



annual report 2001 rapport annuel



THE SHIPPING FEDERATION OF CANADA
LA FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA

Gilles J. Bélanger, President and CEO of The Shipping Federation of Canada, passed away unexpectedly on March 22, 2002 just as this report was being finalized for printing. Although Gilles' tenure as President was a relatively short two years, he left an indelible imprint on the Federation through his innovative thinking, his proactive approach, and his steadfast vision of all that the Federation could become. Taking office as he did on January 1, 2000, Gilles quite literally ushered in a new era at the Federation, mapping a path for the twenty-first century and laying the groundwork for the Federation's future achievements and successes. This report is dedicated to Gilles' many accomplishments over the past two years, and just as importantly, to the realization of the goals and objectives that he so enthusiastically planned to pursue.

M. Gilles J. Bélanger, président et chef de la direction de La Fédération maritime du Canada, est décédé subitement le 22 mars 2002, peu de temps avant de mettre le présent rapport annuel sous presse. Même si M. Bélanger occupait son poste au sein de la Fédération depuis relativement peu de temps, soit deux ans, il a imprimé sa marque à jamais grâce à sa pensée novatrice, à son attitude proactive ainsi qu'à sa grande perspicacité au sujet de la destinée de la Fédération. M. Bélanger a, à proprement parler, marqué le début d'une nouvelle époque au sein de notre organisation, étant entré en fonction le 1^{er} janvier 2000; il a ouvert la voie au XXI^e siècle et posé les jalons en vue des réalisations et des succès futurs de la Fédération. Nous présentons ce rapport en l'honneur de M. Bélanger, en reconnaissance de tout ce qu'il a réalisé ces deux dernières années et, ce qui est plus important, de tous les buts et objectifs qu'il avait à cœur d'atteindre.

executive committee / comité exécutif



Michael Belmer
Montship Inc.



Ross Kennedy
Robert Reford



Gilles Bélanger
The Shipping Federation
of Canada



Paul Gourdeau
Fednav Ltd.

executive council 2001
conseil d'administration 2001

Chairman / Président: Michael Belmer

Vice Chairman / Vice-président: Ross Kennedy

Honourary Treasurer / Trésorier honoraire: Paul Gourdeau

Halifax District Committee Chairman
Président, Comité de district de Halifax: Wayne Morrison

Ontario District Committee Chairman
Président, Comité de district de l'Ontario: David Watson

Saint John District Committee Chairman
Président, Comité de district de Saint John: Don Hall



Alan Brigden
Robin Maritime Inc.



Don Hall
Maritime Canada
Shipping Services Ltd.



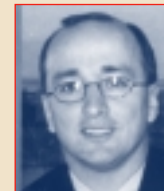
Gordon Smith
F.K. Warren Ltd.



Michael Broad
B & K Shipping
Agency Ltd.



Wayne Morrison
Canada Steamship
Lines Inc.



Michel Tosini
CP Ships Logistics
North America



David Cardin
Maersk Canada Inc.



Robert Muir
Gresco Ltée



David Watson
OOCL (Canada) Inc.



Jenny Gethings
Inchcape
Shipping Services



Moti Shani
Zim Israel Navigation
Co. (Canada) Ltd.



Bryan Wilson
Lower St. Lawrence
Ocean Agencies Ltd.



Michael Belmer
Chairman

2001 was a year of challenges and accomplishments for the The Shipping Federation of Canada, with external factors such as the slumping economy and the events of September 11 having a profound impact on the concerns of members and the Federation's overall agenda. In addition to developing strategies in response to these anomalous events, the Federation continued to address a wide variety of marine issues on both the policy and operational sides. The Federation also continued to work towards the achievement of a number of administrative objectives as defined in the 2000 Strategic Plan, including further development of the website, the expansion of training and educational opportunities for members, increased visibility and interaction with the districts, and efforts to increase member participation in Federation committees.

Another key objective articulated in the Strategic Plan was enhancement of the Federation's profile, as well as that of the maritime industry as a whole. A number of initiatives were undertaken in this respect, including our first ever marine conference, which was held on April 6. The conference, entitled "The Future: Growth and Technology," generated a high level of interest and participation from within the industry, with close to 100 delegates attending the business sessions, and approximately 160 persons attending the luncheon. I am pleased to report that the event was wholly self-sufficient, having been financed entirely through ticket sales and corporate sponsorships.

Another important initiative from a public relations standpoint was the Federation's involvement in the organization of the second National Marine Day in Ottawa, which provided marine industry stakeholders with an opportunity to address issues of concern with key federal ministers and parliamentarians. The Federation was also

involved in the introduction of the "marine day" concept in Quebec and Ontario, and the resulting events proved to be highly successful in terms of promoting the image of the marine industry on a provincial level and helping to develop relationships between provincial officials and industry representatives. The Federation is now consulting with its district committees regarding the possible development of similar events in the Atlantic region.

The Executive Council held six regular meetings during the course of the year to develop Federation policy on marine-related issues, discuss administrative matters, and identify future agenda items. The Council also held a special meeting in August to formulate the Federation's response to the recommendations of the *Canada Transportation Act* Review Panel. In September, the Council convened in Halifax, thus providing the Halifax District Committee with an opportunity to meet with Executive Council members and discuss issues of particular interest. As in previous years, the Halifax meeting culminated in a reception for members and representatives from the local port and maritime industry.

The Council's most recent meeting was held in Ottawa as part of a day long series of events designed to heighten the Federation's profile with government. Those events included a luncheon between Executive Council members and officials from Fisheries and Oceans Canada, afternoon meetings with representatives from Transport Canada and the Canada Customs and Revenue Agency, and an evening cocktail reception for politicians, departmental officials, senior bureaucrats and Members of Parliament. This is the second consecutive year in which the Council has met in Ottawa for such an event, and I am pleased to report that the practice has proven to be extremely beneficial from both a public relations and a lobbying perspective.



Michael Belmer
Chairman

The structure of the Federation's district committees underwent a significant change during the year with the creation of a new district committee representing Newfoundland and Labrador. This decision was based on the changing nature of the Federation's Newfoundland membership and the resulting need to establish a vehicle for effectively representing the interests of members in that region. The new committee is being chaired by John Stevenson of Atlantis International Ltd. On behalf of all the members of the Executive Council, I take this opportunity to congratulate John on his appointment and to extend an official welcome to our newest district committee.

The Federation's three other district committees, in Halifax, Ontario and Saint John, also continued to do exemplary work throughout the year, representing the interests of their respective regions and drawing attention to the concerns of local members. I would like to thank Wayne Morrison, Chairman of the Halifax District Committee; David Watson, Chairman of the Ontario District Committee; and Don Hall, Chairman of the Saint John District Committee for the valuable insight they have provided to the Executive Council and the local perspective they have conferred on its deliberations. I should also note that the Federation undertook a concerted effort to enhance its outreach to the district committees this year by means of participation in a number of regular meetings and attendance at special events. The Executive Council views this as a highly positive trend, and one that we will continue to encourage in the coming year.

The Federation's Standing Committees continued to do excellent work with respect to specific issues, including those related to immigration matters, customs' procedures and pilotage issues. On behalf of the Executive Council, I take this opportunity to thank the members of the Pilotage Committee, the Customs Committee, the Immigration

Committee, the Dangerous Goods Committee, the Training Committee, the Oil Spill Response Committee, the Seaway Committee, the Passenger Committee, and the CSA Reform Committee for their significant contribution to the work of the Federation, and their willingness to contribute both their time and expertise to the major issues affecting the international shipping industry.

The Federation is now preparing for a major milestone in its history, which will occur in 2003, the year of its centennial. This important anniversary will be marked by a series of events running between May 14 and 16, including an Annual Meeting, a dinner for members and their clients, and a two-day conference entitled "Canada: A Maritime Trading Nation." The conference will trace the evolution of Canada as a major maritime nation, and highlight the benefits of Canadian ports and routings to shippers and manufacturers wishing to access the world marketplace. The conference will serve as a major public relations opportunity for both the Federation and Canada's deepsea shipping industry, and we are counting on a strong level of support from our members and their clients to ensure its success.

I would be gravely remiss if, before closing, I did not remark upon the passing of Ben Pope, a former officer of the Federation who passed away on January 3, 2002. Ben joined the Federation in 1947 and held a variety of positions, including Accountant, Secretary and Treasurer, before retiring in 1991. His remarkable forty-four year commitment to the work of the Federation exemplified a sense of loyalty that is seldom encountered today, and he possessed a wealth of wisdom and experience that was of great benefit to the Federation and its members. Although Ben left the Federation a decade ago, he is well remembered by many of us in the shipping industry, and he will be sadly missed by us all.



Michael Belmer
Président du conseil d'administration

La Fédération a relevé de nombreux défis et concrétisé beaucoup de projets en 2001. Cependant, des facteurs externes, tel que le marasme économique et les événements du 11 septembre, ont eu de profondes répercussions sur les dossiers occupant les membres et sur l'ordre du jour de la Fédération. En plus de concevoir des mesures correctrices face à ces événements exceptionnels, la Fédération a continué de s'occuper de diverses questions, tant sur le plan des politiques que des opérations. Sur le plan administratif, la Fédération a également continué de travailler à la réalisation d'un certain nombre d'objectifs identifiés dans le plan stratégique de 2000, à savoir la poursuite du développement de son site Web, l'élargissement des possibilités de formation et d'éducation offertes à ses membres, l'accroissement de sa visibilité et de son interaction avec les districts ainsi que les efforts visant à inciter les membres à participer à ses divers comités.

Un autre objectif clé du plan stratégique était de faire mieux connaître la Fédération au grand public et, dans la même veine, l'ensemble de l'industrie maritime. Plusieurs initiatives ont été mises de l'avant à cet égard, notamment la tenue de la toute première conférence maritime le 6 avril dernier. L'événement, qui avait pour thème la croissance et la technologie dans une perspective d'avenir, a été un franc succès : près de 100 délégués du secteur ont participé aux ateliers spécialisés et environ 160 convives étaient présents au déjeuner. Je suis heureux de souligner que l'événement a été entièrement financé par la vente des billets ainsi que par les commandites d'entreprises.

Une autre importante initiative du point de vue des relations publiques a été la participation de la Fédération à l'organisation de la deuxième *Journée maritime nationale*, à Ottawa, au cours de laquelle les intervenants de l'industrie maritime ont eu l'occasion d'aborder les problèmes qui les préoccupent avec les ministres fédéraux et les parlementaires concernés. La Fédération s'est également impliquée dans le développement du concept de « journée maritime » au Québec et en Ontario, et les événements ainsi organisés ont obtenu un succès retentissant pour

ce qui est de promouvoir l'image de l'industrie maritime dans ces provinces et de tisser des liens entre les fonctionnaires provinciaux et les représentants de l'industrie. La Fédération consulte actuellement ses comités de district sur la possibilité d'organiser des événements semblables dans la région de l'Atlantique.

Le Conseil d'administration a tenu six réunions ordinaires au cours de l'année afin d'établir la ligne de conduite de la Fédération sur des aspects touchant le commerce maritime, de discuter de questions administratives et de déterminer les futurs points à ajouter à l'ordre du jour. Le Conseil a également tenu une réunion extraordinaire en août pour formuler la réponse de la Fédération aux recommandations du groupe d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*. En septembre, le Conseil s'est réuni à Halifax, ce qui a permis au comité de district de cette ville de rencontrer les membres du Conseil d'administration et de discuter des questions qui leur tiennent particulièrement à cœur. Comme ce fut le cas auparavant, la réunion tenue à Halifax a été suivie d'une réception à laquelle étaient conviés les membres et les représentants des installations portuaires et de l'industrie maritime de l'endroit.

Le Conseil a tenu sa plus récente réunion à Ottawa dans le cadre d'une série d'événements d'une journée destinés à rehausser l'image de la Fédération auprès du gouvernement. Il y a eu tout d'abord un déjeuner réunissant les membres du Conseil d'administration et des fonctionnaires de Pêches et Océans Canada, des rencontres en après-midi avec des représentants de Transports Canada et de l'Agence des douanes et du revenu du Canada et une réception en soirée à laquelle ont assisté des hommes et femmes politiques, des fonctionnaires des ministères, des cadres supérieurs de la fonction publique et des membres du Parlement. C'est la deuxième année consécutive que le Conseil se réunit à Ottawa dans le cadre d'un tel événement, et je suis enchanté d'annoncer que l'exercice s'est avéré extrêmement bénéfique, tant du point de vue des relations publiques que dans une perspective de lobbying.



Michael Belmer
Président du conseil d'administration

La structure des comités de district de la Fédération a été substantiellement modifiée au cours de l'année, à la suite de la décision de créer un nouveau comité de district représentant les intérêts de Terre-Neuve-et-Labrador. En effet, les membres de Terre-Neuve jouent un rôle de plus en plus marquant au sein de la Fédération et il faut veiller à ce que leurs besoins et leurs préoccupations soient dûment exprimés au Conseil. Le nouveau comité, qui a officiellement vu le jour en septembre, est présidé par John Stevenson, d'Atlantis International Inc. Au nom de tous les membres du Conseil d'administration, je profite de l'occasion pour remercier John d'avoir accepté d'occuper ce poste et pour souligner les efforts louables faits par tous nos membres de Terre-Neuve en vue de la mise sur pied de ce comité.

Les trois autres comités de district de la Fédération - Halifax, Ontario et Saint John - ont poursuivi sans relâche leur excellent travail de représentation des intérêts de leurs régions respectives et de mise en lumière des préoccupations de leurs membres. J'aimerais remercier Wayne Morrison, le président du comité de district de Halifax, David Watson, le président du comité de district de l'Ontario et Don Hall, le président du comité de district de Saint John pour les commentaires judicieux qu'ils formulent au Conseil d'administration ainsi que pour la perspective locale que leurs points de vue confèrent aux travaux. Je dois également souligner que la Fédération a entrepris un effort concerté pour accroître son rayonnement auprès des comités de district cette année en participant à plusieurs réunions ordinaires et en assistant à des événements spéciaux. Le Conseil d'administration se réjouit de cette orientation éminemment souhaitable, que nous continuerons de promouvoir au cours de l'année qui vient.

Pendant ce temps, les comités permanents de la Fédération ont poursuivi leur excellent travail sur des dossiers spécifiques, notamment les questions d'immigration, les nouvelles formalités et exigences des Douanes et les problèmes du pilotage. Au nom du Conseil d'administration, je profite de l'occasion pour remercier les personnes qui siègent au Comité de pilotage, au Comité des douanes, au Comité de l'immigration, au

Comité des marchandises dangereuses, au Comité de la formation, au Comité des interventions en cas de déversement d'hydrocarbures, au Comité de la Voie maritime, au Comité sur les navires de croisière et au Comité sur la réforme de la LMMC, qui ont participé activement aux travaux de la Fédération et ont investi leur temps et leur savoir-faire à l'avancement des questions d'intérêt majeur pour l'industrie internationale du commerce maritime.

La Fédération se prépare actuellement à marquer une étape importante de son histoire en 2003, qui sera l'année de son centenaire. Cet anniversaire mémorable sera souligné par une série d'événements qui se dérouleront du 14 au 16 mai, à savoir une Assemblée générale annuelle, un dîner auquel seront conviés les membres et leurs clients ainsi qu'une conférence de deux jours qui aura pour thème «Le Canada : une nation de commerce maritime». Les conférenciers retraceront l'évolution du Canada en tant que grande nation maritime et feront ressortir les avantages inhérents aux ports et aux voies d'acheminement du pays pour les expéditeurs et les industriels désireux de se tailler une place sur le vaste marché nord-américain. Cet événement sera également une tribune privilégiée de relations publiques, tant pour la Fédération que pour les entreprises canadiennes de transport maritime océanique, et nous comptons sur la participation active de nos membres et de leurs clients pour en faire un succès.

Il serait très inconvenant de ma part de passer sous silence le décès de M. Ben Pope, un ancien dirigeant de la Fédération, survenu le 3 janvier 2002. M. Pope avait fait ses débuts à la Fédération en 1947 et occupé divers postes, notamment ceux de comptable, secrétaire et trésorier, avant de prendre sa retraite en 1991. Ses 44 années d'ardeur au travail témoignent d'une grande loyauté, rare de nos jours; la Fédération et ses membres ont largement profité de sa grande sagesse et de sa vaste expérience. Même si M. Pope avait quitté la Fédération depuis dix ans, son souvenir est encore très présent pour beaucoup d'entre nous de l'industrie du transport maritime et tout le monde le regrettera énormément.



Gilles Bélanger
President

Throughout 2001, the Federation continued to consolidate its role as the pre-eminent voice of ships trading internationally in Atlantic, Great Lakes and St. Lawrence ports and to forge consensus among our members on a host of issues affecting the industry. We also carried on with the effort to increase the visibility of the marine industry, with a view to highlighting its significant economic, environmental and societal benefits, while promoting its equitable treatment vis-à-vis other modes. Internally, we continued to fine-tune the services we offer to our membership by improving communications procedures, enhancing outreach, and providing learning opportunities through events such as member luncheons, seminars, and training courses. We also created a new staff position within the operations department, in order to ensure that the ever-growing number of issues falling under that department's mandate are addressed as effectively and efficiently as possible.

The year 2001 was marked by an unprecedented amount of activity on the legislative front, with the passage of several maritime-related Acts that represented the culmination of months, and in some cases, years of intensive consultation with industry. These included the *Marine Liability Act*, the revised *Shipping Conferences Exemption Act*, the *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act*, and the new *Canada Shipping Act 2001*, which is the major and most encompassing piece of legislation affecting the marine industry. The Federation was extensively involved in the development of all these legislative tools, appearing before committees of the House and Senate on numerous occasions, submitting countless

briefs and related documents to the government, and meeting with departmental officials on a regular basis to discuss specific issues of concern.

Other key areas of involvement by the Federation included the statutory review of the *Canada Transportation Act*, the effort to modernize the Customs processes by which people and goods enter and leave Canada, and the ministerially-mandated risk assessments undertaken by the various pilotage authorities. The Federation also devoted a significant amount of time to issues related to immigration, including the liabilities faced by transportation companies under the *Immigration Act*, the continuing phenomenon of marine stowaways and deserters, and fraudulent crew changes linked with illegal immigration networks. Although we had expected Coast Guard user fees to resurface as a major issue of debate once the three-year moratorium on fee increases had expired in September, the subject was effectively placed back on hold when the freeze was extended for another eighteen months. On the operational side, low water levels in the Great Lakes continued to be an issue of strong interest, as did the implementation of new navigational technologies and initiatives related to ballast water management. With respect to training and education, the Federation held a series of dangerous goods courses in Montreal, Halifax and Toronto at the end of the year, and organized two seminars on electronic customs documentation. We also launched the third cycle of the "Certificate in Marine Transportation" in conjunction with Concordia University, making the program available both on-site and as a series of Internet-based distance courses.



Gilles Bélanger
President

Of course, no review of the major issues of 2001 would be complete without reference to the events of September 11 and their impact not only on the shipping industry, but on the manner in which all of the parties involved in the movement and exchange of goods will have to rethink – and ultimately re-engineer – their roles, responsibilities and ways of doing business. Security has become a massive, all-encompassing concern that affects almost every subject with which the Federation is involved, be it Customs procedures, Immigration issues, ports policy, marine safety, or environmental protection. We will, without a doubt, be called upon to devote a great deal of our resources to the security dossier over the coming months, and it will be incumbent upon us all to ensure that commercial realities find their rightful place in the debate on this subject, and that government and industry work in partnership to pursue goals that are reasonable, achievable and commercially viable.

In addition to working on issues related to marine policy and operations, the Federation continued to revise its administrative and communications procedures during the year, with a view to providing members with the most timely information and efficient service possible. Towards that end, we introduced a number of new features to the website, including a re-designed home page, a search engine for circular letters, and a restricted area for distance students enrolled in the “Certificate in Marine Transportation.” We also unveiled a new “Committee Area” on the website, in which members are able to access the meeting summaries and other documentation produced by individual

committees, track the progress of specific committee issues, and engage in dialogue with committee members. Similar areas have also been developed for the Federation’s four district committees. In addition, work is continuing on the creation of a series of web-based operational manuals, which will itemize the procedures that members must follow to comply with specific regulatory requirements and provide direct links to relevant authorities and information sources. The first such manual, dealing with policies and procedures related to immigration, will be available on the website in the near future, and will be followed by additional manuals on subjects such as customs, agriculture, Seaway navigation, ice navigation, and the transportation of dangerous goods.

The Federation also implemented a number of changes to its by-laws during the year, the majority of which were required to move ahead with the objectives outlined in the Strategic Plan. Specific revisions in this respect included clarification of the benefits associated with affiliated membership, expansion of the Federation’s potential sources of revenue, and clarification of eligibility for election to the Executive Council. The revisions were approved by the Federation’s membership at a special meeting held in October. Further implementation of the Strategic Plan will continue in 2002, and we intend to reconvene the Strategic Planning Committee this summer to evaluate the plan’s progress to date and identify new strategic objectives as required.



Gilles Bélanger
Président

Tout au long de l'année 2001, la Fédération a continué d'affermir son rôle d'organisme prééminent de représentation des navires de commerce international fréquentant les ports de l'Atlantique, des Grands Lacs et du Saint-Laurent et s'est efforcée de rallier les membres autour d'une série de dossiers touchant le secteur. Nous poursuivons nos efforts en vue d'accroître la visibilité de l'industrie maritime, afin d'attirer l'attention sur ses précieux avantages d'un point de vue économique, environnemental et sociétal, et de s'assurer qu'elle soit traitée de manière équitable par rapport à d'autres modes de transport. À l'interne, nous avons continué de peaufiner les services que nous offrons à nos membres en améliorant les procédés de communication, en accroissant notre rayonnement auprès des membres et en présentant des activités d'apprentissage par le truchement d'événements comme des déjeuners pour les membres, des séminaires et des cours de formation. Nous avons également créé un nouveau poste au sein du service des opérations afin de s'assurer que le nombre sans cesse croissant de dossiers dont le service doit s'occuper sont traités avec un maximum d'efficacité et d'efficience.

L'année 2001 a été exceptionnellement fertile sur le plan législatif : plusieurs lois portant sur le domaine maritime ont été adoptées, ce qui représente l'aboutissement de mois, voire même d'années de consultations intensives avec les membres de l'industrie. Il s'agit notamment de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes révisée*, de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* ainsi que de la nouvelle *Loi sur la marine marchande du Canada de 2001*, le texte de loi le plus important et qui régit le plus grand nombre d'aspects de l'industrie maritime. La Fédération a joué un rôle très actif dans l'élaboration de ces outils législatifs, notamment en témoignant devant

des comités de la Chambre et du Sénat à de nombreuses reprises, en soumettant un nombre incalculable de mémoires et de documents connexes au gouvernement et en rencontrant régulièrement des fonctionnaires de divers ministères pour discuter de problèmes spécifiques.

Parmi les activités les plus importantes qui ont occupé la Fédération, mentionnons l'examen statutaire de la *Loi sur les transports au Canada*, l'initiative de modernisation des procédés des Douanes visant la circulation des personnes et des marchandises au Canada ainsi que les évaluations des risques entreprises par les diverses administrations de pilotage, à la demande du ministère. La Fédération a également consacré beaucoup de temps à des problèmes liés à l'immigration, à savoir la responsabilité qu'assument les compagnies de transport en vertu de la *Loi sur l'immigration*, le phénomène toujours actuel des passagers clandestins et des déserteurs ainsi que les changements frauduleux d'équipages liés aux réseaux d'immigration clandestine. Nous nous attendions à voir resurgir la question des droits d'utilisation des services de la Garde côtière au moment de l'expiration, en septembre, du moratoire de trois ans imposé sur l'augmentation des droits mais, suite à la décision de la Garde côtière d'accorder un sursis de 18 mois, ce sujet demeure en suspens. Sur le plan des opérations, le problème de la baisse des niveaux d'eau dans les Grands Lacs a continué de retenir l'attention, tout comme la mise en place des nouvelles technologies d'aide à la navigation et les initiatives reliées à la gestion de l'eau de ballast. Du côté de la formation et de l'éducation, la Fédération a donné une série de cours sur le transport des marchandises dangereuses à Montréal, à Halifax et à Toronto à la fin de l'année et elle a organisé deux séminaires sur la documentation électronique des Douanes. Nous avons



Gilles Bélanger
Président

également lancé le troisième volet du «Certificat en transport maritime» en collaboration avec l'Université Concordia, qui peut dorénavant être suivi sur place ou par Internet au moyen d'une série de cours de formation à distance.

On ne peut évidemment passer sous silence cette année les événements du 11 septembre et leur incidence non seulement sur les entreprises canadiennes de transport maritime, mais aussi sur la manière avec laquelle toutes les parties intervenant dans la circulation et l'échange de marchandises devront repenser – et, en bout de ligne, réorganiser – leurs rôles, leurs responsabilités et leurs façons de faire du commerce. La sécurité est devenue une préoccupation omniprésente touchant tous les domaines auxquels la Fédération s'intéresse, que ce soit les procédés des Douanes, les questions d'immigration, la politique portuaire, la sécurité maritime ou la protection de l'environnement. La Fédération devra sans aucun doute consacrer une grande partie de ses ressources au dossier de la sécurité dans les prochains mois; nous devons nous assurer que les réalités commerciales occupent la place qui leur revient dans le débat sur cette question et que le gouvernement et l'industrie travaillent en collaboration en vue d'atteindre des objectifs raisonnables, réalisables et commercialement viables.

En plus de travailler sur des questions de politique maritime et d'exploitation, la Fédération a continué de revoir ses procédés administratifs et sa stratégie de communications cette année, dans le but de fournir à ses membres l'information la plus à jour et le service le plus efficace possible. C'est pourquoi nous avons introduit plusieurs nouvelles fonctions dans le site Web, notamment une page d'accueil redessinée, un moteur de recherche

pour les circulaires ainsi qu'une zone réservée aux étudiants à distance inscrits au «Certificat en transport maritime». Nous avons également dévoilé une nouvelle section du site Web, la «Section des comités», dans laquelle les membres peuvent consulter les résumés des réunions et d'autres documents émanant des divers comités, suivre l'évolution de travaux spécifiques des comités et engager le dialogue avec les membres de ces comités. Des sections similaires ont aussi été aménagées pour les quatre comités de district de la Fédération. Par ailleurs, les travaux se poursuivent pour ce qui est de la création d'une série de manuels d'exploitation qui détailleront les procédés que les membres doivent suivre pour se conformer aux exigences réglementaires spécifiques et fourniront des liens directs aux autorités et sources d'information pertinentes. Le premier manuel, qui traite des politiques et procédés relatifs à l'immigration, pourra bientôt être consulté à partir du site Web, après quoi suivront d'autres manuels sur des sujets comme les Douanes, l'agriculture, la navigation dans la Voie maritime, la navigation dans les glaces et le transport des marchandises dangereuses.

En dernier lieu, la Fédération a mis en œuvre certains changements à ses règlements internes au cours de l'année, la majorité de ceux-ci étant nécessaire pour aller de l'avant avec les objectifs énoncés dans le plan stratégique. Plus précisément, nous avons apporté des éclaircissements sur les avantages conférés par le statut de membre affilié, nous avons accru les sources éventuelles de revenus de la Fédération et nous avons précisé les conditions d'admission pour siéger au Conseil d'administration. Ces révisions ont été approuvées par les membres de la Fédération lors d'une réunion extraordinaire tenue en octobre.



Canada Shipping Act 2001

Following more than three years of consultation, the new *Canada Shipping Act 2001* finally received Royal Assent this November, thus marking an important step forward in streamlining and modernizing the legislative framework within which the marine industry operates. However, as the vast majority of prescriptive provisions will be transferred to regulations, much of the Act will not come into force for another four or five years until the new regulations have been completed.

One of the main concepts introduced by the new Act is the use of an administrative penalty regime for dealing with regulatory contraventions, which provides for more stringent fines (up to \$25,000 and possibly even higher) and longer terms of imprisonment than the previous judicial system. Under the new regime, parties who are in contravention of the Act and / or its regulations will receive a notice of violation that will lead to the issuance of a compliance agreement. They will then have thirty days in which to file an appeal with the new transportation appeal tribunal (which has been created under a separate Act). Violations will remain on the public record for five years and could have an impact on the issuance and / or renewal of Canadian Marine Documents.

Notwithstanding the Federation's consistent support for the overall objectives of the CSA reform process, we interceded at several points in the consultative process to highlight our concerns regarding the level of penalties that the legislation imposes on the marine mode, and the extent of discretionary power that it grants to government. Although the government ultimately chose not to address these concerns to the extent proposed by the Federation, we are nevertheless generally supportive of the legislation as a whole.

Transportation Appeal Tribunal of Canada Act
Closely related to CSA 2001 is the *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act*, which received Royal Assent at the end of the year. The Act establishes a multi-modal transportation tribunal (basically an extension of the civil aviation tribunal), which will review the administrative penalties issued under a variety of transportation Acts, including *CSA 2001*, the *Marine Transportation Security Act*, the *Railway Safety Act*, and the *Aeronautics Act*.

During the course of Senate deliberations on this legislation, the Federation expressed strong concern that the tribunal is not bound by any legal or technical rules of evidence, and that the government must meet its burden of proof on a balance of probabilities only, rather than on a "without doubt" basis. In response to these concerns, the Senate Committee recommended that two years after the new tribunal receives its first appeal in the marine or rail

modes, the Minister should issue a report indicating the number of appeals received, the number decided upon, and the number for which application for judicial review has been made. The Federation is cautiously optimistic that these safeguards will be sufficient to address its major concerns with respect to the new Act.

Shipping Conferences Exemption Act

The Parliament passed a number of amendments to the *Shipping Conferences Exemption Act* in 2001, the majority of which were designed to harmonize Canada's conference legislation with that of the U.S.'s *Ocean Shipping Reform Act*. Key provisions of the amended Act include the electronic filing of conference documents with the Canadian Transportation Agency; reduction of the notification period for independent action on rates and other services (to five days from the previous fifteen); and the ability of conference members to negotiate or enter into confidential service contracts. Although shipper groups mounted a strong lobby for the elimination of the conference system altogether (through a ten-year phase out of the anti-trust immunity currently granted to conference members), the representations made by carrier interests helped to ensure that the basic structure of the current system remains in place. For its part, the Federation directed attention to the role of conferences as a vital and stabilizing mechanism that is absolutely necessary given the huge financial investments that are involved in the construction of new ships.

Marine Liability Act

The new *Marine Liability Act*, which came into force in August, is an important piece of legislation that consolidates marine liability regimes on cargo, passengers and oil pollution claims within a single instrument. It also implements the international liability regime for the carriage of passengers by water, under which the carrier's liability will amount to approximately \$350,000 and the carrier will no longer be able to exclude liability through contractual provisions with passengers. Other provisions include clearer rules on the apportionment of liability in the event of an accident caused by the fault or neglect of two or more persons or ships, and the introduction of provisions allowing a claimant to bypass the forum provided in the contract with a view to instituting proceedings in Canada.

The Federation argued for the removal of this latter provision during the course of its appearance before the House Committee studying the bill, noting that the development of a modern international cargo liability regime is preferable to the proliferation of national legislation on this subject. Although the contested jurisdiction clause ultimately remained in the Act, the Federation is nevertheless supportive of the legislation as a whole.

Immigration Act

The *Immigration Act* underwent a number of revisions during the course of 2001, many of which were designed to transform the Act into framework legislation, with most specific provisions transferred to regulation. Despite strong representations from the Federation, carriers' core liabilities

under the Act will not change, nor will the refugee determination process undergo any major revisions. Parliament has, however, requested that the government invest additional resources in Canada's immigration and refugee system; that effective safe third country provisions (especially with the United States) be implemented; and that the government undertake an in-depth study of all aspects of Canada's immigration & refugee system. Further amendments to the *Immigration Act* may arise as the government delves more deeply into the security issue.

With respect to the regulations accompanying the new Act, the Federation is now awaiting publication of the regulations dealing with the obligations of transportation companies. The new Act will come into force on June 28, 2002.

Canada Transportation Act Review

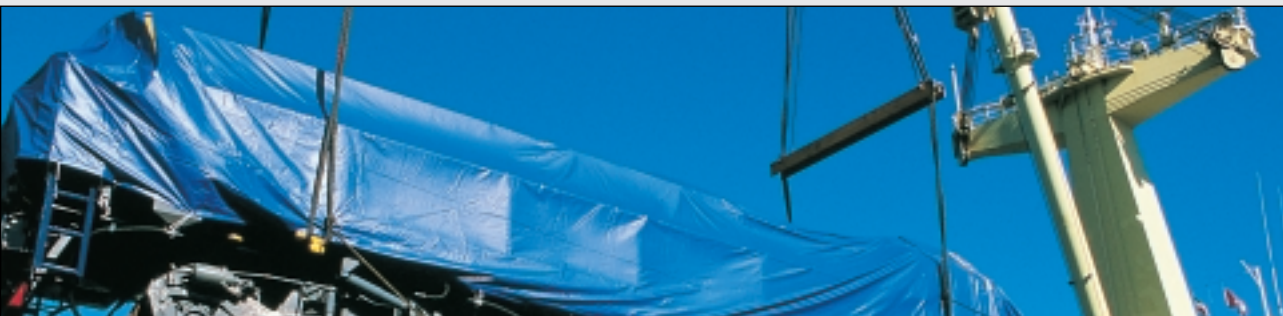
The statutory review of the *Canada Transportation Act (CTA)*, which began in 2000, reached an important milestone last July with the publication of the final report and recommendations of the CTA Review Panel. Although the majority of the report's ninety-plus recommendations dealt with the air and rail modes, the panel did address a number of issues affecting the marine mode, including possible changes to the *Canada Marine Act*, future governance structures for the St. Lawrence Seaway Management Corporation and the various Canada Port Authorities, and the question of user fees for marine services.

The panel's decision to weigh in on the cost recovery debate – a subject that was not part of its original mandate - generated a great deal of controversy within the industry, as did the panel's recommendation that full cost recovery for marine services should be a long term goal of government. In its response to the review panel, the Federation took strong issue with the cost recovery recommendation, noting that such action would place Canadian marine routes at a serious competitive disadvantage vis-à-vis US marine routes, and exacerbate the competitive disparity that already exists between the transportation systems of the two countries. The Federation did, however, express support for the panel's recommendations calling for an early review of the *Canada Marine Act*, and for a reduction in the number of ministerially-appointed Canada Port Authority directors.

Although the government has not issued any formal response to the review panel's report, it has indicated that the report will be one of the main building blocks of the "Transportation Blueprint", which will serve as the government's long-term strategic plan for the transportation sector. Consultations on the proposed "blueprint" are expected to begin shortly.

Cost Recovery

As a result of the representations made by the Federation and other industry associations, the Department of Fisheries and Oceans announced in September that it would extend the three-year freeze on aids to navigation and icebreaking fees for another year and a half, noting that the intervening time would be used to resolve outstanding cost and service issues. Although the Federation had been poised to initiate a lobbying campaign this fall calling for the total elimination of Coast Guard user fees, that campaign was suspended due to the events of September 11 and the government's subsequent focus on security to the exclusion of most other subjects. As a result, the industry will now direct its efforts towards a profile enhancement campaign for the marine industry (which will involve a call for user fee elimination at a later date). The cornerstone of that campaign will be a study on the full economic benefits generated by the maritime industry, including its many spin-off effects. Efforts are now underway to finalize the terms of reference for such a study and to secure funding commitments from various governmental and industry sources.



Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada
 À la suite de consultations qui ont duré plus de trois ans, la nouvelle *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC) a finalement reçu la sanction royale en novembre dernier, ce qui marque une étape importante en vue de la rationalisation et de la modernisation du cadre législatif au sein duquel l'industrie maritime exerce ses activités. Cependant, comme la majeure partie des dispositions prescriptives seront détaillées dans les règlements, l'essentiel de la loi n'entrera pas en vigueur avant quatre ou cinq ans, tant que la rédaction des nouveaux règlements ne sera pas terminée.

Cette nouvelle loi introduit entre autres un régime de sanctions administratives à l'égard des infractions réglementaires, prévoyant des amendes plus sévères (jusqu'à concurrence de 25 000 \$, voire même plus) et des peines d'emprisonnement plus longues que celles imposées en vertu du système judiciaire antérieur. Aux termes du nouveau régime, les parties qui enfreignent la loi ou les règlements, ou les deux, recevront un procès-verbal qui déclenchera la délivrance d'un accord sur le montant des peines. Elles disposeront alors de 30 jours pour faire appel auprès du nouveau tribunal d'appel des transports (créé en vertu d'une loi distincte). Les contraventions figureront au registre public pendant une période de cinq ans et pourraient avoir une incidence sur la délivrance ou le renouvellement de documents maritimes canadiens, ou les deux.

La Fédération a toujours appuyé l'ensemble des objectifs qui sous-tendent la réforme de la LMMC, ce qui ne l'a toutefois pas empêchée d'intercéder à divers moments du processus consultatif pour exprimer ses préoccupations sur le niveau des sanctions que la loi impose au mode de transport maritime et l'ampleur des pouvoirs discrétionnaires conférés au gouvernement. Même si le gouvernement a choisi en fin de compte de ne pas donner suite à ces préoccupations dans la mesure proposée par la Fédération, nous souscrivons néanmoins d'une manière générale à la loi dans son ensemble.

Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada
 La *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* (LTATC), qui a reçu la sanction royale à la fin de l'année, est étroitement liée à la *LMMC de 2001*. La LTATC établit un tribunal multimodal des transports (il s'agit en fait d'un prolongement du Tribunal de l'aviation civile) qui examinera les sanctions administratives imposées en vertu de diverses lois sur les transports, notamment la *LMMC de 2001*, la *Loi sur la sûreté du transport maritime*, la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et la *Loi sur l'aéronautique*.

Au cours des délibérations du Sénat sur cette loi, la Fédération a exprimé une vive inquiétude au sujet du fait que le tribunal n'était lié par aucune règle de preuve juridique ou technique et que le gouvernement devait se contenter d'assumer le fardeau de la preuve selon la prépondérance des probabilités, plutôt qu'en obtenant une preuve hors de tout doute. Tenant compte de ces préoccupations, le comité sénatorial a demandé à ce que, deux ans après l'audition du premier appel relatif aux modes maritimes ou ferroviaires par le nouveau tribunal, le ministre présente un rapport sur le nombre d'appels interjetés, le nombre d'appels ayant fait l'objet d'une décision et le nombre d'appels à l'égard desquels une demande de contrôle judiciaire a été soumise. La Fédération affiche un optimisme prudent, estimant que ces balises ne réussiront peut-être pas à atténuer ses préoccupations au sujet de la nouvelle loi.

Loi dérogatoire sur les conférences maritimes
 Le Parlement a adopté un certain nombre de modifications à la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* en 2001, dont la majorité visaient à harmoniser la loi canadienne sur les conférences avec celle des États-Unis, intitulée *Ocean Shipping Reform Act*. Les principales dispositions de la loi modifiée comprennent le dépôt électronique des documents des conférences auprès de l'Office des transports du Canada, l'écourtement de la période de notification de la prise d'une mesure distincte sur le taux de fret et d'autres services (qui passe de quinze

à cinq jours) et la capacité des membres des conférences de négocier ou de conclure des contrats confidentiels d'exclusivité limitée. Même si des groupes d'expéditeurs ont constitué un puissant lobby en vue de l'élimination complète du système des conférences (par l'élimination sur dix ans de l'exemption des dispositions antitrust actuellement accordée aux membres des conférences), les assises du système actuel ont été maintenues en place, en partie grâce aux représentations faites par les transporteurs. Pour sa part, la Fédération a attiré l'attention sur le rôle vital que jouent les conférences, un mécanisme de stabilisation absolument nécessaire compte tenu de l'énorme investissement financier que requiert la construction de nouveaux navires.

Loi sur la responsabilité en matière maritime

La nouvelle *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, qui est entrée en vigueur en août, est un important texte de loi qui regroupe en un seul instrument les régimes de responsabilité en matière maritime à l'égard des créances relatives aux cargaisons, aux passagers et à la pollution par les hydrocarbures. Elle instaure également le régime international de responsabilité en matière de transport de passagers par eau, en vertu duquel la responsabilité du transporteur s'élèvera à environ 350 000 \$ et ce dernier ne pourra plus se dégager de sa responsabilité dans les contrats conclus avec les passagers. D'autres dispositions prévoient des règles plus claires sur le **partage de la responsabilité** si un accident est imputable à la faute ou à la négligence de deux ou de plusieurs personnes ou navires; par ailleurs, des dispositions sont ajoutées en vertu desquelles un demandeur peut passer outre aux clauses de juridiction prévues au contrat et entamer des poursuites au Canada.

La Fédération avait plaidé en faveur du retrait de cette dernière disposition lorsqu'elle s'était présentée devant le comité de la Chambre qui étudiait le projet de loi, faisant valoir qu'il était préférable d'instaurer un régime international moderne de responsabilité en matière de dommages causés aux cargaisons, plutôt que de favoriser la prolifération des lois de divers pays sur cette question. Bien que la clause d'attribution de compétence contestée n'ait pas été supprimée, la Fédération se déclare quand même en faveur de la loi dans son ensemble.

Loi sur l'immigration

La *Loi sur l'immigration* a été l'objet de nombreuses révisions en 2001, dont un grand nombre visait à en faire une loi-cadre en détaillant la plupart des dispositions particulières dans le règlement. Malgré les solides arguments présentés par la Fédération, les principales obligations des transporteurs en vertu de la loi ne seront pas modifiées et le processus de reconnaissance du statut de réfugié ne fera pas non plus l'objet de remaniements majeurs. Le Parlement a toutefois demandé au gouvernement d'investir des sommes additionnelles dans le processus canadien concernant les immigrants et les réfugiés, de mettre en œuvre des dispositions efficaces concernant les tiers pays sûrs (surtout avec les États-Unis) et, en dernier lieu, d'entreprendre une étude en profondeur sur tous les aspects du processus canadien concernant les immigrants et les réfugiés. Des modifications additionnelles pourraient être apportées à la *Loi sur l'immigration*, compte tenu de la question de la sécurité qui fait l'objet d'une mention accrue de la part du gouvernement.

Quant au règlement d'application de la nouvelle loi, la Fédération attend maintenant la publication des dispositions portant sur les obligations des transporteurs. La nouvelle loi entrera en vigueur le 28 juin 2002.

Examen de la Loi sur les transports au Canada

Le processus d'examen statutaire de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC), amorcé en 2000, a franchi une étape importante en juillet dernier avec la publication du rapport final et des recommandations du comité d'examen de la LTC. Bien que la majeure partie des recommandations (au nombre de plus de 90) concerne le transport aérien et ferroviaire, le comité a tout de même abordé un certain nombre d'aspects touchant le transport maritime, notamment les modifications éventuelles à la *Loi maritime du Canada*, les futures structures de régie de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent et des diverses Administrations portuaires canadiennes ainsi que la question des droits d'utilisation des services maritimes.

La décision du comité d'intervenir dans le débat sur le recouvrement des coûts – un sujet qui n'était pas inclus dans son mandat initial – a soulevé la controverse dans le secteur, tout comme sa recommandation suivant laquelle le recouvrement intégral des coûts des services maritimes devrait figurer dans la liste des objectifs à long terme du gouvernement. Dans sa réponse formulée au comité d'examen, la Fédération s'oppose carrément à la recommandation sur le recouvrement des coûts, faisant remarquer qu'une telle mesure placerait les routes maritimes canadiennes dans une situation de grave désavantage concurrentiel par rapport aux routes américaines et ne ferait qu'exacerber la disparité existante entre les réseaux de transport des deux pays sur le plan de la concurrence. La Fédération s'est toutefois déclarée d'accord avec les recommandations du comité sur l'examen anticipé de la *Loi maritime du Canada* et sur la réduction du nombre d'administrateurs des Administrations portuaires canadiennes nommés par le ministre.

Bien que le gouvernement n'ait pas officiellement réagi au rapport du comité, il a indiqué que ce document servirait de fondement au *Schéma d'orientation des transports* qui constituera le plan stratégique à long terme du gouvernement pour le secteur du transport. Les consultations sur le schéma proposé vont commencer bientôt.

Recouvrement des coûts

En septembre, le ministre des Pêches et des Océans annonçait l'intention du gouvernement de maintenir pendant une autre année et demie le gel de trois ans des droits relatifs aux aides à la navigation et aux services de déglacage, en précisant que ce délai servirait à régler les questions en litige sur les coûts et les services. La Fédération était prête à exercer des pressions politiques cet automne en faveur de la suppression totale des droits d'utilisation de la Garde côtière, mais ses activités ont été interrompues après les événements du 11 septembre, la question de la sécurité étant devenue la priorité du gouvernement, à l'exclusion de pratiquement tout autre aspect. Il s'ensuit que le secteur axera dorénavant ses efforts sur une campagne de valorisation de l'image de la marine marchande (qui soulèvera plus tard la question de l'élimination des droits des utilisateurs). La pierre angulaire de cette campagne sera une étude portant sur l'ensemble des avantages économiques découlant du secteur maritime, notamment ses nombreuses retombées. Des mesures ont été prises afin de mettre la touche finale aux paramètres de cette étude et d'obtenir les engagements de financement de diverses sources au sein du gouvernement et de l'industrie.



C

ustoms

Customs policies and procedures were a subject of strong interest throughout the year. They took on a particular sense of urgency following the events of September 11 as the government strove to accelerate the implementation of several planned initiatives. Chief among these is ACI (Advance Commercial Information reporting system), by means of which Customs will be able to screen unknown or high-risk shipments using mandatory admissibility data that is transmitted electronically prior to arrival, and which the Department now hopes to implement within all modes by November 2003.

The transition to ACI will represent a significant new administrative and financial burden for many Federation members, especially those who are not currently EDI-capable. Given the foregoing, the Federation has been involved in intensive discussions with Customs on all aspects of the ACI program, with particular emphasis on the commercial feasibility of the data elements required and the viability of the proposed implementation schedule. Similar discussions are underway on the commercial feasibility of the proposed "96-hour rule," whereby companies would be required to provide Customs with a full inward A-6 report of ship, crew and cargo manifests ninety-six hours prior to the ship's arrival.

The resolution of these issues will undoubtedly occupy a significant portion of the Federation's agenda in 2002, as Customs continues with the effort to re-engineer its reporting processes in a way that enhances security while ensuring that legitimate traffic continues to move as efficiently as possible. Related subjects on the Customs agenda will likely include the Department's new export reporting regulations, the implementation of the new Administrative Monetary Penalty (AMPs) system and its application to marine carriers, and ongoing efforts to enhance interdiction through such measures as the construction of new inspection facilities and the purchase of mobile and other detection equipment.



Water Levels

Water levels on all five Great Lakes remained below long-term averages throughout 2001, causing extensive concern among navigation and port interests. In the upper Lakes, dry conditions during the summer led to low flows in the St. Mary's River throughout the fall, thus restricting the drafts of international and domestic ships transiting the area. The Federation consulted extensively with the International Joint Commission, the Lake Superior Board of Control, the U.S. Army Corps of Engineers and other interests to identify options for increasing water levels below the locks and dams, and develop strategies for balancing the needs of commercial navigation with those of the hydroelectric companies (the other major users of water resources). As a result of those consultations, the Lake Superior Board of Control was mandated to conduct a study into the "peaking and ponding" practices of the hydroelectric companies before the opening of the 2002 navigation season. Another notable and promising development was the allocation of funds to the U.S. Army Corps of Engineers to conduct selective dredging in the St. Mary's River to restore the channel to project depth.

In the lower Lakes, low spring run-off from Lake Ontario caused the St. Lawrence River Board of Control to make limited allocations of water to the St. Lawrence all season long, as it attempted to balance the interests of municipal water supplies, pleasure boaters, hydroelectric producers and commercial navigation. However, the Board worked well with the Federation and was able to provide sufficient water supply to maintain Seaway draft throughout the season. Although the Port of Montreal contended with levels that were about thirty centimetres below chart datum the entire season, the impact on shipping was neutralized somewhat by the consistency of the low water level situation, which allowed operators to plan and book cargoes based on arrivals and departures with lighter drafts.

The International Joint Commission launched two important long-term studies in 2001 on the regulation of water levels in both the upper and lower

Lakes. The Upper Great Lakes Plan of Study will review the regulations and criteria for regulating Lake Superior water levels over the next five years, while the Lake Ontario – St. Lawrence River Study Board will assess and evaluate current criteria for regulating water levels on Lake Ontario and the St. Lawrence River. The Federation is an active participant in each of these studies, and we are optimistic that both processes will result in the identification of concrete and reasonable options for remedying the current water level situation.

Pilotage

Pilotage continued to be a subject of strong interest in 2001, as the various pilotage authorities embarked on the process of conducting risk assessments on issues that remained unresolved following the 1999 ministerial pilotage review. The first assessment, which was carried out by the Atlantic Pilotage Authority (APA), concerned the minimum size of Canadian ships that should be subject to compulsory pilotage. The recommendations arising from that process are now being studied by the APA Board of Directors. Assessments are also underway in the Great Lakes – where the topic of study is the safety of the current criteria exempting Canadian ships from pilotage requirements – and in the Laurentian region – where the topic of study is the requirement that Canadian ships be subject to compulsory pilotage. Further assessments on issues relating to the provision of pilotage services (including the circumstances under which double pilotage is valid) will be conducted during the course of 2002.

All of the pilotage authorities suffered significant losses of business and revenue in 2001 due to the downturn in the world economy and the corresponding decline in shipping activity. The most extensive decline occurred in the Great Lakes, where the Authority generated twenty percent less revenue in 2001 than in 2000. In view of the general economic situation, all three eastern pilotage authorities announced tariff increases for 2002.

Meanwhile, the Federation's Pilotage Committee continues to maintain a vigilant eye on the various pilotage authorities, not only in terms of their financial performance, but also in terms of service, customer relations and management effectiveness.

Ballast Water

The Federation continued to work towards the development of a coherent, nationally coordinated approach to ballast water management during the year, with a view to identifying new means of treating ships' ballast water that could potentially serve as alternatives (or adjuncts) to the primary treatment method of mid-ocean exchange. Federation members and their principles contributed to various aspects of research on this issue, especially on alternative treatment methods such as biocides and mechanical systems. Moreover, ships continued to provide researchers with samples of ballast water and tank sediments for further laboratory evaluation aimed at the validation of treatment methods.

Despite the important research on alternative treatment methods that occurred during the year, ballast water exchange still remains the only method that is acceptable to regulators. At the fall CMAC (Canadian Marine Advisory Council) meetings in Ottawa, a special working session was convened to assess the risks of discharging ballast water in the Gulf of St. Lawrence, which will be designated as an alternative ballast water exchange zone for ships entering the Great Lakes in cases where mid-ocean exchange is not possible. Debate on this issue is likely to continue well into 2002.

As of the commencement of the 2002 navigation season, ships entering the St. Lawrence Seaway and Great Lakes system will be required to comply with mandatory ballast water management practices, as outlined in the Federation's "Code of Best Practices for Ballast Water Management," which was developed in 2000 and adopted by the State of Michigan in 2001.

Navigational Technology

Through its participation in the Coalition for Secure and Trade-Efficient Borders, the Federation has strongly promoted the role of technology, and especially the quick implementation of AIS, as a key means of increasing maritime security. The U.S. has followed a similar track, recommending to the International Maritime Organization (IMO) that the installation of AIS on ships be accelerated, and that July 1, 2004 be established as the target date for the mandatory implementation of this technology. This subject was debated extensively at a special IMO meeting held this past February, with participants accepting the U.S. recommendation in principle and noting that a final implementation date would be decided by a diplomatic conference on maritime security scheduled for December 2002.

The Federation has also promoted the development of long-range AIS, with a view to making AIS into a tool that could potentially help to fulfill the Coast Guard's new ninety-six hour reporting requirement. Interested parties, including the Canadian and U.S. Coast Guards, are now considering a feasibility study to determine the possibility of connecting a transponder to a satellite terminal device, as a means of obtaining a functional long-range transponder. If the results of such a study are promising, further testing may be done using the ships of member companies.

Meanwhile, the St. Lawrence Seaway is continuing with its project to implement AIS as a traffic management tool, and will proceed with the installation and testing of the system throughout 2002, with a target of mandatory carriage for all ships entering the Seaway by 2003.

Douanes

Les politiques et procédés des Douanes ont fait l'objet d'un vif intérêt pendant toute l'année. Ce sujet a pris un caractère d'urgence tout particulier à la suite des événements du 11 septembre, le gouvernement faisant des efforts pour accélérer la mise en œuvre de plusieurs initiatives prévues. Figure en tête de liste le traitement préalable des renseignements sur le fret, un système en vertu duquel les Douanes pourront passer au crible les expéditions inconnues ou à haut risque grâce aux données obligatoires sur l'admissibilité transmises par voie électronique avant l'arrivée; le ministère espère maintenant mettre ce système en œuvre dans tous les modes de transport d'ici novembre 2003.

Le fardeau administratif et financier découlant de la transition à ce système sera lourd pour de nombreux membres de la Fédération, surtout ceux qui ne pratiquent pas l'échange de documents électroniques. La Fédération a donc participé à des discussions intensives avec les Douanes sur tous les aspects de ce système, mais en particulier sur la faisabilité commerciale des exigences en matière d'information et sur la viabilité du calendrier proposé pour la mise en œuvre. Des discussions semblables sont en cours sur la faisabilité commerciale de la «règle des 96 heures» proposée, en vertu de laquelle les sociétés seraient tenues de fournir aux Douanes un rapport A6 complet à l'entrée comprenant les manifestes - navire, équipage et marchandises - 96 heures avant l'arrivée du navire.

Le règlement de ces questions occupera sans aucun doute une place importante à l'ordre du jour de la Fédération en 2002, les Douanes poursuivant le réaménagement de leurs procédés de présentation de rapports dans l'optique de renforcer la sécurité tout en veillant à ce que les échanges commerciaux légitimes suivent leur cours le plus efficacement possible. Parmi les sujets connexes à examiner par les Douanes mentionnons les nouvelles règles du ministère sur la présentation de rapports sur les exportations, la mise en œuvre du nouveau régime de sanctions administratives pécuniaires (SAP) et son application aux transporteurs maritimes, ainsi que les efforts déployés pour accroître l'interception grâce à des mesures comme la construction de nouvelles installations d'inspection et l'achat de matériel de détection mobile et autre.

Niveaux d'eau

Les niveaux d'eau dans les cinq Grands Lacs sont demeurés inférieurs aux moyennes à long terme pendant l'ensemble de 2001, ce qui inquiète au plus haut point les parties ayant des intérêts dans le commerce maritime et les installations portuaires. Dans les lacs Supérieur et Huron, la sécheresse de l'été a réduit le débit de la rivière St. Mary's pendant tout l'automne, ce qui a limité le tirant d'eau des navires internationaux et intérieurs sillonnant les routes de la région. La Fédération a engagé de nombreuses consultations avec la Commission mixte internationale, le Conseil de réglementation du Lac Supérieur, le U.S.



Army Corps of Engineers et d'autres intervenants afin de trouver des moyens pour augmenter les niveaux d'eau en aval des écluses et digues et d'élaborer des stratégies en vue de pondérer les besoins de la navigation commerciale et ceux des sociétés hydroélectriques (les principales utilisatrices des ressources hydriques). Par suite de ces consultations, le Conseil de réglementation du Lac Supérieur a été mandaté pour mener, avant l'ouverture de la saison de navigation 2002, une étude sur les pratiques des compagnies d'hydroélectricité en matière de demande de pointe et de stockage de surface. Un autre élément nouveau, prometteur et digne de mention, est l'attribution de fonds au U.S. Army Corps of Engineers pour entreprendre certains travaux déterminés de dragage de la rivière St. Mary's afin de rétablir la profondeur du canal.

Dans les lacs de la partie inférieure, le faible ruissellement printanier en provenance du Lac Ontario a forcé le Conseil de réglementation du Saint-Laurent à imposer des restrictions sur l'eau du Saint-Laurent pendant toute la saison afin de tenter de concilier les intérêts des municipalités en matière d'approvisionnement en eau, des propriétaires de bateaux de plaisance, des producteurs hydroélectriques et de la navigation commerciale. Grâce à la fructueuse collaboration de la Fédération et du Conseil, ce dernier a pu fournir une alimentation suffisante pour maintenir le tirant d'eau de la Voie maritime pendant toute la saison. Même si le Port de Montréal a été affligé de niveaux d'eau d'environ

30 centimètres inférieurs au niveau de référence de la carte marine pendant toute la saison, le transport maritime a tout de même profité du fait que ces niveaux sont demeurés stables, ce qui a permis aux exploitants de planifier les cargaisons en fonction d'arrivées et de départs à des tirants d'eau plus faibles.

La Commission mixte internationale a lancé en 2001 deux importantes études à long terme sur la régulation des niveaux d'eau dans les Grands Lacs, tant dans la partie supérieure que dans la partie inférieure. Le plan d'étude des lacs Supérieur et Huron examinera la réglementation ainsi que les critères de régulation des niveaux d'eau du Lac Supérieur au cours des cinq prochaines années, tandis que le Conseil d'étude du Lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent évaluera les critères actuels de régulation des niveaux d'eau dans le Lac Ontario et le fleuve Saint-Laurent. La Fédération participe activement à chacune de ces études; nous avons bon espoir que ces deux initiatives permettront de trouver des solutions concrètes et raisonnables pour remédier au problème actuel des niveaux d'eau.

Pilotage

La question du pilotage est demeurée un sujet du plus grand intérêt en 2001, les diverses administrations de pilotage ayant entamé un processus d'évaluation des risques à l'égard des problèmes non réglés par l'examen ministériel du pilotage effectué en 1999. La première évaluation, qui a été effectuée

par l'Administration de pilotage de l'Atlantique, concernait la taille minimale des navires canadiens qui devraient être assujettis au pilotage obligatoire. Le conseil d'administration de l'APA étudie actuellement les recommandations découlant de ce processus. Des évaluations sont également en cours dans les Grands Lacs – la question étant de déterminer si les critères actuels exemptant les navires canadiens du respect des exigences de pilotage favorisent la sécurité – et dans la région des Laurentides – où le sujet est le pilotage obligatoire imposé aux navires canadiens. D'autres évaluations à l'égard des problèmes relatifs à la prestation des services de pilotage (y compris les circonstances en vertu desquelles le recours à deux pilotes s'impose) seront effectuées au cours de l'année 2002.

Toutes les administrations de pilotage ont subi de lourdes pertes commerciales et vu leurs revenus s'effriter en 2001 à cause du repli de l'économie mondiale et de la baisse correspondante des activités de transport maritime. Avec un recul de 20 %, l'Administration de pilotage des Grands Lacs est celle qui a enregistré la plus forte baisse de revenus de 2000 à 2001. Compte tenu de la conjoncture économique, les trois administrations de pilotage de l'Est relèveront leurs tarifs en 2002.

Le Comité de pilotage de la Fédération ne relâche pas la vigilance qu'il exerce sur les trois administrations de pilotage de l'Est, non seulement pour ce qui est de leur rendement financier, mais aussi pour le service, les relations avec la clientèle et l'efficacité de la gestion.

E aux de ballast

La Fédération a continué cette année de travailler à la conception d'une stratégie cohérente et coordonnée à l'échelle nationale sur la gestion de l'eau de ballast visant à trouver de nouveaux moyens de rechange pour traiter l'eau de ballast des navires, en remplacement de la méthode actuellement privilégiée, soit l'échange en haute mer. Les membres de la Fédération et leurs responsables ont pris une part active à divers aspects de la recherche sur cette question, en particulier les méthodes de traitement de rechange comme les biocides et les systèmes mécaniques. Qui plus est, les navires ont continué de collaborer avec les chercheurs en prenant des échantillons d'eau de ballast et de sédiments se trouvant dans les réservoirs pour analyse ultérieure en laboratoire en vue de valider les méthodes de traitement.

Malgré les importantes recherches effectuées au cours de l'année sur d'autres méthodes de traitement, l'échange de l'eau de ballast demeure la seule méthode acceptable pour les organismes de réglementation. Lors des réunions du CCMC (Conseil consultatif maritime canadien) tenues cet automne à Ottawa, une séance de travail spéciale a été convoquée pour évaluer les risques inhérents au rejet de l'eau de ballast dans le golfe du Saint-Laurent, qui sera désigné zone de substitution pour l'échange de l'eau de ballast des navires entrant dans les Grands Lacs, dans les cas où il est impossible de procéder à l'échange en haute mer. Le débat sur cette question se poursuivra probablement pendant la majeure partie de 2002.

T echnologies d'aide à la navigation

Par le truchement de sa participation au sein de la Coalition pour des frontières sécuritaires et efficaces sur le plan commercial, la Fédération préconise le recours à la technologie, en particulier la mise en œuvre rapide du SIA comme principal moyen d'accroître la sécurité maritime. Les États-Unis ont emboîté le pas, recommandant à l'Organisation maritime internationale (OMI) d'accélérer les travaux d'installation du SIA à bord des navires et de fixer le 1^{er} juillet 2004 comme date cible de mise en œuvre obligatoire de cette technologie. Lors d'une réunion extraordinaire de l'OMI tenue en février, les participants ont longuement discuté de cette question et ont accepté en principe la recommandation américaine, faisant remarquer qu'une date de mise en œuvre définitive serait arrêtée lors de la conférence diplomatique sur la sécurité maritime prévue pour décembre 2002.

La Fédération a également appuyé le développement de transpondeurs SIA de longue portée afin que cet outil puisse éventuellement servir à répondre à la nouvelle exigence de la Garde côtière de transmettre un avis 96 heures avant l'arrivée. Les parties intéressées, notamment les gardes côtières canadiennes et américaines, étudient en ce moment la possibilité de mener une étude de faisabilité afin de déterminer s'il est possible de connecter un transpondeur à un terminal satellite afin de disposer d'un transpondeur fonctionnel de longue portée. Si les résultats d'une telle étude sont prometteurs, des

essais ultérieurs pourraient être effectués sur les navires des compagnies membres.

Pendant ce temps, la Voie maritime du Saint-Laurent va de l'avant avec son projet de mise en œuvre du SIA comme outil de gestion de la circulation; elle consacrera toute l'année 2002 à l'installation et aux essais du système, avec 2003 comme date cible pour l'exigence imposée à tous les navires entrant dans la Voie maritime d'être munis d'un tel système.





members
membres

Admiral Marine Inc.

Aegean Maritime Inc.

Agemar Inc.

Agence Champlain Agency

Agence Maritime Sorel

Alcan Shipping Services Ltd.

Algoma Central Marine
(A Division of Algoma Central Corp.)

Andersen-Sima Maritime Inc.

Anglo-Eastern Ship Management Ltd.

Appalachian Shipping Agency

Argosy Maritime Inc.

Atlantic Container Line AB

Atlantic Maritime Agency Inc.

Atlantis International Ltd.

Atship Services Ltd.

Bay Shipping Inc.

B & K Shipping Agency Ltd.

Bull Marine Services Inc.

Canada Maritime Agencies Ltd.

Canada Steamship Lines Inc.

Canadian Maritime Agency Ltd.

Canmer Navigation Inc.

Cast North America Inc.

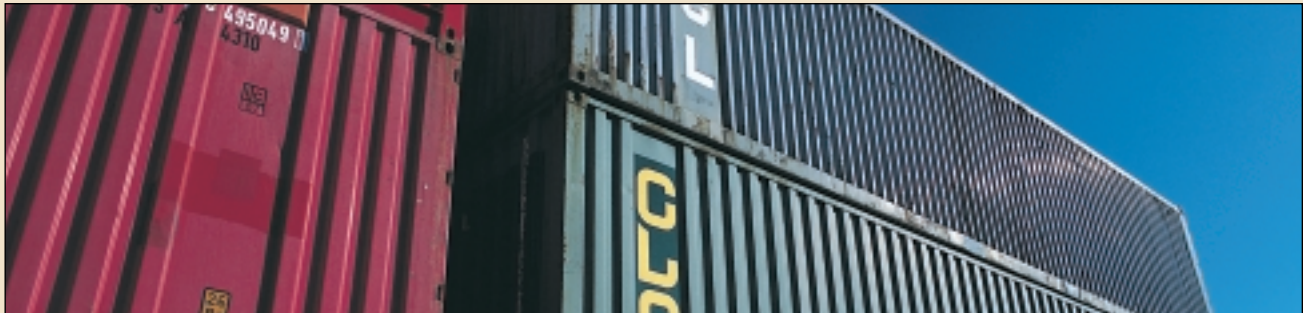
China Ocean Shipping (East Canada) Inc.

China Shipping (Canada) Agency Co. Ltd.

Christensen Shipping Corporation

CMC - Currie Maritime Corporation
Colley Motorships Ltd.
Compass Marine Services Inc.
Cross Marine Inc.
Eastern Canada Towing Ltd.
Fednav Ltd.
F.K. Warren Ltd.
Fundy Shipping Ltd.
Furncan Marine Ltd.
Gibson Canadian & Global Agency Inc.
Goodfellow Shipping Agency Ltd.
Gresco Ltée
Hampton Shipagency
Hapag-Lloyd (Canada) Inc.
H.E. Kane Agencies Ltd.
Holmes Maritime Inc.
I.H. Mathers & Son Ltd.
Inchcape Shipping Services
"K" Line Canada Ltd.
Laden Maritime Inc.
Lakehead Shipping Co. Ltd.
Lower St. Lawrence Ocean Agencies Ltd.
Maersk Canada Inc.
Maritime Canada Shipping Services Ltd.
McAllister Towing & Salvage Inc.
McAsphalt Industries Ltd.
McKeil Marine Ltd.
McLean Kennedy Inc.
MCA Marine & Cargo Agencies Ltd.
Mediterranean Shipping Company (Canada) Inc.
Montreal Marine Services Inc.
Montship Inc.
Navitrans Shipping Agencies Ltd.
Nordic Canadian Shipping Ltd.
Nortec Marine Agencies Inc.
NYK Line (Canada) Inc.
Oceanic Tankers Agency Ltd.
OOCL (Canada) Inc.
Poros Shipping Agencies Inc.
Protos Shipping Ltd.
Ramsey Greig & Co. Ltd.
Robert Reford
Robin Maritime Inc.
Scandia Shipping Agencies Inc.
Seachart Marine Inc.
Senator Lines (Canada) Inc.
Trillium Shipbrokers Ltd.
Trois Rivières Remorqueurs Ltée
Wallenius Wilhelmsen Lines Americas
Watson Marine Agency Inc.
Wesward Shipping Ltd.
Zim Israel Navigation Co. (Canada) Ltd.

Atlantic Pilotage Authority
Belledune Port Authority
Canadian Marine Pilots Association
Canadian Sailings
Cerescorp
Eastern Canada Response Corporation Ltd.
Les Élévateurs des Trois-Rivières
Fleet Technology Ltd.
Great Lakes Pilotage Authority
Halterm Ltd.
Hamilton Port Authority
Hayes Stuart Inc.
Langlois Gaudreau - Avocats
Laurentian Pilotage Authority
Montreal Port Authority
Nautical Data International Inc.
Pictou Marine Terminals
St. Lawrence Ice Experts Inc.
Saint John Port Authority
Seamont Brokerage and Transport Ltd.
Trac-World Freight Services Inc.
Urgence Marine Inc.
Western Great Lakes Pilots Association





companies represented by Federation members
compagnies représentées par les membres de la Fédération

Acomarit Services Maritime S. A.
Alcan Shipping (Bermuda) Limited
Alfred C. Toepfer International, GmbH
Alliance Grain Inc.
American Classic Voyages Co.
American Navigation & Transportation
American Shipping & Chartering
American United Europe Line
Atlantic Container Line AB
Atlantic Ro-Ro Carriers Inc. – Russia
Atlantic Towing Ltd.
Atlantska Plovidba
Autoliners Inc.
B & N Partship
B.P. Tankers
Bank Line
Bay Ocean Management, NJ
Biddy-Harrisons Shipmanagement Services
Biglift B.V.
Black Swan Inc.
BP Shipping
Braid Projects Ltd.
British Steel PLC
Bromley Maritime Inc.
Byzantine Maritime
Cagema
Canac International Inc.
Canada Maritime – Mediterranean Service

Canada Maritime – North Atlantic Service	Cosco (breakbulk)
Canada Maritime – Oceanstar Service	CPC Consolidated Pool Carriers GmbH
Canadian Transport (N.Y.) Inc.	Crowley Liner Services
Canarctic Shipping Company Limited	Cunard Line
Cast (North America) Inc.	Daiichi Chuo Shipping
CCAL	Dan-Gulf Shipping Inc.
CCNI	H. Dantas Com. Navegacao Ind. Ltda.
Charter Marine Transportation Co.	Del Bene S.A.
Chevron	Diamantis Lemos Ltd.
China Ocean Shipping Co.	Diamantis Pateras Ltd.
Chowgule Steamships Ltd.	Docenave
Choyang Line	Dole
Christian F. Ahrenkiel GmbH & Co.	Dowa Line of America Co. Ltd.
Clipper Americas Inc.	EAC Shipping Ltd. A.S
Clipper Elite Carriers Americas	Eastern Canada Towing Ltd.
Clipper Cruise Lines	Eastern Car Liner Ltd.
CMA/CGM	Eimskip – The Iceland Steamship Co. Ltd.
CNAN	Elf
Coastal States Petroleum Ltd.	Enron
Cobam NV	Euro Atlantic Container Lines
Coebelfret (Cie belge d'affretements NB)	Fairfield
Copenship A/S	Fairmont Shipping (Canada) Limited
Columbus Line	Falconbridge Nickel Mines
Compagnie Morbihannaise de Navigation	Federal Atlantic Lakes Line
Compania Sud Americana de Vapores (CSAV)	Federation of Japan Tuna Fisheries
Contship – Gulf Service	Fednav International Ltd.
Cool Carriers	Fesco Agencies N.A. Inc.
Coral Container Line	Finncarriers OY AB
Coreck Maritime GmbH	Fiona Maritime

Florida Fuels Inc.	Intermarine Inc.
Forbes Inc.	International Chartering Services Inc.
Foresteel Lines	International Multimodal Transport
Fratelli d'Amico Armatori	Intership (Canada) Ltd.
Frota Amazonica	Interunion Navegaceo Ltda.
F-Ships	Iver Bugge Management
G.J. Nikolos & Co. Ltd.	Irano-MISR Shipping Co.
G.R. International Inc.	J. Poulson
Gearbulk – Saint John	Jadroplov
Gearbulk Ltd.	James Richardson International Ltd.
Gefo Gesellschaft Fuer Oil Transport Mbh	Japan Line
General Shipping & Chartering Services	Jo Tankers
Global Container Lines (Bahamas) Ltd.	Johan G. Olsen
Gorthon Lines AB	Jugo Oceanija
Great Circle Shipping Agency Ltd.	Jumbo Navigation N.V.
Great Lakes European Shipping	Kawanishi Warehouse
Great White Fleet	Kerr Steamships Canada
Guinomar International	“K” Line (Kawasaki Kisen Kaisha)
Hannah Marine Corp.	K-Line America Inc.
Hapag-Lloyd Container Line GmbH	Kursiu Linija
Hapag-Lloyd Cruise Ship Management GmbH	Lars Jonsson Trading AB
Hawknet Ltd.	Leif Hoegh & Co. A/S
HC Roever, Bremerhaven	Libra Navigation
Heracles Shipping Co.	M.I.S.R.
Holbud Shipmanagement	M.T. Maritime Management Inc.
Holland America Westours	Maersk Bulk
Hydro Agri	Maersk Sealand
I.C.E. Transport Co. Inc.	Malaysia International Shipping
Interlines Shipping (Canada) Ltd.	Mammoet Shipping B.V.

March Shipping	National Shipping Company of Saudi Arabia
Mar-Ocean Brokers Inc.	Navale Transport Vinicoles Leduc
Martrade	Navigation Maritime Bulgare
Maruba SCA	Navion Shipping A.S.
Matson Pacific Coast Service	Navitas Compania Maritime S.A.
Mediterranean Shipping Co. S.A., East Africa Red Sea Service	Nederlandse Bevrachting en Agentuur
Mediterranean Shipping Co. S.A., East Med Service	Maatschappij B.V. (Nebam)
Mediterranean Shipping Co. S.A., European Service	Neptune Orient Lines (NOL)
Mediterranean Shipping Co. S.A., Far East Service	Newco Ferrous
Mediterranean Shipping Co. S.A., Indian Ocean Service	Nissan Motor Carrier Co. Ltd.
Mediterranean Shipping Co. S.A., Italy, Greece and Turkey Service	Nomadic Shipping A/S
Mediterranean Shipping Co. S.A., Middle East Service	Noranda Inc.
Mediterranean Shipping Co. S.A., Portugal and Canary Islands Service	Norasia
Mediterranean Shipping Co. S.A., South Africa Australia Service	Norbulk Ltd.
Melfi Marine Corporation	Nordana Line
Metrofin Ltd.	Norsul International Ltd.
Mitsui O.S.K. Lines Ltd.	Norwegian Cruise Line
Mobil Oil	NSCSA
Montemar Maritima S.A.	NV Bocimar S.A.
MT Maritime Management Corp.	NYC NOS RoRo
Multiport	Oldendorff Indotrans
National Navigation Co.	Orssleff EFTF A/S
Navale Francaise	P & O Cruises, Southampton
	P & O Nedlloyd Container Line
	Palmer Johnson
	Pan American Independent Line
	Pan Ocean Shipping Co. Ltd.
	Paramount Enterprises International Inc.
	Peter Dohle Schiffahrts - KG

Precious Shipping Public Company Limited	Southern Star Shipping
Premier Cruise Line	Spliethoff
Princess Cruises	Star Shipping N.Y. Inc.
Rederi A.B. Sea-Link	Star Trading and Marine Inc.
Reederei Weser Schifffahrts Agentur Gmbh & Co.	Statkorn
Reefer Express Lines Ltd.	Statoil
Regal Cruises	Stentex
Rosedrop Shipping	Stolt Parcel Tankers Inc.
Royal Arctic Line	Stolt Tank Containers
Royal Caribbean Cruise Line	Sumar Shipping Inc.
Royal Viking Line	T.K. Boesen
Rudolf A. Oekter	Tecmarine Lines
S.A.L. (Schiffahrtskontor Altes Land GmbH & Co.)	The ConAgra Grain Group
Samer & Co. Shipping SRL	The Iceland Steamship Company Ltd. (EIMSKIP)
Santana Maritime Inc.	The J. Laruitzen Group of Companies
Saskatchewan Wheat Pool	The Klaveness Group
Scanscott Shipping Services (Deutschland) GmbH	TMM Americana
Seabourn Cruise Line	Toko Kaiun Kaisha Ltd.
Sealion Ship Management	Tokyo Marine Co. Ltd.
Seamar Shipping Corporation	Torm Lines
Seaside Navigation APS	Torship Management Ltd.
Seatrans – Ermefer Trankers	Total
Shinwa Kaiun Kaisha	Tramarco Lines
Shipping Corporation of India	Trans Ocean Express Ltd.
Silversea Cruises, Ft. Lauderdale	Trans Ocean Grabbulk Pte.
Sinotrans	Turkish Cargo Lines
Smit-Lloyd BV	Turkon America Inc.
SMI- Showa Line	U.S. Ferrous
Somarelf	UAL Atlantic Line

companies represented by Federation members
compagnies représentées par les membres de la Fédération

UBT Ltd., Bahamas
Ugland Nordic Shipping
United Arab Shipping Company
United Molasses Company
Unitramp
Unocal
V.Ships, Monaco
Valles Steamship Company Ltd.
Van Ommeren Bulk Shipping
Vermillion Overseas Management Co. Ltd.
Vertom Shipping & Trading Ltd.
Vinalmar S. A.
WV Transport GmbH & Co. OHG
Wagenborg Shipping B.V.
Wallem Shipping
Wallenius Wilhelmsen Lines AS "troll" service
Waterman Steamship Corp.
Wau Tung Shipping Agency Co.
World Wide Marine Inc.
World Wide Shipping
Xcan Grain
Zim Isreal Navigation Co. Ltd.
Zodiac

-1-

Message from the Prime Minister

-2-

Message du Premier ministre

-3-

Message from the Minister of Fisheries and Oceans

-4-

Message du Ministre des pêches et océans

-5-

Message from the Minister of Transport

-6-

Message du Ministre des transports

-7-

Executive Council 2001

Conseil d'administration 2001

-8-9-

Chairman's Message

-10-11-

Message du président du Conseil d'administration

-12-13-

President's Report

-14-15-

Rapport du président

-16-19-

Policy and Legislative Review

-20-22-

Revue des politiques et de la législation

-23-25-

Operational Review

-26-29-

Revue des opérations maritimes

-30-32-

Members

Membres

-33-38-

Companies represented by Federation members

Compagnies représentées par des membres de la Fédération



**THE SHIPPING FEDERATION OF CANADA
LA FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA**

300, St. Sacrement, Suite 326
Montréal (Québec) Canada H2Y 1X4
(514) 849-2325
Fax: (514) 849-6992
www.shipfed.ca

annual report 2001 rapport annuel