



# Fédération Maritime **du Canada**



**RAPPORT ANNUEL**  
(MAI 2014 À MAI 2015)



Fédération  
Maritime  
du Canada



# Table des matières



MEMBRES	2
CONSEIL D'ADMINISTRATION	3
MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	4
RAPPORT DU PRÉSIDENT	5
TRANSPORT INTERMODAL	7
DOUANES	9
PILOTAGE	11
ENVIRONNEMENT	12
COMITÉS	14
COMPAGNIES REPRÉSENTÉES PAR LES MEMBRES DE LA FÉDÉRATION	15
MEMBRES AFFILIÉS	16



LA FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA est la porte-parole des armateurs, exploitants de navires et agents maritimes engagés dans le commerce international du Canada. Les navires représentés par nos membres transportent les importations et les exportations essentielles à l'économie canadienne, et transitent dans les ports du Canada atlantique, du Saint-Laurent, des Grands Lacs et de la côte Ouest.

# Membres



Agence de pétroliers océaniques Itée  
Agence Gibson Canadien et Global inc.  
Agence maritime Aegean inc.  
Agence maritime CMC Currie inc.  
Agence maritime Calypso  
Agence maritime Navitrans inc.  
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.  
ArcelorMittal Canada  
Atlantic Container Line  
Atship Services Ltd.  
Bay Shipping Inc.  
Canadian Maritime Agency Limited  
China Ocean Shipping Co. (COSCO)  
China Shipping (Canada) Agency Co. Ltd.  
Churchill Shipping  
CMA-CGM (Canada) Inc.  
Compagnie minière IOC  
Cross Marine inc.  
Evergreen America Corporation  
Fednav limitée  
F.K. Warren Ltd.

Fundy Shipping Ltd.  
Furncan Marine Limited  
Gestion de bateaux Anglo-Eastern Itée  
GFY Marine Group  
Gresco Itée  
Hampton courtiers maritimes Canada Itée  
Hanjin Shipping  
Hapag-Lloyd (Canada) Inc.  
Holmes Maritime Inc.  
KD Marine inc.  
"K" Line Canada limitée  
H.E. Kane Agencies Limited  
Lake Superior Shipping Ltd.  
Lakehead Shipping Co. Limited  
Les agences maritimes Poros inc.  
Les Agences océaniques du bas Saint-Laurent Itée  
Les courtiers maritimes Trillium Itée  
Les transports maritimes McAsphalt Itée  
Maersk Canada Inc.  
Maritime Laden inc.  
Mathers Logistics Ltd.  
McKeil Marine Limited  
McLean Kennedy inc.  
Montship inc.  
Motorships Colley Itée  
Nirint Canada inc.

North Atlantic Refining Ltd.  
Norton Lilly International  
NYK Line (Canada) Inc.  
OceanCrest Transport Inc.  
Ocean remorquage Montréal inc.  
OOCL (Canada) Inc.  
Pacific Northwest Ship & Cargo Services Inc.  
Ramsey Greig & Co. limitée  
Rio Tinto  
Robert Reford  
Services maritimes Inchcape inc.  
Société maritime CSL inc.  
(une division du Groupe CSL)  
Svitzer Canada Ltd.  
Thunder Bay Shipping Inc.  
Tormar inc.  
Transport maritime Protos  
Wagenborg navigation Amérique du Nord inc.  
Wallenius Wilhelmsen Logistics Americas LLC  
Yang Ming Shipping (Canada) Ltd.  
Service de Zim intégré Itée

# Conseil d'administration



## COMITÉ DE DIRECTION

### PRÉSIDENTE DU CONSEIL

**NORMA ROSE**  
*Canadian Maritime Agency Ltd.*

### VICE-PRÉSIDENT DU CONSEIL

**VOLKER KLUGE**  
*Service de Zim intégré Ltée*

### TRÉSORIER HONORAIRE DU CONSEIL

**ROSS KENNEDY**  
*Robert Reford*

### ANCIEN PRÉSIDENT DU CONSEIL

**BRIAN MCDONALD**  
*Montship Inc.*

### PRÉSIDENT

**MICHAEL BROAD**  
*Fédération maritime du Canada*

## MEMBRES RECONDUITS

**SONY AUCOIN**  
*Compagnie minière IOC*

**GRACE LIANG**  
*OOCL (Canada) Inc.*

**GORDON SMITH**  
*F.K. Warren Ltd.*

**LIONEL CHATELET**  
*CMA-CGM (Canada) Inc.*

**JOHN MEARS**  
*Pacific Northwest Ship and Cargo Services Inc.*

**JIM STONEMAN**  
*Atship Services Ltd.*

**PAUL GOURDEAU**  
*Fednav Ltée.*

**ANDRE NEUENDORFF**  
*Transport maritime Protos*

**ROBERT VANDENENDE**  
*Gresco Ltée*

**LOU HOLMES**  
*Holmes Maritime Inc.*

**ALLAN PHILP**  
*Maritime Laden inc.*

**FRITZ KING**  
*Atlantic Container Line*

**WOLFGANG SCHOCH**  
*Hapag-Lloyd (Canada) Inc.*

# Message du président du conseil d'administration



**NORMA ROSE**

PRÉSIDENTE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

« LES DOUZE DERNIERS MOIS ONT ÉTÉ À LA FOIS PRODUCTIFS ET REMPLIS DE DÉFIS POUR LA FÉDÉRATION, QUI A DÉPLOYÉ DES EFFORTS POUR RÉPONDRE AUX PRÉOCCUPATIONS DE SES MEMBRES FACE À UNE ÉCONOMIE INCERTAINE, TOUT EN CONTINUANT À REMPLIR SON RÔLE DE PORTE-PAROLE DES PROPRIÉTAIRES, EXPLOITANTS ET REPRÉSENTANTS DE NAVIRES ENGAGÉS DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL DU CANADA. »

Les douze derniers mois ont été à la fois productifs et remplis de défis pour la Fédération, qui a déployé des efforts pour répondre aux préoccupations de ses membres face à une économie incertaine, tout en continuant à remplir son rôle de porte-parole des propriétaires, exploitants et représentants de navires engagés dans le commerce international du Canada.

Le Conseil d'administration s'est réuni à quatre reprises au cours de l'année afin de discuter de l'évolution des grands dossiers de l'industrie et de fournir des conseils stratégiques pour guider les politiques et orientations futures de la Fédération. La réunion du Conseil de février 2015 s'est tenue à Ottawa dans le cadre d'une journée sur les relations gouvernementales organisée sur le thème du transport maritime et des priorités économiques du Canada. La journée comportait des rencontres avec la ministre des Transports, la ministre des Pêches et des Océans ainsi que des hauts fonctionnaires de l'Agence des services frontaliers du Canada, de même qu'un déjeuner avec Transport Canada et une soirée cocktail à l'intention des parlementaires. Cet événement a été une excellente occasion pour les membres du Conseil de discuter de plusieurs enjeux entourant le transport maritime relevant du Conseil des ministres, y compris le repositionnement des conteneurs vides, la fiabilité de la porte d'entrée Asie-Pacifique, ainsi que la facilitation des échanges tant sur les plans international que binational.

Les membres de la Fédération ont continué à jouer un rôle actif et crucial dans la gestion des enjeux touchant l'industrie du transport maritime en participant à nos divers comités. Je souhaite tout particulièrement remercier les membres du Comité sur le pilotage, du Comité sur les douanes, du Comité sur l'environnement, du Comité sur le transport intermodal et du Comité sur l'efficacité des voies navigables pour leur engagement et leur contribution tout au long de l'année, et leur volonté de partager leur temps et leur expertise pour assurer le mieux-être de l'ensemble de notre industrie.

De même, les membres de nos comités de district ont poursuivi leur excellent travail dans d'importants dossiers à l'échelle locale, tout en tenant le Conseil d'administration au fait des enjeux de portée nationale. Au nom du Conseil, je tiens à remercier les membres des comités de district de la Nouvelle-Écosse, de la Côte-Nord du Québec, de la côte Ouest, de l'Ontario et de Terre-Neuve-et-Labrador, de même que leurs présidents respectifs, pour leur précieuse contribution aux délibérations du Conseil d'administration. Je ne saurais trop insister sur l'importance du travail effectué par ces comités pour aider la Fédération à représenter les intérêts de ses membres à l'échelle du Canada et lui permettre ainsi de jouer véritablement son rôle d'organisation nationale.

La Fédération a accueilli avec plaisir trois nouveaux membres au cours de l'année, soit Churchill Shipping, GFY Group et Thunder Bay Shipping, ainsi que la British Columbia Maritime Employers Association à titre de membre affilié. Ceci porte à 73 le nombre de membres et à 32 le nombre de membres affiliés. Au nom du Conseil d'administration, j'accueille chaleureusement ces nouveaux membres et je remercie nos membres actuels qui continuent à nous faire confiance et à nous appuyer.

Enfin, je profite de l'occasion pour témoigner ma gratitude à mes collègues du Conseil d'administration pour leur appui précieux et pour leur expertise généreusement fournie au cours de l'année. Je tiens également à remercier le président et son équipe pour leur travail et leur dévouement.



MICHAEL BROAD  
PRÉSIDENT

«...LA FÉDÉRATION A CONTINUÉ À SE CONCENTRER SUR SON RÔLE PREMIER DE PROTECTION ET DE PROMOTION DES INTÉRÊTS DES NAVIRES ENGAGÉS DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL DU CANADA ET À FOURNIR À SES MEMBRES LES OUTILS NÉCESSAIRES POUR EXPLOITER LEURS NAVIRES DE LA FAÇON LA PLUS SÉCURITAIRE, EFFICACE ET ÉCONOMIQUE POSSIBLE.»

La dernière année n'a pas été facile pour les membres de la Fédération, non seulement en raison d'une économie qui continue à afficher une croissance lente, mais également à cause de l'incertitude et de la volatilité du marché. En fait, « imprévisibilité » semble avoir été le mot d'ordre pour nombre de nos membres cette année, tant ceux qui œuvrent dans le secteur des conteneurs (où les enjeux entourant le transport intermodal ont perturbé les horaires et créé un risque de conflit de travail qui continue de planer), que ceux du secteur du vrac sec (où la demande pour certaines matières s'est accrue en même temps que celle pour d'autres matières a chuté de façon spectaculaire), ou encore ceux du secteur du vrac liquide (où la chute des prix du pétrole, combinée à un accroissement de la conscience sociale à l'égard des risques – réels ou perçus – liés au transport de pétrole par voie maritime, a rendu l'année pour le moins difficile).

En réponse à ces défis, la Fédération a continué à se concentrer sur son rôle premier de protection et de promotion des intérêts des navires engagés dans le commerce international du Canada et à fournir à ses membres les outils nécessaires pour exploiter leurs navires de la façon la plus sécuritaire, efficace et économique possible. L'une de nos principales réalisations au cours de l'année a été notre solide implantation sur la côte Ouest, et le fait que notre participation aux enjeux de cette région, qu'il s'agisse de pilotage, de douanes ou d'opérations portuaires et intermodales, fait désormais partie intégrante de notre quotidien. Ceci a eu pour effet non seulement de renforcer la Fédération d'un point de vue organisationnel, mais également de consolider son rôle à titre de porte-parole principal du transport maritime à l'échelle canadienne.

Du côté des relations gouvernementales, je suis heureux de pouvoir affirmer que nous continuons à entretenir une saine collaboration avec les principaux ministères et organismes gouvernementaux qui interagissent avec notre industrie, y compris, outre Transport Canada, la Garde côtière canadienne, Environnement Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada et l'Agence canadienne d'inspection des aliments. On nous a même demandé de présenter un séminaire sur l'industrie du transport maritime à une centaine d'employés de Transport Canada en mars 2015, ainsi qu'un atelier semblable pour les employés de l'ASFC en mai

dernier. Ces initiatives témoignent de la qualité des relations que nous avons bâties et entretenu avec ces organismes au fil des ans, et la mesure dans laquelle ceux-ci voient la Fédération comme une source d'information et d'expertise faisant autorité dans le domaine du transport maritime.

Sur le plan stratégique, une activité importante a été notre participation à l'examen législatif de la *Loi sur les transports au Canada*, que nous voyons comme une occasion de contribuer à l'élaboration de la politique canadienne en matière de transport pour l'avenir et de créer un cadre unifié qui aligne et relie la mosaïque actuelle de lois, de règlements et de pratiques qui régissent le transport au Canada. Nous avons eu l'occasion de rencontrer le comité d'examen et de présenter un document détaillé contenant des recommandations précises; nous espérons fournir d'autres commentaires plus tard au cours de cette année.

Un autre point à notre programme a été le dossier des douanes, particulièrement en ce qui a trait à la mise en œuvre de la nouvelle politique de l'ASFC en matière de codes de transporteurs, selon laquelle les agents maritimes ne seront plus admissibles à obtenir ou à conserver leur propre code de transporteur. Nous avons réussi à convaincre l'ASFC de reporter l'implantation de cette politique plusieurs fois au cours des deux dernières années, ce afin d'assurer que les nouveaux critères d'obtention d'un code de transporteur soient sensés pour notre secteur, que le processus de demande soit le plus simple possible et qu'un processus raisonnable soit mis en place pour l'émission de codes aux navires prévoyant des voyages imminents au Canada. Les autres enjeux touchant l'ASFC comprenaient l'élaboration d'une politique pour autoriser les navires à destination de ports éloignés de l'Arctique où l'ASFC n'a pas de bureaux, et le besoin de moderniser le cadre législatif des examens de conteneurs afin de définir clairement les responsabilités des divers intervenants et d'attribuer la responsabilité quant aux coûts, aux retards et aux dommages.

L'environnement est demeuré un dossier prioritaire pour nous, particulièrement en ce qui a trait au débat public qui se poursuit sur les risques environnementaux du transport en général, et particulièrement celui de marchandises telles que le pétrole et

les substances dangereuses ou nocives. Nous avons fait plusieurs présentations à ce sujet au Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes, et sommes heureux que les recommandations du comité jusqu'à présent favorisent une approche mesurée et progressive à l'amélioration du cadre d'intervention en cas de déversement, que l'on sait déjà solide et fiable. Un autre dossier d'intérêt pour les membres a été l'entrée en vigueur de la norme de 0,10 % de la teneur en soufre de la ZCE nord-américaine. Bien que ceci ait entraîné des coûts additionnels pour les membres visés, nous avons travaillé étroitement avec Transport Canada afin d'assurer que le Ministère adopte une approche uniforme et viable en matière d'application.

Sur le plan opérationnel, nous avons continué de travailler avec les quatre principales autorités de pilotage canadiennes de même qu'avec la garde côtière américaine afin d'assurer des tarifs raisonnables et un service efficace. Je suis heureux de pouvoir dire que nos efforts visant à encourager tant les pilotes que les autorités de pilotage à adopter une approche axée sur les processus en matière de gestion des services de pilotage ont été plutôt fructueux et ont aidé à assurer que les propriétaires et les exploitants de navires soient informés des niveaux de service et des coûts auxquels ils peuvent s'attendre bien en avance de leurs voyages.

Je me dois également de mentionner qu'un sous-comité du Conseil a entrepris un exercice de planification stratégique à la fin de mai, comme l'ont d'ailleurs fait certains de nos comités de district et d'autres membres. Ces exercices nous ont fourni beaucoup de données fort utiles, lesquelles formeront la base du nouveau plan stratégique que nous dévoilerons plus tard au cours de l'été. Ce plan fait partie intégrante de nos efforts visant à ajouter de la valeur aux services que nous offrons et à assurer que nos membres obtiennent le meilleur rendement possible de leur investissement dans la Fédération et de leur engagement envers celle-ci. En terminant, je tiens à remercier tous les membres de leur appui soutenu envers notre organisation, ainsi que pour le temps et l'expertise qu'ils consacrent à nos divers comités permanents, spéciaux et régionaux. Enfin, je remercie sincèrement le personnel de la Fédération, qui travaille sans relâche pour offrir le meilleur service qui soit à nos membres.

# Transport intermodal



## TRANSPORT INTERMODAL

La Fédération a à nouveau cette année consacré beaucoup d'efforts au dossier intermodal; en raison des conflits de travail qui sévissent dans les ports de la côte Ouest américaine, des négociations difficiles au sein du CN et du CP, de même que des problèmes de camionnage au Port de Vancouver, une lourde incertitude règne quant à la fiabilité et à la résilience de la chaîne d'approvisionnement canadienne. Cette incertitude s'est quelque peu atténuée avec la signature de nouveaux contrats de travail sur le côté Ouest des États-Unis en 2015 et la résolution subséquente des divers conflits de travail dans le domaine ferroviaire, de même que la mise en œuvre des mesures annoncées par le ministre des Transports visant à améliorer l'efficacité du système de transport courte distance du Port de Vancouver. Les interventions dans ce dernier dossier comprenaient l'adoption par le gouvernement de CB d'une loi visant la réglementation des tarifs pour les entreprises de transport de conteneurs maritimes par camion desservant le port, la réforme par les autorités portuaires du système de permis (entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> février), et la nomination d'un commissaire en matière de transport de conteneurs par camion responsable de la gestion future de tous les permis de camionnage.

## EXAMEN DE LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

La Fédération a consacré beaucoup de temps à l'examen législatif de la *Loi sur les transports au Canada* au cours de la dernière année, ce dans le but de profiter au maximum de cette occasion de contribuer à l'élaboration de la politique nationale en matière de transport et d'avoir voix au chapitre dans plusieurs actes législatifs importants. En plus de paraître devant le comité d'examen de la loi pour une discussion préliminaire, nous avons soumis un mémoire au début de 2015 dans lequel nous avons souligné le rôle joué par le secteur du transport à titre d'industrie mondiale qui relie les chaînes d'approvisionnement canadiennes aux chaînes de valeur de l'économie mondiale et qui voit l'efficacité logistique (comprenant la gestion des frontières et la facilitation des échanges), comme faisant partie intégrante de la compétitivité internationale.

L'une des principales recommandations du mémoire consiste à aligner la mosaïque actuelle de lois, de règlements et de pratiques qui régissent le transport au Canada avec un cadre général qui aide relier les pièces entre elles, ajoutant ainsi de la valeur à l'ensemble du système. Nous avons également recommandé que les portes d'entrée et les corridors stratégiques aient un statut juridique dans la *Loi sur les transports au Canada*, ce afin d'assurer que les enjeux importants comme l'infrastructure, le financement, la gouvernance, la main-d'œuvre, la résilience, la cueillette de données, l'étalonnage et la surveillance en matière de sécurité et d'environnement soient englobés dans le cadre législatif actuel.

Le comité d'examen, qui doit présenter son rapport final à la ministre d'ici la fin de 2015, pourrait demander d'autres commentaires et contributions de la part des intervenants d'ici là.





## ACCORD ÉCONOMIQUE ET COMMERCIAL ENTRE LE CANADA ET L'UNION EUROPÉENNE – AECG

Tout au long de l'année, la Fédération a continué à suivre de près les développements dans le dossier de l'*Accord économique et commercial entre le Canada et l'Union européenne* (AECG) et à faire ressortir les impacts positifs de cet accord pour l'industrie maritime canadienne. Non seulement l'accord générera-t-il des échanges de marchandises additionnels entre les deux continents, mais il créera une demande pour les services de transport connexes, ce qui entraînera de nouvelles occasions économiques pour les ports canadiens et de nouvelles occasions d'emploi pour les travailleurs du secteur des transports. D'intérêt particulier pour les membres de la Fédération, certaines dispositions de l'AECG introduiront davantage de souplesse et de compétitivité dans l'importante chaîne logistique en permettant aux entreprises de l'UE de repositionner leurs conteneurs maritimes vides entre les ports canadiens. La Fédération appuie fermement ce repositionnement et estime qu'il devrait s'appliquer à toutes les sociétés de transport, sans égard à leur nationalité ni au pavillon arboré par le navire. Dès 2012 en effet, nous présentions à Transport Canada une proposition de modification législative permettant cette activité en vertu de la *Loi sur le cabotage*. Bien que la question du repositionnement des conteneurs vides ait par la suite fait partie des négociations de l'AECG, nous continuons à faire pression sur le Ministère pour qu'il étende la libéralisation de cette activité à toutes les sociétés de transport en excluant le repositionnement des conteneurs vides entre les ports canadiens de la définition de cabotage telle qu'on la retrouve dans la *Loi sur le cabotage*.



Tout au long de l'année, la Fédération a travaillé étroitement avec l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) afin de trouver le meilleur équilibre possible entre le besoin d'assurer la sécurité de nos installations portuaires, de nos voies navigables et de nos frontières, et celui tout aussi important de faciliter la circulation légitime des biens et service. Ce sont là deux aspects qu'il faut continuellement concilier, ce qui n'est pas toujours chose facile, surtout dans le contexte actuel où l'ASFC fait l'objet d'une importante transformation destinée à restructurer ses processus et ses modes de fonctionnement. Malgré cela, nous avons collaboré avec l'Agence afin de cerner les sources de préoccupation pour notre industrie, en réduire les répercussions négatives dans toute la mesure du possible, et développer d'autres approches au besoin.


## **CODES DE TRANSPORTEURS**

L'un des problèmes les plus épineux que nous avons abordés au cours de la dernière année a été la nouvelle politique de l'ASFC en matière de codes de transporteurs. Alors qu'auparavant les intervenants tels que les agents maritimes pouvaient obtenir leur propre code de transporteur et l'utiliser pour fournir des données sur les marchandises et le transport à l'ASFC pour le compte de leurs clients, la nouvelle politique limite l'admissibilité à l'obtention d'un code de transporteur aux intervenants ayant « la garde et la responsabilité légales » d'un navire (ce qui la plupart du temps signifie le propriétaire du navire ou l'affréteur à temps). Résultat, c'est désormais la compagnie maritime d'outre-mer qui doit demander son propre code de transporteur (et son cautionnement), ce qui accroît le risque de malentendu et d'erreur et qui allonge l'ensemble du processus de demande.

Bien que la Fédération ait travaillé étroitement avec l'ASFC pour simplifier le plus possible ce processus, celui-ci demeure lourd et fastidieux, au point de nuire à la capacité des navires (particulièrement dans le domaine du transport à la demande) de faire escale dans les ports canadiens. Nous continuons donc à insister auprès de l'ASFC pour qu'elle simplifie davantage le processus de manière à aligner les dispositions de la nouvelle politique avec les engagements internationaux que le Canada a pris en vertu de certains instruments de facilitation du commerce, notamment la Convention visant à faciliter le trafic maritime international (dont le Canada est signataire), ainsi que l'Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce (que le Canada prévoit adopter sous peu).

## **POLITIQUE D'AUTORISATION POUR L'ARCTIQUE**

Un autre dossier relié aux douanes a été l'élaboration d'une politique visant la déclaration et l'autorisation de navires à destination de ports éloignés de l'Arctique où les bureaux de douanes sont peu nombreux. Bien que dans le passé l'ASFC ait permis aux navires faisant escale dans les ports de l'Arctique de fournir leur documentation vers l'intérieur au bureau de douanes le plus proche sans avoir à faire escale à cet endroit pour obtenir leur autorisation (étant entendu que le propriétaire du navire paierait le coût du transport aérien d'un agent de l'ASFC au port de destination si cette dernière estimait nécessaire de monter à bord du navire), l'Agence a éliminé cette option l'automne dernier, citant des préoccupations pour la sécurité et des contraintes financières. Ainsi, les navires à destination de l'Arctique devaient se présenter physiquement au bureau des douanes le plus proche, même si cela signifiait un détour important par rapport au plan de voyage original.



« LA FÉDÉRATION A TRAVAILLÉ ÉTROITEMENT AVEC L'AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS DU CANADA (ASFC) AFIN DE TROUVER LE MEILLEUR ÉQUILIBRE POSSIBLE ENTRE LE BESOIN D'ASSURER LA SÉCURITÉ DE NOS INSTALLATIONS PORTUAIRES, DE NOS VOIES NAVIGABLES ET DE NOS FRONTIÈRES... »

Étant donné les délais et les coûts importants que ces détours peuvent entraîner, ainsi que la croissance prévue du transport maritime dans cette région dans l'avenir, l'ASFC a accepté d'élaborer une politique d'autorisation plus pratique et plus uniforme pour l'Arctique. Selon cette politique, les navires à destination de ports dans cette région pourraient demander un traitement différent, c'est-à-dire que ces navires n'auraient pas à se présenter physiquement au port désigné pour obtenir une autorisation, à condition que le processus d'évaluation des risques de l'ASFC indique qu'il n'est pas nécessaire de monter à bord. Bien que la Fédération soit d'accord avec l'orientation générale de cette politique, certains enjeux continuent de faire l'objet de discussions avec l'ASFC; ceux-ci devraient être résolus à temps pour permettre la mise en oeuvre intégrale de la politique l'été prochain.

#### CADRE D'EXAMEN DES CONTENEURS

Un autre dossier qui nous a tenus occupés est le besoin de réexaminer le cadre législatif qui régit actuellement le financement, l'exploitation et la gestion des installations d'inspection des conteneurs au Canada, ce afin de définir clairement les responsabilités des divers intervenants et d'attribuer la responsabilité en lien avec les coûts, les retards et les dommages. À l'heure actuelle, les centres d'examen des quatre principaux ports à conteneurs du Canada exercent leurs activités selon des processus opérationnels, financiers et administratifs différents. (Le terminal de Brampton, en Ontario, un autre centre d'examen important, utilise pour sa part un système qui lui est propre). Étant donné que la construction d'une nouvelle installation d'examen à Vancouver ajoutera encore des éléments à ce cadre déjà complexe, la Fédération a enjoint le gouvernement de regarder de plus près la façon dont ces facteurs clés de notre sécurité nationale et du fonctionnement quotidien de notre commerce international sont gérés dans l'ensemble du pays. Le résultat final de cette entreprise serait l'élaboration d'un cadre assurant l'uniformité d'un océan à l'autre de façon économique et favorable au commerce, tout en permettant au Canada d'atteindre ses objectifs de sécurité.

#### RÉGLEMENTATION EN MATIÈRE DE MANIFESTE ÉLECTRONIQUE

La Fédération a également consacré beaucoup de temps à la réglementation en matière de Manifeste électronique, laquelle a été publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada* en mai 2015. Parmi les points d'intérêt particulier pour l'industrie maritime, on retrouve les modifications au *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*, qui contiennent des dispositions en lien avec l'admissibilité aux codes de transporteur, la soumission de plans de soute électroniques pour les navires transportant des conteneurs (même un seul), et l'élimination de l'exigence pour les navires transportant des cargaisons générales d'obtenir l'autorisation de l'ASFC pour soumettre un manifeste électronique (cargo) 24 heures avant l'arrivée (plutôt que 24 heures avant le chargement). La réglementation permet également à l'ASFC d'imposer des sanctions administratives pécuniaires en cas de non-conformité aux exigences IPEC (information préalable sur les expéditions commerciales) existantes. Toutes ces dispositions entreront en vigueur de façon progressive au cours des six à huit prochains mois.

# Pilotage



Le dossier du pilotage est demeuré un sujet prioritaire pour la Fédération; le Comité sur le pilotage a rencontré des représentants des quatre administrations de pilotage à diverses reprises en cours d'année afin de discuter du coût, de la disponibilité et de l'efficacité de ce service essentiel. Ces discussions ont eu lieu à un moment particulièrement opportun dans la région des Laurentides, les contrats entre l'Administration de pilotage des Laurentides et la Corporation des pilotes du Saint-Laurent central venant d'expirer au moment d'écrire ces lignes. La Fédération a soulevé certains points qu'elle souhaite voir aborder au cours des négociations, notamment la disponibilité uniforme du service et le retrait des procédures opérationnelles des ententes contractuelles avec la corporation des pilotes.

Des discussions intensives ont également eu lieu dans la région des Grands Lacs américains, où la garde côtière américaine a organisé un sommet sur le pilotage en réponse aux préoccupations de l'industrie face au début désastreux de la saison de navigation 2014 et aux retards ainsi qu'aux coûts additionnels importants que celui-ci a engendré. Le sommet a donné aux entreprises membres qui naviguent sur les Grands Lacs l'occasion de collaborer avec les

pilotes américains des trois districts, ce dans le but de rechercher des moyens de réduire les coûts du pilotage dans leur ensemble tout en assurant une rémunération équitable pour les pilotes, des niveaux de service satisfaisants, de même qu'une dotation et une formation adéquates.

La Fédération a également participé à plusieurs processus MGRP (Méthode de gestion des risques de pilotage) en cours d'année, dont une dans l'Atlantique (afin d'examiner le besoin d'une seconde station de pilotage à la baie Placentia) et une autre dans la région des Laurentides (pour déterminer la durée maximale de l'affectation d'un pilote seul entre Montréal et Québec). L'Administration de pilotage du Pacifique évalue actuellement son modèle de prestation des services, ce qui pourrait entraîner le besoin de processus MGRP dans cette région également.

## COMITÉ D'EXPERTS SUR LA SÉCURITÉ DES NAVIRES-CITERNES

Le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes, mis sur pied à la demande de Transport Canada dans le but d'examiner l'adéquation du régime de préparation et d'intervention en cas de déversement provenant de navires au Canada, a terminé la seconde phase de son examen au printemps par la publication d'un rapport axé sur les besoins et les capacités d'intervention dans l'Arctique, et sur la mise au point d'un régime visant les substances dangereuses et nocives. La Fédération a présenté des mémoires sur ces deux sujets, et nous sommes heureux de constater que les recommandations du comité sont essentiellement alignées avec les nôtres.

En ce qui a trait à l'Arctique, le rapport indique que les améliorations apportées aux efforts de préparation et d'intervention du Canada en cas de déversement dans cette région devraient être progressives et basées sur les risques, et viser les navires, les installations de traitement du pétrole ainsi que certains ministères et agences fédéraux particuliers. Le comité a également recommandé qu'en raison de la situation mouvante dans le nord, le gouvernement revoie et rajuste ses exigences et ses capacités de préparation et d'intervention en cas de déversement dans l'Arctique de façon régulière et à long terme. En ce qui a trait aux substances dangereuses et nocives, le rapport recommande la mise sur pied d'un programme de préparation et d'intervention qui soit en ligne avec les éléments de base du régime international, tout en intégrant des éléments adaptés aux réalités canadiennes actuelles et futures. Un tel programme devrait faire appel à la participation d'un vaste éventail d'intervenants, y compris les gouvernements

fédéral, provinciaux, territoriaux et municipaux, ainsi que des membres de l'industrie provenant des secteurs du transport, des produits chimiques et de l'intervention d'urgence. De plus, le programme devrait permettre d'intervenir en cas de déversement de substances dangereuses et nocives provenant des navires ou se produisant durant la manutention entre les navires et les installations terrestres.

## TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES

Dans le cadre de la réponse du gouvernement au déraillement ferroviaire à Lac-Mégantic durant l'été 2013, la ministre des Transports a demandé au Comité permanent de la Chambre des communes sur les transports, les infrastructures et les communautés de se pencher sur la sécurité du transport des matières dangereuses et de formuler des recommandations. La Fédération a fourni des commentaires verbaux à ce comité en octobre dernier, lesquels portaient sur le cadre des accords internationaux régissant le transport des matières dangereuses par voie maritime, et a expliqué les divers systèmes de gestion de la sécurité mis au point et en œuvre par l'industrie du transport. Étant donné l'expérience de l'industrie maritime dans ce dossier, nous recommandons fortement au gouvernement de s'en inspirer dans l'élaboration de régimes et de mesures visant les autres modes.

Le travail du Comité permanent a été suivi par l'adoption du projet de loi C-52 (*Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire*), lequel introduit un régime d'imputabilité en matière ferroviaire pour le transport du pétrole brut et d'autres matières désignées par la réglementation. Ce régime reprend les grandes lignes



du régime d'imputabilité actuellement en place dans le domaine maritime puisqu'il responsabilise les compagnies de chemin de fer, établit des niveaux minimums d'assurance obligatoires pour les opérations de fret ferroviaire et introduit une caisse d'indemnisation financée par des contributions des expéditeurs de pétrole brut pour couvrir toute responsabilité supplémentaire.

### ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES

À la suite de l'entrée en vigueur de la réglementation canadienne pour la mise en œuvre de la ZCE nord-américaine, les navires transitant par les eaux canadiennes devaient respecter la limite de 1,0 pour cent de teneur en soufre à compter de mai 2013, et réduire cette limite à 0,1 pour cent à compter de janvier 2015. Les navires peuvent répondre à ces exigences en utilisant des carburants conformes ou encore en installant des technologies de réduction, par exemple des épurateurs. La Fédération a travaillé étroitement avec Transport Canada afin d'assurer que le Ministère n'adopte pas une approche trop rigide à la mise en application dès l'adoption de cette disposition, et assure une application uniforme par la suite. Pour sa part, le Ministère a indiqué qu'il collaborerait étroitement avec les États-Unis et les pays de l'Union européenne afin d'assurer une mise en application uniforme. Bien que le *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* ne permette pas actuellement l'imposition de sanctions pécuniaires administratives, on prévoit que le gouvernement mettra en place un processus de modification à la réglementation afin de permettre l'imposition de telles sanctions au cours de l'année qui vient.



Les comités permanents de la Fédération maritime sont essentiels afin de lui permettre de connaître l'opinion de ses membres, de tirer parti de leurs compétences et de leur savoir-faire dans certains domaines, de forger des consensus sur les questions d'actualité, et de s'assurer que les positions qu'elle prend correspondent aux besoins et réalités de l'industrie du transport maritime international du Canada.

## **COMITÉ SUR LE PILOTAGE**

---

Le Comité sur le pilotage aborde les questions touchant le pilotage maritime dans les régions de l'Atlantique, des Grands Lacs, des Laurentides et du Pacifique, notamment la négociation des contrats, les niveaux de service, le règlement des différends, la modification des tarifs et les divers aspects de la gouvernance.

## **COMITÉ SUR LES DOUANES**

---

Le Comité sur les douanes se penche sur les problèmes découlant de la réglementation et des procédures que les autorités douanières canadiennes et américaines imposent aux navires et aux cargaisons, en particulier en ce qui a trait aux exigences en matière de documentation et de déclaration.

## **COMITÉ SUR LE TRANSPORT INTERMODAL**

---

Le Comité sur le transport intermodal traite des problèmes qui affectent l'industrie du transport maritime et explore diverses avenues dans le but d'améliorer l'interface entre les divers modes de transport (maritime, ferroviaire et routier) qui assurent les mouvements du fret.

## **COMITÉ SUR L'ENVIRONNEMENT**

---

Le Comité sur l'environnement s'intéresse aux questions touchant le respect de la réglementation environnementale et le développement durable au sein de l'industrie du transport maritime, et plus particulièrement aux sujets tels que les eaux de ballast, les émissions atmosphériques, les gaz à effet de serre, les résidus de cargaison et la gestion des océans.

## **COMITÉ SUR L'EFFICACITÉ DES VOIES NAVIGABLES**

---

Le Comité sur l'efficacité des voies navigables examine différents aspects de l'exploitation du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent qui présentent un intérêt pour les transporteurs internationaux qui l'empruntent afin d'en améliorer l'efficacité générale et d'en assurer le développement à long terme.

## **COMITÉ CROISIÈRES**

---

Le Comité croisières se penche sur les questions opérationnelles qui intéressent les transporteurs internationaux impliqués dans le secteur de la croisière au Canada.

# Compagnies représentées par les membres de la fédération



À TITRE D'ARMATEURS OU D'EXPLOITANTS DE NAVIRES OCÉANIQUES OU D'AGENTS MARITIMES ŒUVRANT À LA CROISSANCE DU COMMERCE INTERNATIONAL AU CANADA, LES MEMBRES DE LA FÉDÉRATION REPRÉSENTENT LES PRINCIPALES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL ET CROISIÉRISTES, AINSI QU'UN GRAND NOMBRE DE FABRICANTS, PRODUCTEURS, EXPORTATEURS ET IMPORTATEURS ENGAGÉS DANS LES ÉCHANGES COMMERCIAUX À DESTINATION OU EN PROVENANCE DES PORTS CANADIENS.

A/S Bulk Handling  
Abitibi Bowater  
AC Oerскеff's Eftf A/S  
ACT Maritime Co. Ltd.  
Acromas Shipping Ltd.  
Agrico Canada Inc.  
Aimcor  
Alcoa Steamship Co.  
Aliança 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  
Brochart KB  
C O S C O  
Cam Paris  
Canada Malting Co. Ltd.  
Canada States Africa Line  
Canarctic Shipping  
CanforNav Inc  
Carnival Cruise Line  
Celebrity Cruises  
Celtic Shipping USA  
CertainTeed  
CHS Inc.  
China Shipping Container Lines  
Citadel Shipping AB  
CMA CGM  
Coeclerici  
Combilift

Cometals  
CORUS  
COSCO Shipping Hong Kong  
Crystal Cruise Line  
CSAV Chilian 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 Europeen 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 Schifffahrts 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 Corp.  
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)  
Molinos Del Higuamo

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.  
Nissan Motor Car Carrier Co. Ltd.  
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 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  
Tata Steel - UK  
TBS Shipping Services Inc.  
Teck Cominco Metals Ltd.  
Texas American Shipping USA  
Toko  
Tokyo Greenpeace International  
Tokyo Marine Asia Pte. Ltd.  
Trafigura  
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 - & Handelsmaatschappij B.V.  
Viterra Inc.  
Volkswagen Logistics GmbH & CO. OHG  
Voyages of Discovery  
Wagenborg  
Waterfront Shipping Company Ltd.  
WEC Lines  
World Logistics Service (USA) Inc.  
Xstrata  
Xtrata  
Yara  
Zim Integrated Shipping Services Inc.



# Membres affiliés

LES ENTREPRISES QUI NE SONT PAS ARMATEURS OU EXPLOITANTS DE NAVIRES NI AGENTS MARITIMES PEUVENT DEVENIR MEMBRES AFFILIÉS DE LA FÉDÉRATION. À CE TITRE, ELLES ONT ACCÈS AUX RENSEIGNEMENTS QUE PUBLIE LA FÉDÉRATION, BÉNÉFICIENT DE TARIFS PRÉFÉRENTIELS POUR LES CONFÉRENCES, SÉMINAIRES ET PROGRAMMES DE FORMATION, ET PEUVENT PROFITER DES OCCASIONS DE RÉSEAUTAGE QUE PROCURE LA FÉDÉRATION.

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  
Administration portuaire de Trois-Rivières  
Administration portuaire de Vancouver  
Atlantic Towing Ltd.  
BIMCO

Borden Ladner Gervais LLP  
British Columbia Maritime Employers Association  
Canadian Sailings  
Courtage et transport Seamont Ltée  
Guarantee Company of North America  
Halterm Limited  
Innovation maritime  
Institut maritime du Québec  
L'Association des pilotes maritimes du Canada  
Marine Press of Canada Inc.  
Newfoundland Transshipment Ltd.  
Société d'intervention Maritime, Est du Canada Ltée  
Société Terminaux Montréal Gateway  
St. John's Harbour Services  
True North Marine  
Urgence Marine Inc.  
Valport Maritime Services  
Wilhelmsen Ship Services  
Worldscale Association (London) Ltd.