rapport final du comité d'examen sera rendu public en 2011, mais dans l'intervalle nous continuerons de travailler avec les services ferroviaires à l'élaboration d'une série de mesures susceptibles de jouer un rôle clé dans l'amélioration continue du fonctionnement de la chaîne logistique. La décision du gouvernement de s'engager dans des discussions interministérielles sur les modifications possibles au régime réglementaire entourant le cabotage est un autre projet qui pourrait avoir des effets positifs sur notre industrie. La Fédération fait depuis longtemps de la modernisation de ce régime une question importante, et à la suite de consultations et de discussions avec les membres, nous avons soumis récemment un mémoire portant sur des secteurs d'activité et marchés particuliers en fonction desquels la Loi sur le cabotage pourrait être modifiée, ainsi que sur la nécessité d'intégrer davantage de flexibilité à l'intérieur même de cette loi d'une façon générale.

La question de l'introduction d'un « droit d'infrastructure de la Porte » par Port Metro Vancouver a constitué un nouvel enjeu pour la Fédération en 2010. Bien que l'implication initiale de la Fédération à ce sujet se soit limitée à souligner le manque de consultation sur la proposition originale de tarif, ce qui préoccupait nos membres, notre attention s'est rapidement portée sur la structure même du tarif et le fondement juridique de sa mise en œuvre, ainsi que sur le précédent que ce tarif pourrait créer par rapport à la possibilité d'introduire des frais similaires dans d'autres régions du Canada. Les questions entourant le Droit d'infrastructure de la Porte ont également fait ressortir la nécessité d'une meilleure communication avec les parties prenantes dans l'ouest du Canada, car plusieurs de nos membres (en particuliers ceux impliqués dans le trafic de ligne) opèrent sur les deux côtes, est et ouest, du pays. A cette fin, le Conseil d'administration a adopté au mois de mai une résolution portant création du Comité de la Colombie-Britannique, dont les attributions seront similaires à celles des comités de l'Ontario, de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve/Labrador.

Comme c'est le cas depuis quelques années, le nombre et l'ampleur des sujets touchant à l'environnement ont continué d'être d'importance significative en 2010. Ces sujets allaient de l'établissement d'une zone de contrôle des émissions (ZCE) en Amérique du Nord, aux efforts pour élaborer un régime régissant les émissions atmosphériques attribuables au transport maritime dans les eaux intérieures au Canada, aux problèmes persistants liés aux permis de rejets pour les navires (vessel general permit) de l'Agence américaine pour la protection de l'environnement (EPA). La question la plus pressante à laquelle doit faire face l'industrie actuellement est sans doute celle des exigences que propose d'établir l'État de New York concernant les eaux de ballast (qui imposent une norme de traitement beaucoup plus stricte que celle de l'OMI). Cependant, de récents développements, tant dans l'État de la Californie que dans l'État du Wisconsin, admettant que leurs normes (similaires à celles de l'État de New York) sont impossibles à respecter dans la pratique, nous font espérer que l'État de New York pourrait en dernière analyse arriver à la même conclusion.

Nous nous sommes également penchés sur les retards systématiques associés aux procédures d'examen des conteneurs de l'Agence des services frontaliers du Canada, la remise des droits de douane de 25 % sur l'importation des navires (et nos démarches afin que ce changement s'applique non seulement aux navires importés de façon permanente, mais également à ceux qui le sont sur une base temporaire) et, bien sûr, sur les tarifs et niveaux de service reliés au pilotage. Je suis en outre heureux de signaler qu'à la suite des démarches de la Fédération, l'Administration de pilotage des Grands Lacs a accepté de retirer sa proposition d'inclure les navires des classes 5 et 6 à sa grille tarifaire, ce qui aurait eu des conséquences financières disproportionnées sur les plus grands navires ayant recours au service. Nous avons alors consenti à retirer l'objection que nous avons déjà déposée auprès de l'Office des transports du Canada et renoncé au processus de consultation publique qui était sur le point de démarrer.

La Fédération a aussi poursuivi son programme de rencontres avec les représentants du gouvernement. Nous avons notamment rencontré régulièrement de hauts fonctionnaires de Transport Canada, d'Environnement Canada, de la Garde-côtière canadienne et d'autres ministères concernés au cours de l'année. Nous avons également organisé la seconde édition du Nova Scotia Maritime Day en avril dernier, et participé à l'édition 2010 de la Journée

maritime québécoise en octobre. La journée consacrée aux relations gouvernementales que nous avons organisée en octobre 2009 ayant été une véritable réussite, nous en mettrons vraisemblablement sur pied une autre dans la seconde moitié de 2011.

À l'interne, 2010 a été une année de transition pour la Fédération, en grande partie en raison du départ à la retraite du capitaine Ivan Lantz le 31 décembre, après une carrière de vingt-deux ans au poste de directeur, opérations maritimes, au sein de notre organisation. Nul doute que nous regretterons les vastes connaissances et l'expérience du capitaine Lantz, sans parler de son réseau de contacts étendu au sein de l'industrie, mais nous sommes convaincus que son remplaçant, le capitaine Jean-François Belzile fera lui aussi un travail de premier ordre à la direction de notre service des opérations maritimes. Autre événement notable, Madame Anne Legars a été nommée à la vice-présidence de la Fédération à compter du 1^{er} janvier 2011. Madame Legars, qui a d'abord joint les rangs de la Fédération à titre de directrice, politique et affaires gouvernementales, est avocate et apporte à notre organisation une vaste expertise en matière de droit et de gouvernance. Enfin, notre service des affaires environnementales est sous la direction temporaire de Madame Lilia Khodjet El Khil, qui détient un doctorat en droit maritime et une solide expérience dans la mise en œuvre des conventions de l'OMI relatives à la pollution attribuable aux navires. Madame Khodjet remplace Caroline Gravel, en congé de maternité depuis octobre 2011.

Le succès de notre organisation dépend de la contribution de personnes variées et je tiens à remercier tous nos membres qui ont donné de leur temps aux divers comités permanents, ad-hoc et comités de régions, ainsi que le Conseil d'administration pour son soutien et ses directives, tout au long de l'année qui s'est écoulée. Enfin, je voudrais adresser mes remerciements au personnel de la Fédération, qui tous les jours met en pratique son engagement à fournir aux membres des services professionnels et de haut niveau.

Michael Broad
Président

Représentation

Dans le cadre des démarches qu'elle entreprend pour faire valoir le point de vue de ses membres, la Fédération a mené beaucoup de consultations auprès du gouvernement sur diverses questions de politique maritime, contribué directement au processus réglementaire et législatif, et participé à un certain nombre de groupes de travail à l'échelle régionale, nationale et binationale. Les événements et réussites les plus notables de cette année sont présentés ci-dessous.

POLITIQUES ET LÉGISLATION

Examen des services de transport ferroviaire de marchandises

L'examen des services de transport ferroviaire lancé en 2008 par Transport Canada a beaucoup progressé en 2010. Les diverses parties concernées de l'industrie ont fait connaître leur point de vue par écrit au Comité d'examen et ont eu l'occasion de rencontrer les membres de ce comité à divers endroits au Canada. Le Comité intermodal de la Fédération a été très impliqué dans le processus. Il s'est réuni plusieurs fois pour préparer le mémoire et les commentaires ultérieurs que la Fédération a soumis au Comité d'examen, et a rencontré les membres du comité à deux occasions. Dans le mémoire officiel qu'elle a soumis le 30 avril 2010, la Fédération a fait valoir que le service ferroviaire au Canada a systématiquement failli à répondre aux besoins des usagers, et que les conséquences de cette défaillance sur l'ensemble de la chaîne logistique et des routes commerciales ont été suffisamment graves pour appeler l'attention du gouvernement sur cette question. Notre mémoire a également cerné un certain nombre de bonnes pratiques qui devraient servir de point de départ pour combler les lacunes entre les besoins des expéditeurs et le niveau de service fourni, et recommandé que la *Loi sur les transports au Canada* soit modifiée de manière à fournir le cadre et les outils nécessaires à des niveaux de service et des normes de rendement négociés ainsi que des dispositions relatives aux manquements contractuels et à conférer un pouvoir de surveillance aux autorités fédérales. La Fédération a par la suite rencontré à deux reprises le comité d'examen, ce qui lui a permis de clarifier ses recommandations et d'expliquer son point de vue de manière plus détaillée.

Le rapport provisoire du Comité d'examen, publié en octobre, recommandait l'adoption d'une stratégie en deux phases pour régler les questions ayant trait au service ferroviaire. La première phase prévoit que les chemins de fer continueraient de travailler avec les parties prenantes à l'élaboration de mesures commerciales visant à améliorer le service ferroviaire, en mettant l'accent sur les quatre

éléments clés que sont les changements apportés au service, les ententes de service, le règlement des différends et l'amélioration des rapports sur le rendement. La seconde phase, prévue en 2013, prévoit que le gouvernement détermine dans quelle mesure les initiatives commerciales ont permis de combler les lacunes du service ferroviaire, et s'il y a lieu de mettre en œuvre des solutions réglementaires basées sur les mêmes principes que ceux qui sous-tendent les éléments clés de l'approche commerciale. De plus, afin de réduire le plus possible les délais dans la mise en œuvre des mesures réglementaires, le Comité d'examen demande que la rédaction de ces mesures et leur processus d'approbation soient amorcés aussitôt après que ses recommandations aient été approuvées par le gouvernement.

Au début de novembre, la Fédération a exprimé dans une lettre son appui global aux recommandations du Comité d'examen, dont le rapport final au ministre n'a pas encore été rendu public au moment de la rédaction du présent rapport. En attendant, la Fédération prépare avec le personnel d'exploitation des services ferroviaires une séance de remue-méninges qui aura pour objet de définir une série de mesures qui pourraient jouer un rôle clé dans l'amélioration continue des opérations de la chaîne logistique. La première de ces séances viserait à mieux comprendre les contraintes opérationnelles mutuelles auxquelles font face les transporteurs ferroviaires et maritimes, et à cerner les types d'améliorations possibles.

Droits d'infrastructure de la Porte de Vancouver

Au printemps 2010, le Conseil d'administration de la Fédération a eu connaissance du projet de Port Metro Vancouver d'introduire des droits d'infrastructure de la Porte destinés à financer une partie des coûts des projets d'amélioration des infrastructures ferroviaires et routières dans des zones comme le corridor ferroviaire Roberts Bank et les zones commerciales de la rive nord et de la rive sud. Le coût total de ces améliorations s'élève à 717 millions de dollars, mais le Droit d'infrastructure de la Porte (DIP) a pour objet de récupérer les 167 millions que le Port a déjà investis au nom de l'industrie (dans le cadre d'un arrangement financier global en vertu duquel les autres organismes contribueraient à hauteur de trois millions pour chaque million investi par les intervenants de l'industrie). Toutefois, étant donné que le Port a fait cet investissement sans consulter au préalable les transporteurs maritimes faisant escale au port, le nouveau droit proposé a été reçu avec grande consternation de la part de l'industrie. A cela se sont rajoutées des inquiétudes engendrées d'une part par le grand degré d'incertitude quant à la forme que pourrait prendre le tarif proposé et à quels acteurs il serait

imposé, et d'autre part quant à la question du droit pour le Port de récupérer le coût de travaux réalisés à l'extérieur de son territoire auprès d'utilisateurs qui ne bénéficieraient pas de ces travaux.

Après consultation du Conseil d'administration et du Comité intermodal, la Fédération a soumis des commentaires écrits à Port Metro Vancouver pour souligner sa vive opposition à toute structure de droit qui ferait que le propriétaire du navire serait responsable du paiement du droit, ce qui forcerait les transporteurs maritimes soit à facturer le droit à leurs clients, avec les coûts administratifs supplémentaires considérables que cela engendrerait, soit à absorber le DIP parce qu'il serait impossible de le recouvrer. En dépit de cette démarche, le Port de Vancouver a publié un avis officiel à la fin d'octobre annonçant que le propriétaire ou l'affrètement du navire serait redevable du paiement du droit dans le cas de conteneurs chargés, et le propriétaire des marchandises dans le cas du fret non conteneurisé. De plus, bien que le tarif par EVP du droit semble relativement faible actuellement (0,50 \$ dans la zone commerciale de la rive sud et 0,30 \$ dans le corridor ferroviaire Roberts Bank), le fait qu'il soit censé doubler en 2013-2014 soulève de grandes préoccupations quant au niveau qu'il pourrait atteindre au cours des trente années sur lesquelles l'industrie participera au financement.

Bien que la Fédération ait recommandé que la définition du DIP soit amendée afin que le droit soit supporté par les expéditeurs, nos discussions subséquentes avec les représentants du port n'ont pas encore abouti à un accord à ce sujet. En conséquence, nous envisageons un certain nombre d'options y compris la possibilité d'aller devant la Cour fédérale concernant le droit par le Port de recouvrer le coût des améliorations apportées à des infrastructures non liées au secteur maritime situées à l'extérieur du territoire du port auprès d'utilisateurs qui n'en retirent aucun avantage direct. Néanmoins, nous demeurons optimistes et espérons qu'une entente soit possible sans avoir à recourir aux tribunaux.

Régime de cabotage

Au cours des dernières années, la Fédération a reçu de la part d'entreprises membres un bon nombre de demandes de renseignements reliées à des projets potentiels que ces entreprises ne pouvaient entreprendre en raison de contraintes liées aux exigences réglementaires canadiennes en matière de cabotage. Comme Transports Canada avait annoncé récemment sa décision de mener un examen interne du régime de cabotage, la Fédération a jugé que le moment était opportun pour aborder cette question de front en 2010. Nous avons donc élaboré en collaboration avec les membres une série de recommandations pour rendre le régime de

cabotage mieux adapté aux réalités actuelles, compte tenu de l'écart grandissant entre le besoin de services de transport maritime au sein du marché canadien et les services que sont réellement en mesure de fournir les navires canadiens ou les navires étrangers exploités en vertu d'une licence de cabotage.

En janvier 2011, la Fédération a soumis au ministère un document de travail dans lequel elle recommande que la *Loi sur le cabotage* soit assouplie et modifiée de manière à permettre de traiter de façon adaptée les cas d'exception. Le document de travail, qui tenait compte des questions particulières soulevées par les membres, mettait aussi l'accent sur les activités qui pourraient être exclues de la *Loi sur le cabotage* afin de mieux répondre aux besoins des industries qui reposent sur les services de transport maritime, notamment le transfert des conteneurs vides entre les ports canadiens, le transbordement des marchandises importées et exportées et l'acheminement de marchandises canadiennes entre les ports du Canada via le canal de Panama. Enfin, en ce qui concerne les services de croisière opérant en vertu d'une licence de cabotage, le document de travail recommande que la réglementation et les processus actuels liés à l'immigration et à l'impôt sur le revenu soient modifiés afin d'en rendre l'application plus simple pour les membres des équipages. Nous attendons maintenant la réponse de Transports Canada.

Suppression des droits de douane de 25 % sur les navires importés

Le 1^{er} octobre 2010, le gouvernement a annoncé sa décision – très attendue – sur les droits de douane, qui exempte l'importateur du paiement des droits de douane de 25 % sur l'importation des navires de charge classiques, bateaux-citernes et transbordeurs. Toutefois, le décret publié par la suite dans la Partie II de la Gazette du Canada indiquait que la suppression s'appliquerait seulement aux navires importés de façon permanente au Canada, et non à ceux qui le sont sur une base temporaire (ce qui fait que les navires étrangers opérant en vertu d'une licence de cabotage ne peuvent pas en bénéficier). En plus d'avoir fait connaître au ministère des Finances du Canada sa grande déception à l'égard de la décision d'exclure les navires importés temporairement, la Fédération a soulevé cette question dans le document de travail qu'elle a présenté sur le régime de cabotage (voir point précédent) et souligné qu'il faudrait harmoniser le régime de droits applicable aux navires importés de façon permanente avec celui applicable aux navires importés temporairement.

Projet de loi sur la Charte canadienne des droits environnementaux

L'automne dernier, la Fédération a soumis un mémoire au Comité permanent de la Chambre des communes sur l'environnement et le développement durable concernant le projet de loi C-469 (également connu sous l'appellation *Charte canadienne des droits environnementaux*), un projet de loi d'initiative parlementaire qui a reçu l'appui des trois partis minoritaires. Le projet de loi C-469 prévoit que tout résident canadien ou toute entité peut intenter une « action en protection de l'environnement » devant la Cour fédérale et exercer un recours contre le gouvernement du Canada au motif que celui-ci n'aurait pas rempli ses obligations de fiduciaire de l'environnement, n'aurait pas appliqué les lois environnementales, ou aurait enfreint le droit à un environnement sain et écologiquement équilibré. Tout résident du Canada ou toute entité pourrait également intenter une action civile devant les cours supérieures de la province en cause contre une personne qui a contrevenu, ou est susceptible de contrevenir, à une loi fédérale ou un règlement pris en vertu d'une loi fédérale, et qui a causé, ou est susceptible de causer, un préjudice environnemental grave.

La Fédération considère ce projet de loi préoccupant, car il permettrait à toute personne de s'élever contre les normes réglementaires existantes à tout moment, et cesserait de fournir une protection aux exploitants dès qu'une poursuite civile serait intentée au motif que leurs activités ont présumément causé ou sont présumément susceptibles de causer « un préjudice environnemental grave » (concept très large). Au regard des conséquences non négligeables que cela aurait sur le respect de la réglementation, la Fédération a fait connaître ses appréhensions au Comité permanent sur l'environnement par écrit et par un témoignage verbal.

Un autre projet de loi d'initiative parlementaire susceptible d'avoir des répercussions importantes sur l'industrie maritime, le projet C-606, a été présenté à la fin de l'année. Il vise à modifier la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* en vue d'interdire le transport du pétrole par pétrolier dans le nord de la Colombie-Britannique et permettrait au gouverneur en conseil de désigner par décret d'autres zones d'interdiction. La Fédération étudie actuellement la question en collaboration avec d'autres parties concernées et se prépare à faire connaître les préoccupations de l'industrie lorsque le Parlement entreprendra l'examen du projet de loi plus tard au printemps 2011.

ENVIRONNEMENT

Permis de rejet de l'EPA (Vessel General Permit)

Le programme de l'Agence américaine de protection de l'environnement (EPA) qui est entré en vigueur en février 2009 et exige que les navires fassent la demande du Vessel General Permit ou VGP (permis de rejet couvrant 26 catégories de rejets émanant des opérations des navires, y compris les eaux de ballast, les eaux grises et les eaux de cale dans les eaux américaines) a continué d'être une priorité pour la Fédération en 2010. En vertu de ce programme, chaque État américain doit reconnaître officiellement les nouvelles normes dans son système réglementaire avant qu'elles puissent être appliquées dans ses propres eaux, et peut conséquemment imposer des exigences supplémentaires aux navires, ou demander que son propre programme de permis soit reconnu. Plusieurs des États américains bordant les Grands Lacs (Michigan, Minnesota, Wisconsin et New York) ont considéré cette disposition comme une occasion d'élaborer leurs propres normes sur les eaux de ballast des navires, de sorte que les navires font maintenant face à différentes réglementations souvent impossible à respecter en pratique. La Fédération a donc dû consacrer un temps considérable à tenir les membres informés des exigences applicables dans chaque État et à s'assurer qu'ils soient en mesure de s'acquitter de leurs obligations.

La Fédération a également soulevé cette question au cours des consultations publiques que l'EPA a tenues concernant la façon d'améliorer la prochaine version du VGP, qui doit entrer en vigueur le 19 décembre 2013, à l'expiration du permis actuel. Nos commentaires à l'EPA ont souligné qu'il serait judicieux de réglementer les rejets des navires sur une base fédérale plutôt que locale ou régionale, afin d'éviter que les navires se retrouvent dans une situation où ils seraient incapables de satisfaire tous les critères dans les eaux des divers États qu'ils traversent. Nous avons également soulevé d'autres points problématiques, notamment la nécessité d'harmoniser les dispositions relatives au permis avec celles des conventions internationales pertinentes, de s'assurer que les normes relatives aux eaux de ballast, qui sont orientées sur l'efficacité, tiennent compte de la technologie disponible, et de simplifier les exigences reliées aux inspections, à la surveillance, aux déclarations et à la tenue de registres.

Exigences de l'État de New York concernant les eaux de ballast

Comme mentionné précédemment, plusieurs États des Grands Lacs ont profité des clauses sur l'homologation du VGP par les États pour mettre en place leurs propres exigences en matière de rejets émanant des navires. Toutefois, les exigences formulées dans le régime réglementaire de gestion des eaux de ballast établi par l'État de New York sont possiblement les plus litigieuses à l'heure actuelle. Les mesures instaurées par l'État de New York exigent que les navires existants installent d'ici 2012 des systèmes de traitement des eaux de ballast beaucoup plus performants que ce qu'exige la Convention sur les eaux de ballast de l'OMI, et les nouveaux navires (ceux construits après le 1er janvier 2013), des systèmes au moins 1 000 fois plus performants. Sur le plan technologique, il est difficile de voir comment ces navires pourraient réussir à se procurer des systèmes de traitement des eaux de ballast visant un résultat qui serait de beaucoup supérieur à ce qu'exige l'OMI, alors qu'il n'y a actuellement sur le marché qu'une poignée de systèmes vraiment éprouvés qui sont en mesure de satisfaire à la norme OMI. Entre-temps, le fait que les normes de l'État de New York s'appliquent non seulement aux navires faisant escale dans les ports de New York, mais également à ceux ne faisant que transiter par les eaux de l'État signifie essentiellement que plus aucun navire ne pourrait entrer dans les Grands Lacs ou en sortir à compter du 1er janvier 2012, et que les ports canadiens sur les Grands Lacs seraient en pratique bloqués.

L'industrie maritime a mis en doute le caractère raisonnable des exigences de l'État de New York tant sur le plan technique que juridique, mais la voie juridique a vraiment été fermée plus tôt cette année, lorsque la cour d'appel de New York a rejeté une requête déposée par un groupe d'armateurs états-uniens et internationaux pour obtenir l'autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue précédemment par la cour suprême de l'État de maintenir ces exigences. Conséquemment, le seul recours qui restait pour tenter d'obtenir d'être dispensé des normes de l'État de New York était une disposition permettant aux entreprises de demander au Département de la Qualité environnementale de New York une prolongation de la date butoir du 1er janvier 2012, à la condition de pouvoir présenter un motif suffisant en ce qui a trait à la non-disponibilité à cette date de la technologie nécessaire. Dans le but d'aider ses membres dans ce processus, la Fédération a élaboré un modèle de demande de prorogation que ceux-ci ont par la suite adapté à leur situation particulière. Le Département a reçu au-delà de 1 000 demandes de prorogation, auxquelles il a commencé à répondre seulement en février 2011.

Les réponses, qui indiquent que toute entreprise ayant soumis une demande de prorogation aura maintenant jusqu'au 1er août 2013 pour se conformer aux exigences de l'État de New York sur les eaux de ballast, donnent un peu de répit aux propriétaires de navires, mais il subsiste quand même une grande incertitude quant à savoir s'il s'agira au bout du compte d'une solution temporaire ou non. En fait, la meilleure source d'optimisme du point de vue de la Fédération provient du fait que la Californie et le Wisconsin ont tous les deux conclu récemment que leurs normes sur les eaux de ballast, qui sont similaires à celles de l'État de New York, sont inapplicables en pratique, et nous laisse espérer que l'État de New York puisse en arriver aussi à la même conclusion.

Exigences du Wisconsin sur les eaux de ballast

Comme mentionné précédemment, l'État du Wisconsin a récemment proposé de modifier ses exigences concernant l'obligation pour les navires océaniques de passage dans les Grands Lacs de traiter leurs eaux de ballast selon une norme plus stricte que celle de l'OMI. Le Wisconsin propose plus précisément que les navires océaniques soient tenus non seulement de traiter leurs eaux de ballast de manière à respecter les normes de l'OMI, mais aussi de renouveler leurs eaux de ballast en mer. Selon le Département des ressources naturelles du Wisconsin, cette combinaison de mesures (traitement et rejet) représente le meilleur moyen de protéger les Grands Lacs et les eaux intérieures du Wisconsin compte tenu des technologies de pointe existant actuellement.

Il s'agit d'un changement encourageant, mais certains groupes environnementaux ont tout de même soutenu que la nouvelle norme proposée n'était pas assez stricte. La Fédération a soumis récemment ses commentaires au Département des ressources naturelles du Wisconsin, et exprimé son appui à la modification proposée tout en réitérant la nécessité d'en arriver à une norme commune sur les eaux de ballast, qui reposerait sur la technologie disponible. Les membres de la Fédération ont également été encouragés à soumettre leurs propres commentaires sur la question.

Émissions atmosphériques

En mars 2010, l'OMI a adopté la zone de contrôle des émissions atmosphériques (ZCE) en Amérique du Nord, en vertu de laquelle les navires voyageant dans les eaux nord-américaines seront tenus de respecter la limite de 1% de teneur en soufre dans le combustible de soute, dans l'ensemble de la ZEE (jusqu'à 200 milles marins) et de se conformer aux normes d'émission de NOx (oxide d'azote) et matière particulaire à compter du 1er août 2012. La Fédération,

conjointement avec l'International Ship-Owners Alliance of Canada basée sur la côte ouest, a fermement soutenu l'initiative dans un communiqué de presse saluant l'adoption de la proposition, et félicitant Transports Canada du rôle moteur qu'il a joué dans ce dossier.

Étant donné que la ZCE ne s'applique pas aux eaux intérieures du Canada ni des États-Unis, chacun de ces pays a dû élaborer sa propre réglementation sur les normes de réduction des émissions dans ces eaux. Aux États-Unis, l'Agence de protection de l'environnement (EPA) a publié l'été dernier un règlement qui stipule que les navires transitant par les eaux intérieures étatsuniennes (y compris les Grands Lacs) devaient se conformer aux mêmes exigences que celles de la ZCE (y compris les stratégies pour atteindre les cibles de réduction des oxydes de soufre, notamment les achats de carburant ou les technologies de dépollution comme les épurateurs). Le Canada est un peu moins avancé à cet égard, et Transports Canada évalue actuellement trois options différentes pour atteindre les normes d'émissions de la ZCE dans les eaux intérieures canadiennes : extension des normes nord-américaines qui s'appliquent actuellement dans la ZCE à la région du Saint-Laurent et des Grands Lacs (approche similaire à celle des États-Unis); établissement d'une moyenne des émissions pour la flotte domestique canadienne (selon lesquelles les navires canadiens seraient autorisés à réduire progressivement la teneur en soufre de leur carburant sur une base annuelle de 2012 à 2020); mise en œuvre progressive (dans laquelle les navires domestiques les plus anciens auraient plus de temps pour satisfaire aux normes de réduction des émissions que les nouveaux navires).

En novembre dernier, la Fédération a présenté ces options à ses membres dans le cadre d'une séance d'information avec Transports Canada, au cours de laquelle le Ministère a indiqué sa préférence pour la méthode d'une moyenne des émissions pour la flotte domestique canadienne, en dépit du fait que cette option créerait des conditions de concurrence inégale pour les navires battant pavillon étranger, qui eux seraient assujettis à des normes plus strictes en vertu de la ZCE nord-américaine. Étant donné les désavantages sur le plan de la concurrence que cette option, basée sur le pavillon du navire, engendrerait (en tout cas dans sa forme présente), la Fédération, en collaboration avec les membres et les autres intervenants, continuera de rechercher le meilleur moyen de permettre aux navires battant pavillon étranger de se conformer aux cibles de réduction des émissions atmosphériques du Canada.

Gaz à effet de serre

La Fédération faisait partie de la délégation canadienne qui a participé à la réunion du Comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI tenue en mars 2010 et qui portait principalement sur l'élaboration de mesures de réduction des gaz à effet de serre (GES) pour le transport maritime. L'une des grandes questions encore irrésolues rattachées aux GES a trait au principe de « responsabilités communes mais différenciées » en vertu duquel les pays développés de l'Annexe 1 de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (qui représentent environ 25 % de la flotte marchande mondiale) auraient des responsabilités différentes relativement aux réductions de GES de celles des pays en développement qui n'en font pas partie. L'application d'un tel régime au transport maritime pourrait être une source potentielle de conflit, car elle irait à l'encontre du principe établi de longue date de l'OMI de réglementer l'industrie en fonction de normes cohérentes et uniformes.

L'utilisation d'instruments basés sur le marché pour réaliser des réductions d'émissions de GES est un autre sujet qui a fait l'objet de discussions. Certains pays étaient en faveur de l'imposition d'une taxe sur les achats de combustibles de soute, d'autres penchaient plutôt vers la mise sur pied d'un mécanisme d'échange de droits d'émission, et d'autres encore prônaient la mise en œuvre de programmes d'amélioration de l'efficacité énergétique des navires. L'indice de conception écoénergétique pour les nouveaux bâtiments et les plans de gestion écoénergétique à bord des navires pourraient devenir obligatoires en vertu de l'Annexe VI de la Convention MARPOL. Par contre, les cibles de réduction pour les différents types de navires et les dates pour les atteindre n'ont toujours pas été fixées.

En décembre, la Fédération a transmis des commentaires à Transports Canada exprimant son appui envers les efforts du ministère en vue d'élaborer des règlements visant à réduire les émissions de GES du transport maritime international à l'intérieur du cadre fourni par l'OMI, et pour rendre obligatoires les mesures volontaires d'amélioration de l'efficacité énergétique basées sur le rendement. La Fédération a également fait remarquer que l'approche traditionnelle de l'OMI consistant à élaborer des règles globales uniformes pour régir les activités de transport maritime devraient s'appliquer également dans le cas des GES, et qu'une approche basée sur le principe de « responsabilités communes mais différenciées » serait inappropriée pour l'industrie du transport maritime.

Opérations

Le Service des opérations maritimes de la Fédération a été fort occupé en 2010, en particulier en ce qui a trait aux questions sur le pilotage et les douanes. Du côté du pilotage, la Fédération continue d'appuyer vigoureusement le rôle des services de pilotage en matière de sécurité et d'efficacité de la navigation, tout en soulignant la nécessité de pouvoir disposer de niveaux de services bien planifiés, adéquats et à coût raisonnable. En ce qui a trait aux douanes, elle a continué de mettre l'accent sur la nécessité de s'assurer que les exigences et procédures reliées aux douanes auxquelles les membres doivent se conformer ne constituent pas des barrières ou des entraves excessives à la fluidité des échanges commerciaux. Nous vous présentons ci-dessous les développements majeurs survenus cette année dans ces domaines et dans des sujets connexes.

PILOTAGE

Administration de pilotage des Grands Lacs

La nouvelle grille tarifaire proposée en mai 2010 par l'Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL), qui prévoyait une augmentation globale de 1,5 % des tarifs, à l'exception du port de Churchill et de la circonscription du lac Ontario où l'augmentation serait de 30 et 15 % respectivement, a occupé beaucoup de place à l'ordre du jour de la Fédération cette année. La Fédération n'avait pas d'objection à cette partie de la proposition, mais elle avait de sérieuses préoccupations concernant l'introduction de deux nouvelles classes de navires (classes 5 et 6) dans la grille tarifaire pour la Voie maritime et les Grands Lacs, ce qui aurait augmenté les frais des plus grands navires utilisant le réseau de 350 000 \$ par année (basé sur le trafic de 2008). À la suite de la décision de l'APGL de rompre les négociations sur cette question avec le Comité de pilotage, la Fédération a conclu qu'elle n'avait d'autre choix que de s'en référer à l'Office des transports du Canada (OTC), ce qu'elle a fait à la fin de mai. La Fédération a fait valoir que la grille tarifaire proposée imposerait une charge financière disproportionnée aux plus grands navires utilisant le réseau et elle a fortement recommandé que l'Administration cherche à atteindre l'autosuffisance financière par des moyens plus appropriés, notamment par la réduction de ses dépenses et une meilleure répartition des coûts entre les usagers.

L'OTC a normalement l'obligation de rendre une décision dans les 90 jours suivant le dépôt d'un appel, mais c'est seulement en novembre 2010 (en raison d'un retard administratif interne) qu'il a annoncé son intention de tenir des consultations publiques en janvier 2011 et exigé un grand nombre de données supplémentaires de la part de l'APGL. La Fédération a immédiatement commencé à préparer le dossier qu'elle entendait soumettre lors des auditions, mais une offre surprise de règlement du différend de la part de l'APGL a permis d'en arriver à une résolution beaucoup plus rapide que prévu. L'APGL a accepté de retirer les deux nouvelles classes de navires qu'elle proposait d'ajouter à la grille tarifaire pondérée pour 2011 et de ne pas les inclure dans les années suivantes; la Fédération a accepté en échange de retirer l'objection qu'elle avait formulée auprès de l'OTC.

Ce changement de cap a également touché les discussions entourant la plus récente proposition de grille tarifaire de l'AGPL pour 2011, puisque l'augmentation générale de 3 % ainsi que le maintien de la surcharge actuelle de 15 % qui étaient prévus seront maintenant revus avant d'être soumis à nouveau à l'industrie pour discussion.

Administration de pilotage des Laurentides

En octobre, l'Administration de pilotage des Laurentides (APL) a annoncé une proposition d'augmentation de tarif de 2,35 % pour chacune des trois prochaines années (2011, 2012, 2013). L'Administration a invoqué un certain nombre de facteurs à l'appui de ces augmentations, y compris la nécessité d'investir environ trois millions de dollars pour réparer la station des Escoumins. Au cours de la série de consultations qu'elle a eues avec l'APL, la Fédération a exprimé une certaine inquiétude à propos de l'importance de l'augmentation proposée, mais elle a jugé qu'il n'était pas nécessaire de déposer une objection officielle. La première de ces augmentations a donc pris effet le 1er janvier 2011. Au cours des prochains mois, l'APL devra se préparer en vue des négociations avec la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent et celle des pilotes du Saint-Laurent central, dont les contrats viennent respectivement à échéance à la fin de 2011 et en juin 2012.

La Fédération a également suivi les travaux de l'APL qui s'est penchée pendant l'année sur l'évaluation du risque associé à la présence sur le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal de navires « postpanamax », une initiative conjointe de l'Administration, de la Garde-côtière canadienne et de Transports Canada (Sécurité maritime). En juin, les gestionnaires du projet ont tenu une assemblée publique pour dévoiler et expliquer leurs recommandations, qui reposaient sur leur analyse des résultats des simulations, les principaux scénarios et les expériences à bord dans un autre port. Ces recommandations portaient principalement sur la planification des passages et la gestion du trafic de « postpanamax » navigant dans la section du chenal maritime du Saint-Laurent entre Montréal et Québec, et l'un des énoncés du rapport reconnaissait également que la largeur d'un navire seule n'est pas un critère adéquat pour déterminer si ces navires peuvent naviguer de manière sécuritaire dans le chenal maritime. Ces recommandations ont été soumises aux trois partenaires du projet, dont les réponses sont attendues en 2011.

Administration de pilotage de l'Atlantique

En octobre, l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) a publié les nouveaux tarifs proposés pour 2011, qui correspondent à une augmentation de 5 % dans les zones de Halifax et de Sydney, 3 % dans la zone de la Baie Placentia, 2,5 % au Déroit de Canso et 2 % à Saint John. L'APA a invoqué plusieurs facteurs pour justifier ces augmentations, y compris de nouvelles normes comptables, la demande des usagers de maintenir les niveaux de service actuels malgré la réduction du trafic et la nécessité « d'obtenir une marge de rendement acceptable afin de compenser le risque financier inhérent à l'offre des services de pilotage ». Cette proposition a fait l'objet de vives objections de la part des membres dans la Baie Placentia, qui ont soulevé de graves problèmes à propos du service de pilotage dans cette zone. En réponse aux objections, l'Administration a accepté de revoir ses projections de volume de trafic pour 2011 et finalement décidé d'abandonner l'augmentation proposée pour cette zone. Elle a également appliqué des mesures administratives dans la zone de la Baie Placentia afin de rétablir le niveau de service de pilotage auquel s'attendent les membres de la Fédération. Les tarifs révisés sont entrés en vigueur le 1er janvier 2011.

Le comité mixte Fédération/comité d'usagers de l'APA, qui s'est réuni deux fois en 2010 à Halifax et à Montréal, a offert tout au long de l'année un cadre propice aux discussions sur les tarifs, le service et autres sujets connexes. Le comité s'est penché principalement sur la meilleure façon de gérer la situation découlant du manque de pilotes (en particulier dans les périodes de pointe de la demande), la construction de nouveaux bateaux-pilotes à Halifax et Saint John (où les membres de la Fédération paient une surcharge depuis deux ans afin de rassembler les fonds nécessaires au démarrage du processus de construction) et la proposition d'augmentation de tarif de l'APA pour 2011.

DOUANES

Processus d'examen des conteneurs

L'un des principaux éléments au programme d'action de la Fédération demeure le processus d'examen et d'inspection des conteneurs, question que nous avons traitée principalement par le biais du Comité sur l'examen des conteneurs mis sur pied par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et composé de représentants de l'Agence et de divers groupes provenant d'associations maritimes, de transitaires et de courtiers en douane, ainsi que d'exploitants d'installations. Le comité s'était donné pour objectif principal en 2010 de revoir le processus d'examen dont font l'objet les conteneurs maritimes, afin de déterminer exactement quels éléments du processus posaient problème ou constituaient un goulot d'étranglement et d'élaborer des solutions possibles. Il a à cette fin recueilli pendant deux périodes de trois mois chacune des données détaillées sur l'examen de plus de 3 200 conteneurs à Vancouver, Prince-Rupert, Brampton, Montréal et Halifax. Cet exercice, et les consultations régionales qui ont suivi, ont permis de cerner deux éléments du processus qui constituent des facteurs majeurs de délai : la nécessité de vérifier la présence de fumigants et le délai nécessaire pour procéder à un examen complet des conteneurs. Le comité a par la suite préparé un certain nombre de recommandations pour accélérer ce processus, y compris l'élaboration d'une norme nationale régissant l'examen des conteneurs maritimes, la mise en œuvre de nouvelles procédures concernant les conteneurs problématiques qui ne sont pas ventilés durant cinq jours, et la nécessité d'en arriver à un temps moyen d'examen des conteneurs de 7,5 jours.

Programme de manifeste électronique

L'ASFC a poursuivi son programme d'introduction graduelle du manifeste électronique tout au long l'année. En vertu de ce programme, toutes les parties concernées dans la chaîne commerciale, des importateurs aux transporteurs en passant par les transitaires, devront fournir à l'Agence des informations électroniques préalablement à l'arrivée des marchandises, à l'intérieur des délais prescrits, dans le but de simplifier le processus de dédouanement. L'accent a été mis en 2010 sur la fourniture des données commerciales préalables au chargement du navire, en particulier dans le cas des transporteurs routiers transfrontaliers, importateurs et transitaires. Pour ce qui est du transport maritime, l'ASFC poursuit la mise en œuvre de l'obligation de transmettre le plan de chargement des baies cellulaires (« bayplans »), présentement à l'essai avec trois transporteurs de conteneurs. L'Agence travaille également à un projet de guichet unique (« single window ») qui permettra aux transporteurs maritimes de soumettre leur déclaration A6, la liste des membres d'équipage et des passagers et la déclaration des provisions de bord en format électronique, et de traiter les renseignements sur le transporteur maritime exigés par les autres ministères par le truchement d'un point central de déclaration. Ce projet de guichet unique devrait arriver à maturité en 2013 ou 2014.

FRAB chargé aux États-Unis

La déclaration obligatoire du FRAB (fret restant à bord) chargé aux États-Unis est entrée en vigueur le 1er janvier 2011, avec une période de mise en œuvre de trois mois qui prendra fin le 1er avril 2011. En vertu de ce programme, le fret restant à bord chargé aux États-Unis doit être déclaré à l'ASFC avant l'arrivée du navire au premier port canadien ou au départ d'un port américain si le trajet jusqu'au premier port canadien prend moins de 24 heures. La Fédération a encouragé tous les transporteurs maritimes à fournir ces renseignements à l'ASFC, mais l'Agence a indiqué qu'elle n'appliquerait pas de sanctions pécuniaires à l'encontre des transporteurs qui ne se conforment pas aux règlements dans le délai de mise en œuvre prescrit.

Formation

La Fédération a encore une fois offert plusieurs cours et programmes de formation en 2010 visant à fournir aux intervenants du secteur maritime des informations et des connaissances récentes et de première main sur les divers aspects pertinents des activités maritimes. La pierre angulaire de nos efforts à cet égard demeure le Certificat en transport maritime. Ce programme universitaire comprend cinq modules axés sur les aspects clés du secteur de la marine marchande (présentation du transport maritime, opérations de gestion du navire et portuaires, aspects commerciaux et contractuels du transport maritime, douanes et documentation, aspects pratiques de l'affrètement). Les cinq modules ont été préparés et sont donnés par des professionnels œuvrant dans l'industrie, de sorte que le contenu de chacun reflète précisément les réalités actuelles – et changeantes – du secteur maritime. Le programme est offert en partenariat avec le Centre d'éducation permanente de l'Université Concordia, et il est possible de suivre chacun des cinq modules sur place ou par Internet.

Chaque cours du Certificat est actualisé régulièrement, mais le cours sur la douane et la documentation connexe a été revu en profondeur en 2010, en collaboration avec l'expert en douanes de la Fédération. Le cours remanié a été donné à la session de l'automne 2010, et porte sur les principaux processus de l'ASFC qui s'appliquent aux transporteurs maritimes, notamment le programme IPEC, les déclarations à l'entrée et à la sortie, les procédures d'inspection et d'interception, les activités qu'effectue l'ASFC au nom d'autres ministères, ainsi que les exigences qui s'appliquent spécifiquement aux exploitants de navires de croisière. Étant donné le grand intérêt que soulève ce sujet, la Fédération élabore actuellement une version condensée d'une journée des principaux aspects couverts dans le module, que les employés des entreprises membres qui le désirent pourront suivre pour améliorer leur connaissance pratique des exigences et procédures de base des douanes. Le module devrait être prêt pour la session du printemps 2011. Entre-temps, le cycle en cours du Certificat en transport maritime prendra fin ce printemps, et 10 à 15 autres étudiants obtiendront leur diplôme. Le nombre total de diplômés

issus du programme passera alors à plus de 90, sans compter les nombreux étudiants qui ont suivi des modules, mais sans s'inscrire à tout le programme. La Fédération met actuellement sur pied un Comité de formation comprenant des membres, des formateurs et d'anciens étudiants qui aura pour mandat d'étudier les diverses orientations que pourrait prendre le programme, dont le prochain cycle démarrera à l'automne 2011.

La Fédération a aussi continué d'offrir son séminaire d'un jour sur le *Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG)* et son applicabilité aux opérations de marine marchande. Ce séminaire permet aux employés des entreprises membres de satisfaire aux exigences de formation sur le Code imposées par Transports Canada. La formation a été donnée deux fois à Montréal à la fin de 2009, et la Fédération a pris l'initiative de l'offrir ailleurs en 2010. Il y a donc eu deux jours de formation à la Baie Placentia en mai, un jour à Québec en juin, et deux jours à Halifax en novembre. La programmation pour 2011 comprendra vraisemblablement Montréal et Toronto, avec possibilité d'ajouter des formations si des entreprises membres le demandent.

La Fédération organise aussi sur une base régulière des ateliers pour les navigateurs, en collaboration avec le Port de Montréal, le Service hydrographique du Canada, la Garde-côtière canadienne, Transports Canada (Sécurité maritime) et l'Université du New Hampshire. Ces ateliers servent de cadre à des échanges sur l'exploration des besoins, possibilités et changements de l'industrie dans le domaine de la navigation électronique. Ils visent principalement à favoriser le dialogue entre les navigateurs, les fournisseurs de service, les fabricants et les autorités de réglementation que la navigation électronique intéresse et qui sont soucieux d'améliorer la sécurité et l'efficacité de la navigation maritime tant au Canada que dans le reste du monde. Le dernier atelier des navigateurs a eu lieu en février 2011, et a attiré près de quatre-vingts participants provenant du Canada, des États-Unis et d'outre-mer.

Membres

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

K Line Canada limitée
H.E. Kane Agencies Ltd.
Lakehead Shipping Co. Ltd.
Les agences maritimes Poros inc.
Les courtiers maritimes Trillium Itée
Les industries McAsphalt Itée
Maersk Canada Inc.
Maritime Laden inc.
Mathers Logistics Ltd.
McKeil Marine Limited
McLean Kennedy inc.
Montship inc.
Motorships Colley Itée
MSC (Canada) inc.
Navitrans agences maritimes Itée
Nirint Canada inc.
North Atlantic Refining Ltd.
Norton Lilly International
NYK Line (Canada) inc.
OceanCrest transport inc.
Ocean remorquage Montreal inc.
OOCL (Canada) Inc.
Project Transport & Trading Ltd.
Ramsey Greig & Co. limitée
Rio Tinto
Robert Reford
Service de Zim intégré Itée
Services maritimes Inchcape inc.
Société maritime CSL inc. – une division du Groupe CSL inc.
Svitzer Canada Ltd.
Tormar Inc.
Transport maritime Protos
Wagenborg Navigation Amerique du Nord inc.
Wallenius Wilhelmsen Logistics Americas LLC
Yang Ming Shipping (Canada) Ltd.

Membres affiliés

Administration de Pilotage de l'Atlantique
Administration de pilotage des Grands Lacs
Administration portuaire de Belledune
Administration portuaire de Halifax
Administration portuaire de Hamilton
Administration portuaire de Montréal
Administration portuaire de Québec
Administration portuaire de Saint-John
Administration portuaire de Sept-Iles
Administration portuaire de St. John's
Administration portuaire de Toronto
Atlantic Towing Ltd.
BIMCO
Borden Ladner Gervais LLP
Canadian Sailings
Can-Med Maritime Inc.
Cerescorp Inc.
CFT Corporation
Courtage et transport Seamont Itée
Germanischer Lloyd
Halterm Limited
Innovation maritime
Institut maritime du Québec
L'Association des pilotes maritimes du Canada
Le Groupe IBI
Marine Press inc.
Newfoundland Transshipment Ltd.
Seanautic Marine Inc.
Service de transport Trac-World
Société d'intervention Maritime, Est du Canada Ltée
Société Terminaux Montréal Gateway
Stelvio Inc.
U.S. Great Lakes Shipping Association
Urgence Marine Inc.
Wilhelmsen Ship Services
Worldscale Association (London) Ltd.

Comités permanents

Comité de pilotage

Ross Baldwin, McLean Kennedy inc.
Robert Calvé, Agence océanique du Bas Saint-Laurent Itée
Andrew Digby, Robert Reford
Andrew Dzielak, Agences Marine Montréal (M.M.A.) inc.
David Grieve, Fednav Itée (Président)
Jennifer Holmes, Holmes Maritime Inc.
Stan Kwiaton, MSC (Canada) inc.
Michael O'Morchoe, OOCL (Canada) Inc.
Donald Poirier, Hapag-Lloyd (Canada) Inc.
Jason Skorski, Services maritimes Inchcape inc.
Norma Tilley, Canadian Maritime Agency Ltd.
Robert Vandenende, Gresco Itée
Jean-François Belzile, Fédération maritime du Canada

Comité environnement

Jai Alimchandani, Maersk Inc.
Denis Blondeau, Agence tanker SMK inc.
Ron Brushett, V Ships Inc.
Henrik Carle, Atlantic Container Line
Donny Coelho, Robert Reford
Marc Gagnon, Fednav Itée
Lou Holmes, Holmes Maritime Inc.
Lee Kindberg, Maersk North America Inc.
Fritz King, Atlantic Container Line
Bob Moore, Atlantic Container Line
Michael O'Morchoe, OOCL (Canada) Inc.
Donald Poirier, Hapag-Lloyd (Canada) Inc.
Beth Quitadamo, CSL International
Philippe Roderbourg, Fednav Itée
Barbara Seifert, V Ships Inc.
Jim Stoneman, Atship Services Ltd.
Aiden Wadman, Canadian Maritime Agency Ltd.
David Watson, OOCL Canada Inc.
Chris Williams, CSL International
Caroline Gravel, Fédération maritime du Canada (Présidente)
Lilia Khodjet El Khil (Présidente intérimaire)

Comité de la Voie maritime

Andrew Digby, Robert Reford
Tony Dobesch, Motorships Colley Itée
Elias Mitrikas, Navitrans agences maritimes Itée
Robert Muir, Gresco Itée
Philippe Roderbourg, Fednav Itée
Jean-François Belzile, Fédération maritime du Canada

Comité des douanes

Lisa Brown, Transport maritime Protos (Présidente)
Brad Carter, China Shipping Agency (Canada) Co. Ltd.
Frank Caucci, Service de Zim intégré Itée
Doug Davison, Montship inc.
Ralph DeBoyrie, APL (Canada)
Mohammed El Mzouri, MSC (Canada) inc.
Linda Hall, Atlantic Container Line
Jennifer Holmes, Holmes Maritime Inc.
Steve Holt, Fednav Itée
Stan Kwiaton, MSC (Canada) inc.
Denis Le Goff, Hapag Lloyd (Canada) Inc.
Joseph Lee, China Shipping Agency (Canada) Co. Ltd.
Juliet McKenzie, American President Lines Ltd.
Heather Morrison
Andrew Nation, Robert Reford
William Nguyen, MSC (Canada) inc.
Michael O'Morchoe, OOCL(Canada) Inc.
Michel O'Neil, Project Transport & Trading Ltd.
Stephan Paillant, Montship inc.
Ping Pan, Maersk Canada Inc.
Monique Patenaude, Yang Ming Shipping Ltd.
Richard Pereira, CMA-CGM Inc.
Sokat Shaikh, MSC (Canada) inc.
Norm Tam, MSC (Canada) inc.
Robert Tiseo, MSC (Canada) inc.
Kirk Tyler, Montship inc.
Mike Young, OOCL (Canada) Inc.
Jim Moram, Fédération maritime du Canada

Comité intermodal

Alex Carvajal, APL (Canada)
David Cardin, Maersk Canada Inc.
Brad Carter, China Ocean Shipping Co.
Doug Davison, Montship inc.
Peter Hinge, CMA-CGM (Canada)
Jordan Kajfasz, Maersk Canada Inc.
Fritz King, Atlantic Container Line
Volker Kluge, Service de Zim intégré Itée
Owen Kwong, China Ocean Shipping Inc.
Brian McDonald, Montship inc.
Henry Munz, K Line Canada Itée
Andre Neuendorff, Transport maritime Protos
Michael Schaffler, Maersk Canada Inc.
Sokat Shaikh, MSC (Canada) inc.
Luciano Stefanelli, CMA-CGM (Canada)
Holger Oetjen, Hapag-Lloyd (Canada) Inc.
F. Vanduyen, Hanjin Shipping
David Watson, OOCL Canada Inc.

Compagnies représentées par les membres de la Fédération

A/S Bulk Handling
 Abitibi Bowater
 AC Oersskeff's Effr A/S
 Acromas Shipping Ltd.
 Agrico Canada Inc.
 Aimcor
 Alcoa Steamship Co.
 Alianca Lines, Inc.
 American Iron and Metal Company Inc.
 American President Line
 Ameropa USA
 Arcelor Mittal
 Atlantic Container Lines
 Atlantic Minerals Limited
 Atlantic RORO Carriers
 Barya Shipping & Trading Inc.
 BBC Chartering & Logistic GmbH
 Beluga Chartering GmbH
 Bermuda Container Line
 BHP Billiton
 BP Shipping
 Brochart KB
 C O S C O
 Cam Paris
 Canada Malting Co. Ltd.
 Canada States Africa Line
 Canarctic Shipping
 Canformav Inc
 Carnival Cruise Line
 Celebrity Cruises
 Celtic Shipping USA
 CertainTeed
 China Shipping
 Citadel Shipping AB
 CMA CGM
 Coeclerici
 Combilift
 Comets
 CORUS
 COSCO Shipping Hong Kong
 Crystal Cruise Line
 CSAV Chilean Line
 CSSA
 Cunard Line
 Cyprus New York State Marine Highway Transportation Co.
 Dalmore Corporation USA
 Daphne Shipping Odessa
 David J. Joseph
 Delmas
 Dowa Line
 ED & F Man Shipping Ltd.
 Eitzen Bulk and Chemical
 EMR European Metal Recycling
 Evergreen
 EXXONMOBIL
 Fair Wind (Europe) SA
 Falconbridge Nickel Mines
 Federation of Japan Tuna
 Fednav International
 Fisser & v. Doornum
 Flinter Ship management Limited
 Fred Olsen Cruises
 GAC
 Gavilon Group
 Gearbulk
 Global Trading
 Gorthon Lines
 GPS Manila
 Great Lakes Feeder Lines
 Great White Fleet
 Greece Marlow Navigation
 Hamburg Shyvers Savoy London
 Hamburg Sud
 Hanjin
 Hapag Lloyd
 Harren and Partners
 Hartmann Group
 Heidenreich Marine
 Herning Shipping a.s.
 HMM
 Hoegh Autoliners
 Holcim
 Holland America Line
 Horizon Lines Inc.
 Ibex Maritime Ltd.
 Innovative Municipal Products
 Internaut Group
 Intersee Schiifahrts GmbH+Co. KG
 J. Poulsen Shipping
 J.K. Commodities Ltd.
 Jacob Scorpio Tanker Pool
 Jo Tankers
 Johan G. Olsen
 Johnson & Dever Inc.
 Jumbo Navigation
 K Line
 Kent Lines
 Korea Lines
 Kronos
 LBH Shipping Canada Inc.
 Lindblad Expeditions
 Lockwood Marine Inc.
 Louis Dreyfus Group
 Lydia Mar Shipping Co. S.A.
 Maersk Line
 Marlow Navigation
 Mar-Ocean Brokers Inc.
 Mediterranean Shipping Co. Ltd.
 Melfi Lines
 MidShip Marine Group
 Mitsui OSK Bulkers
 MOL (Mitsui O.S.K. Lines)
 MST Mineralien Schifffahrt und Transport GmbH
 National Shipping Corporation of Saudi Arabia
 Navarone SA
 Navios Handybulk
 Neptune Orient Line
 Neste
 Netherlands Industrial Maritime Carriers USA
 New York Nordana Project & Chartering Denmark
 Newco Ferrous
 Nirint Shipping B.V.
 Noble Resources Srl, Ravenna
 Nordana Line
 Norfalco
 Norwegian Cruise Line
 NS United Shipping
 NYK Bulkship New York
 NYK Line
 Oceania Cruises
 OMS Shipping
 Onego Shipping
 OOCL
 P & O Cruises
 Pacific Basin
 Parakou Shipping Ltd.
 Paramount Enterprises International
 Peter Cremer Canada Ltd.
 Peter Dohle Schifffahrts-KG Hamburg
 Phoenix Bulk Carriers
 Polsteam
 Prestige Cruises
 Princess Cruises
 Pro Line Limited & Co. GmbH
 Regent Seven Seas
 ResidenSea-The World
 Rio Tinto Alcan
 RollDock B.V.
 Royal Caribbean Cruise Line
 SA Cargo Logistics LLC USA
 Safmarine Container Lines NV
 Saga Shipping
 Sanko Steamships
 Scanscot Shipping Services (Deutschland)
 Sea Sea Shipping
 Sea Star Line
 Seabourn Cruises
 Seastar Chartering Ltd.
 Seaway S. A. M.
 Shyvers Savoy London UK
 Silversea
 Sims Hugo New Global Trading
 Sinochem Shipping co. Ltd.
 SMT Shipmanagement
 Spliethoff
 Springfield Shipping Co. Panama SA
 ST Shipping
 Star Shipping
 Statoil
 STC
 Stolt Nielsen
 STX Panocean (America) Inc.
 Swire Shipping
 Sylvite Sales
 TBS Shipping Services Inc.
 Teck Cominco Metals Ltd.
 Texas American Shipping USA
 Toko
 Tokyo Greenpeace International
 Traffigra
 Transammonia Inc.
 Transatlantic AB
 Tube City IMS
 Turkey Cape Reefers
 Ultramar
 Unicargo Transportges MBH
 Urbal Paris
 USL U.S. Lines
 UTC Chartering USA
 V. Ships, Leisure
 Van Ommeren Clipper
 Vertom Scheepvaart - & Handelmaatschappij B.V.
 Viterra Inc.
 Volkswagen Logistics GmbH & CO. OHG
 Voyages of Discovery
 Wagenborg
 Waterfront Shipping Company Ltd.
 WEC Lines
 Xstrata
 Xtrata
 Yang Ming Marine Transport Inc.
 Yara
 Zim Integrated Shipping Services Inc.

Tonnage manutentionné dans les principaux ports canadiens (tonnes métriques)

MONTRÉAL	2010	2009	2008
Conteneurs (EVP)	1 331 351	1 247 690	1 473 914
Vrac liquide	8 151 136	7 773 149	8 005 416
Vrac solide	5 584 939	5 316 457	6 624 357
Conteneurisé	12 033 434	11 265 868	13 321 147
Non-conteneurisé	150 158	168 690	215 630
TOTAL	27 251 018	24 524 164	28 166 550
QUÉBEC	2010	2009	2008
Vrac liquide	13 124 966	13 422 642	14 376 877
Vrac solide	11 246 319	8 588 568	12 768 812
Non-conteneurisé	75 863	71 225	84 212
TOTAL	24 447 148	22 082 435	27 229 901
TROIS-RIVIÈRES	2010	2009	2008
Vrac liquide	335 000	292 000	418 000
Vrac solide	1 172 000	1 076 000	1 271 000
Grains	1 100 000	1 079 000	608 000
Divers en vrac	188 000	126 000	222 000
TOTAL	2 795 000	2 573 000	2 519 000
HALIFAX	2010	2009	2008
Conteneurs (EVP)	435 461	344 811	387 347
Vrac	5 612 957	6 523 019	6 629 308
Divers en vrace	146 115	110 120	171 323
Conteneurisé	3 493 392	2 776 846	3 197 776
Non-conteneurisé	264 779	236 428	283 404
TOTAL	9 517 243	9 646 413	10 281 811
ST. JOHN'S	2010	2009	2008
Vrac liquide	716 798	684 579	680 721
Vrac solide	68 080	63 830	93 001
Conteneurisé	509 980	485 978	481 306
Non-conteneurisé	260 431	238 421	240 775
TOTAL	1 555 289	1 472 808	1 495 803
SAINT JOHN	2010	2009	2008
Conteneurs (EVP)	46 303	44 382	49 240
Vrac liquide	289 000	260 000	241 520
Vrac solide	1 083 000	402 000	872 052
Conteneurisé	278 000	265 000	304 942
Non-conteneurisé	140 000	187 000	168 979
TOTAL	1 790 000	1 114 000	1 587 493

Tonnage manutentionné dans les principaux ports canadiens (tonnes métriques)

VANCOUVER	2010	2009	2008
Conteneurs (EVP)	2 492 107	2 135 813	2 492 107
Vrac	80 268 352	67 672 486	73 080 000
Divers en vrac	16 800 139	14 550 913	20 560 000
Conteneurisé	20 928 784	19 280 000	20 460 000
Non-conteneurisé	381 609	387 230	460 000
TOTAL	118 378 884	101 890 629	114 561 990
PRINCE RUPERT	2010	2009	2008
Conteneurs (EVP)	343 366	265 258	181 890
Vrac	12 943 333	9 521 073	8 777 963
Conteneurisé	3 433 662	2 652 598	1 818 900
TOTAL	16 376 995	12 173 671	10 596 863
THUNDER BAY	2010	2009	2008
Vrac	6 692 438	7 093 433	7 792 718
Vrac liquide	158 953	178 913	212 083
Cargaison générale	10 986	13 553	65 818
TOTAL	6 862 377	7 285 899	8 070 619
HAMILTON	2010	2009	2008
Divers en vrac	271 042	180 686	599 023
Vrac solide	10 630 531	7 711 753	9 827 566
Vrac liquide	571 258	465 684	702 102
TOTAL	11 472 831	8 358 123	11 128 691
CHURCHILL	2010	2009	2008
Blé	603 352	529 000	424 388
Vrac solide	55 596	15 100	29 200
TOTAL	658 948	544 100	453 588
VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	2010	2009	2008
Grains	9 207 000	8 125 000	7 592 000
Minerai de fer	9 742 000	6 853 000	11 932 000
Charbon	3 707 000	2 886 000	3 636 000
Autre vrac	12 280 000	11 647 000	15 694 000
Cargaison générale	1 550 000	926 000	1 914 000
TOTAL	36 486 000	30 437 000	40 789 000