

Fédération
Maritime
du Canada



2008



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

Table des matières

Conseil d'administration 2008	2
Message du président du conseil d'administration	3
Rapport du président	4
Politiques et législation	6
Environnement	8
Pilotage	11
Sécurité et douanes	12
Membres	13
Membres affiliés	14
Membres des comités permanents	15
Compagnies représentées par les membres de la Fédération	16

Conseil d'administration 2008



PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

David Cardin
Maersk Canada Inc.



VICE-PRÉSIDENT DU C.A.

Jim Stoneman
Atship Services Ltd.
(aussi Président du Comité de district
de la Nouvelle-Écosse)



TRÉSORIER HONORAIRE

Ross Kennedy
Robert Reford



Michael Broad
Président
Fédération Maritime du Canada



Paul Gourdeau
Fednav Ltée



Fritz King
Atlantic Container Line



Volker Kluge
Zim compagnie israélienne de
navigation (Canada) Itée



Brian McDonald
Montship Inc.



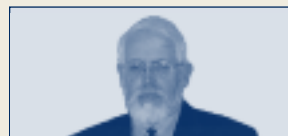
Glenn Mifflin
Canadian Maritime Agencies Ltd.



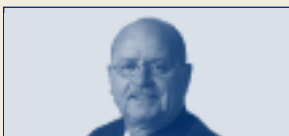
Andre Neuendorff
Transport maritime Protos



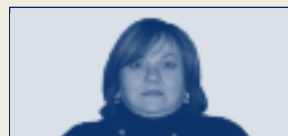
Holger Oetjen
Hapag-Lloyd (Canada) Inc.



Allan Philp
Laden Maritime Inc.



Gordon Smith
F.K. Warren Ltd.



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



Robert Vandenende
Gresco Itée



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



Bryan Wilson
Agence océanique du Bas Saint-
Laurent Itée

Message du président du conseil d'administration

2008 a été une année de nombreux défis, activités et réalisations pour la Fédération maritime du Canada. Comme toujours, notre mandat était de répondre aux besoins de nos membres en leur offrant une gamme de services relatifs à la défense de leurs intérêts, à l'intervention auprès des pouvoirs publics, à l'information, aux opérations et à la formation. Afin d'assurer notre réussite dans ces domaines très importants, nous avons continué de renforcer nos activités de relations gouvernementales, de promouvoir la réputation du secteur maritime au sein du public et d'établir des alliances stratégiques avec des associations et autres intervenants du milieu. Bien que nous continuerons d'aller de l'avant sur tous ces plans en 2009, notre programme sera sans aucun doute également affecté par les défis économiques qui se sont présentés au cours de la dernière année.

Le Conseil d'administration a tenu six réunions régulières en 2008 pour discuter des orientations des politiques, développer des positions relativement aux enjeux actuels et identifier les questions à l'ordre du jour qui exigent une attention prioritaire. Le Conseil a également formé deux sous-comités, l'un pour réviser et mettre à jour le plan stratégique de 2005 et l'autre pour discuter et établir l'ordre des priorités en ce qui a trait aux activités de relations gouvernementales de la Fédération. Les détails concernant ces deux comités sont exposés dans une autre section de ce rapport.

L'Assemblée générale annuelle 2008 de la Fédération a eu lieu le 1er avril et était suivie d'une conférence et d'un dîner très réussis. La conférence, intitulée « Pourquoi l'image publique compte », a exploré le rôle et les impacts de l'image publique du secteur maritime, en mettant particulièrement l'accent sur les questions d'image publique clés telles que l'environnement. La conférence était suivie d'un déjeuner-conférence auquel a participé Dr. David Suzuki, l'un des penseurs et militants environnementaux les plus respectés au Canada. Dr. Suzuki y a livré un vibrant plaidoyer sur la nécessité d'adopter la durabilité comme principale mesure de l'activité humaine et économique, et il a mis chacun au défi – des individus aux entreprises, en passant par chaque secteur d'activité – de s'engager à atteindre la durabilité d'ici à la prochaine génération.

Les comités de district de la Fédération ont continué à contribuer de façon importante au travail de la Fédération en représentant les intérêts de leur région respective et en abordant les sources de préoccupation des membres locaux. Je tiens à remercier Jim Stoneman, président du comité de district de la Nouvelle-Écosse; David Watson, président du comité de district de l'Ontario; Norma Tilley, présidente du comité de district de Terre-Neuve-Labrador; et Mario Minotti, président du comité de district du Québec pour leur apport considérable aux délibérations du Conseil. Leur participation a joué un rôle important dans la capacité de la Fédération à répondre aux besoins des membres dans toutes les régions, lui permettant ainsi d'aborder les problèmes avec la perspective la plus vaste possible.

Il me fait également plaisir d'annoncer que le comité de district de la Nouvelle-Écosse a joué un rôle essentiel dans l'organisation de la toute première édition de la Journée maritime de la Nouvelle-Écosse, qui s'est tenue à Halifax le 27 novembre. Lors de l'événement, quelque vingt représentants du gouvernement (y compris des ministres, des MAL, des sous-ministres et des fonctionnaires de la Porte d'entrée de l'Atlantique) ont rencontré soixante-quinze représentants du secteur maritime pour une séance de familiarisation avec l'industrie suivie d'une réception. Plusieurs ports et associations maritimes de la Nouvelle-Écosse ont également participé à l'organisation de cet événement. Étant donné le haut niveau d'intérêt démontré par chacun des participants, la Journée maritime de la Nouvelle-Écosse est susceptible de devenir un événement récurrent, voire annuel. De plus, le comité de district de Terre-Neuve et Labrador a déjà commencé à travailler sur l'organisation d'une journée maritime dans sa région et j'aurai le plaisir de vous en faire rapport lors de mon prochain rapport annuel.

Les comités permanents de la Fédération ont également continué à accomplir un travail précieux dans les enjeux d'intérêt permanent pour l'industrie. Au nom de tous les membres du Conseil d'administration, j'aimerais profiter de cette occasion pour remercier les membres du Comité de pilotage, du Comité des douanes, du Comité de la Voie maritime, du Comité des passagers et du Comité de l'environnement pour leur engagement auprès de la Fédération et leur implication considérable en termes de temps et d'expertise en ce qui concerne les questions affectant notre industrie. Puisque les membres représentent l'élément clé qui fait la force de toute association, la disponibilité des membres à participer activement aux divers comités de la Fédération constitue un solide indicateur de leur dévouement et un facteur indispensable du succès de la Fédération.

Je suis heureux de noter que plusieurs nouveaux membres se sont joints à la Fédération en 2008. Au nom du Conseil d'administration, je veux souhaiter la bienvenue à Oceancrest Transport Inc., qui s'est jointe en tant que membre principal, et à Melford International Terminals Inc., Stelvio Inc., la Société Terminaux Montréal Gateway, l'Administration portuaire de Halifax, Seanautic Marine et Westpier Marine Ltd., lesquels se sont joints en tant que membres affiliés.

Enfin, je profite de cette occasion pour exprimer ma reconnaissance envers les autres membres du Conseil pour l'aide et l'expertise qu'ils ont si généreusement offertes tout au long de l'année et pour remercier le président et le personnel de la Fédération pour leur fidélité et leur soutien.

David Cardin
Président du conseil d'administration

Rapport du président

Du point de vue commercial, on se rappellera de 2008 comme de l'année de la « grande correction », les taux de fret internationaux ayant chuté à leur plus bas en cinq ans au quatrième trimestre. Alors que les effets de la crise financière américaine se sont répercutés aux quatre coins du monde et que le marché des biens de consommation s'est pratiquement tari, la Chine -qui avait jusqu'ici été le pivot du récent marché haussier des activités maritimes- a cessé d'acheter du minerai de fer et du charbon pour alimenter son important secteur de l'acier. Le Baltic Dry Index a diminué de plus de 90 % par rapport aux niveaux élevés atteints en mai, et les échanges au comptant de marchandises en vrac ont presque cessé complètement. Les envois par conteneur en provenance de la Chine ont également connu une baisse spectaculaire et à la fin du mois de janvier 2009, près de 400 navires porte-conteneurs d'une capacité de plus d'1 million d'EVP avaient été désarmés. Le commerce canadien n'a pas été épargné par ces développements, le nombre de cargaisons ayant connu une baisse dans tout le pays. Les principaux ports canadiens ont observé une réduction de 7 à 20 % du tonnage de vrac sec et de marchandises diverses et, quoique les envois par conteneur aient été nombreux durant les trois premiers trimestres de l'année, le quatrième trimestre a été brutal et a tracé la voie pour l'année 2009. D'ailleurs, le seul domaine en croissance en ce qui concerne les conteneurs semble être l'exportation de conteneurs vides.

Quoique la Fédération n'ait été nullement à l'abri de ce tumulte et de cette incertitude économiques, nous avons tout de même eu une année active et productive, tandis que nous continuions à nous occuper d'enjeux importants, tels que le pilotage, l'environnement et les douanes, tout en représentant aussi les intérêts des membres auprès du gouvernement et en offrant le meilleur niveau possible de soutien opérationnel et d'information. Une initiative clé en 2008 a été la révision du Plan stratégique de la Fédération, qui a été mise en œuvre par un sous-comité du Conseil d'administration afin de s'assurer que le plan (dont la dernière révision remonte à 2005) demeure pertinent aujourd'hui. L'une des recommandations du comité était le besoin de clarifier le processus de nomination des candidats au Conseil d'administration (avec un amendement aux règlements et le développement d'une politique écrite formalisant la façon de fonctionner du Comité de nomination), ainsi que la nécessité de promouvoir officiellement la diversité au sein du Conseil d'administration (ce qui sera réalisé par

l'introduction d'un nouveau règlement sur la diversité au sein du Conseil). Le comité a également présenté plusieurs nouveaux buts et objectifs pour maintenir la satisfaction des membres. Par exemple, il propose de tenir des rencontres face à face plus fréquentes entre le personnel de la Fédération et celui des membres (en particulier au niveau des opérations), de continuer à développer des outils de conformité réglementaire et de soutien aux opérations pour les membres, ainsi que de s'assurer que les membres soient parfaitement au courant des nombreux services que leur offre la Fédération. Toutes ces recommandations ont été acceptées à l'unanimité par le Conseil d'administration et je suis confiant qu'elles contribueront à assurer que la Fédération demeure une ressource indispensable pour ses membres et la voix prééminente des navires de transport océanique participant aux activités commerciales internationales du Canada.

Cette année, l'incertitude a été ressentie non seulement sur le front économique mais également sur la scène politique, le gouvernement minoritaire ayant davantage géré les menaces d'un vote de dissolution que fait progresser un programme législatif substantiel. En conséquence, la Fédération a consacré la plus grande partie de ses activités de relations gouvernementales au renforcement et au développement des relations avec les fonctionnaires et ministères clés. Elle a continué à tenir des rencontres de familiarisation avec les bureaucrates assignés à de nouveaux postes et à organiser des séances de formation et des ateliers sur le secteur maritime et ses principales préoccupations. La Fédération a également intensifié ses activités de relations gouvernementales au niveau provincial, en tenant par exemple une rencontre entre les membres du Comité de district de l'Ontario et le ministre des Transports de l'Ontario l'été dernier, ainsi qu'en s'impliquant dans l'organisation des journées maritimes au Québec et en Nouvelle-Écosse et en participant aux efforts pour la création d'une journée maritime à Terre-Neuve et Labrador en 2009. La Fédération a également établi un sous-comité du Conseil sur les relations gouvernementales qui jouera un rôle de premier ordre dans le développement du thème et de l'ordre du jour pour la journée de relations gouvernementales appelée à se dérouler ce printemps à Ottawa.

Quoique 2008 ait été une année atypique des points de vue économique et politique, elle est semblable à toutes les autres en ce qui concerne la vaste gamme d'enjeux suscitant l'intérêt

et les préoccupations des membres de la Fédération. Une part importante de notre programme a encore une fois été allouée aux questions environnementales, y compris le permis proposé par la U.S. Environmental Protection Agency pour les émissions incidentes aux opérations des navires, les efforts de la Commission mixte internationale pour le développement d'un plan pour réglementer les débits d'eau dans le Lac Ontario, et la prolifération des initiatives de chaque État pour réglementer les divers types d'émissions des navires. Des questions relatives aux douanes, telles que l'exploitation des centres d'examen des conteneurs de l'ASFC et la révision continue du système de sanctions administratives pécuniaires étaient également au nombre de nos priorités, tout comme les initiatives de porte et corridor de commerce en cours dans les régions Atlantique, du Saint-Laurent et des Grands Lacs, et du Pacifique. Toutes ces questions demeureront à notre agenda en 2009, avec d'autres enjeux tels que la ratification par le Canada de plusieurs conventions maritimes internationales en suspens (possiblement jusqu'à une douzaine d'entre elles), et la mise en œuvre du nouveau régime de sanctions administratives pécuniaires en vertu de la nouvelle Loi sur la marine marchande (ce qui permettra de voir comment le Tribunal d'appel des transports du Canada gère les questions maritimes).

2008 a également été une année productive en termes de formation. La Fédération a continué d'offrir le Certificat en transport maritime, qui est un programme universitaire composé de cinq cours axés sur les aspects clés du secteur de la marine marchande, chaque cours mettant à profit les connaissances acquises lors du cours précédent. Les cinq cours sont offerts sur place à Montréal et en ligne sous forme de cours à distance. La Fédération et son partenaire pour le programme, le Centre d'éducation permanente de l'Université Concordia, ont émis plus de quatre-vingt certificats depuis le début du programme et nous nous préparons pour un autre groupe de diplômés ce printemps. Nous avons également continué d'offrir notre formation d'un jour sur le Code maritime International des marchandises dangereuses, qui a été donnée à Montréal en avril et en novembre derniers, ainsi qu'à Halifax en juin dernier. Dans le cadre d'une nouvelle initiative, la Fédération a tenu en janvier dernier un séminaire d'une journée sur la logistique et la conteneurisation qui a exploré les principes de la gestion de la chaîne d'approvisionnement dans l'économie mondiale, en

s'attardant particulièrement à la conteneurisation du transport maritime. Étant donné le niveau d'intérêt suscité par ce cours, nous prévoyons offrir aux membres d'autres séminaires sur des thèmes d'intérêt similaire tout au long de l'année à venir.

La Fédération a aussi poursuivi son travail de collaboration avec d'autres associations en 2008, principalement en ce qui concerne des questions affectant l'ensemble du secteur maritime mais qui ne sont pas au cœur du mandat de la Fédération. À titre d'exemples de telles activités de collaboration, on retrouve notre participation au partenariat environnemental Alliance verte (avec l'incorporation de la Corporation de Gestion Alliance verte), notre co-organisation (avec Sodes et Innovation Maritime) de la conférence et de l'exposition commerciale Green Tech sur les technologies environnementales pour le secteur maritime, ou encore notre co-organisation des ateliers annuels pour les navigateurs sur les besoins du secteur maritime en ce qui a trait à la navigation électronique et aux cartes électroniques. La Fédération a également poursuivi ses efforts pour rejoindre de nouveaux groupes d'intervenants avec des initiatives comme le Forum Atlantique et ses trois groupes de travail en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick-ÎPÉ et à Terre-Neuve-Labrador et à forger des alliances plus solides avec des associations commerciales extérieures au secteur maritime telles que la Chambre de commerce du Canada.

Dans l'ensemble, 2008 s'est avérée une année intéressante, productive et fructueuse pour la Fédération, durant laquelle l'équipe a - comme toujours - fait preuve d'enthousiasme et de professionnalisme. Les nombreux membres qui ont siégé sur les comités permanents et de district de la Fédération méritent également une reconnaissance pour le temps et l'expertise qu'ils ont investis pour s'occuper de questions qui ont un impact non seulement sur eux, mais sur tous les membres. Pour 2009, la Fédération portera une attention particulière à l'évaluation des besoins en constante évolution de ses membres, tout en s'assurant qu'ils obtiennent de la valeur pour leur engagement en tant que membres et continuent de voir la Fédération comme une source essentielle d'information, de soutien et d'expertise.

Michael Broad
Président

Politiques et législation

Loi maritime du Canada

L'un des plus importants développements législatifs de l'année a été l'adoption d'une série d'amendements à la *Loi maritime du Canada*, présentés au Parlement à la fin de l'année 2007 et ayant reçu la sanction royale en juin dernier. Les amendements visent principalement à renforcer la capacité des Administrations portuaires canadiennes (APC) de gérer leurs actifs et de financer leurs investissements. Ils permettent notamment aux APC de bénéficier des programmes gouvernementaux afin de financer des initiatives relatives aux infrastructures, à la sécurité et à l'environnement. De plus, les grandes APC (celles ayant eu des revenus d'exploitation de 25 millions de dollars pendant au moins trois années consécutives) peuvent maintenant financer leurs activités en contractant des emprunts sur une base commerciale, facilitant ainsi l'obtention de ressources financières pour des projets essentiels tels que l'expansion, le renouvellement d'infrastructures, et l'investissement. La loi révisée donne aux APC une plus grande flexibilité en ce qui a trait à la gestion foncière, en leur permettant d'acquérir et de garder plus facilement des propriétés pouvant avoir une valeur significative à long terme.

La Fédération a soumis des mémoires aux comités de la Chambre et du Sénat exprimant son soutien à la loi révisée et soulignant son importance pour surmonter les contraintes financières des ports canadiens depuis l'adoption de la *Loi maritime du Canada* en 1998. La Fédération a également noté que les amendements proposés sont cohérents par rapport aux recommandations contenues dans le rapport de 2003 du Comité d'examen de la *Loi maritime du Canada*, lequel avait suscité un vaste consensus parmi les intervenants. En conséquence, la Fédération avait fortement recommandé aux comités parlementaires d'adopter sans plus tarder les amendements proposés.

Stratégie sur les portes d'entrée et les corridors de commerce

En plus du développement par le gouvernement d'un *Cadre de politique nationale sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques*, 2008 a été marquée par plusieurs efforts de mise en œuvre du concept de porte d'entrée dans le Saint-Laurent/Grands Lacs (via la *Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec* lancée en juillet 2007) et l'Atlantique (via la *porte d'entrée de l'Atlantique* lancée en octobre 2007).

Dans le Saint-Laurent/Grands Lacs, les gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec ont tenu des consultations publiques l'automne dernier sur la façon dont les divers éléments du système multimodal pourraient être améliorés afin de favoriser le commerce international. En particulier, les intervenants ont été invités à commenter les problèmes actuels relatifs aux infrastructures et leurs solutions possibles, ainsi que les questions relatives à la réglementation, aux politiques et aux pratiques opérationnelles. La Fédération a participé activement aux consultations, non seulement en soumettant des commentaires sur les thèmes indiqués ci-haut, mais également en participant à plusieurs ateliers portant sur l'initiative de porte d'entrée de la région, ainsi qu'en offrant de l'information aux représentants, chercheurs et consultants du gouvernement, sur divers sujets relatifs à cette question.

Pendant ce temps, la région Atlantique a vu la création d'un nouveau conseil de porte d'entrée du commerce, formé de treize dirigeants d'entreprise représentant les quatre provinces de l'Atlantique, ce qui aidera à mener l'initiative de la porte d'entrée de l'Atlantique. Ce groupe travaillera de près avec le Halifax Gateway Council et le Southern New Brunswick Gateway Council, en tentant de faire progresser l'initiative encore davantage en 2009.

Enfin, sur la côte Ouest, la Fédération a accepté une invitation de Transports Canada à participer à un « tableau de rendement de la porte d'entrée du commerce » qui contribuera à offrir une orientation pour le développement futur de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP). Quoique le concept du tableau de rendement se soit limité à la région du Pacifique pour le moment (principalement parce que l'Asie-Pacifique est la plus avancée des trois stratégies canadiennes de porte d'entrée du commerce), il pourrait être adapté pour les régions du Saint-Laurent et de l'Atlantique dans l'avenir.

Examen des services de marchandises ferroviaires

Dans la foulée de l'adoption d'une série d'amendements à la *Loi sur les transports au Canada* en février dernier, Transports Canada a annoncé son intention d'entreprendre un examen des services de marchandises ferroviaires. La première étape de l'examen consiste en une collecte d'informations auprès des utilisateurs des services ferroviaires afin d'identifier les problèmes existants. Cette étape a été confiée à une entreprise externe et sera complétée en juin. Les autres étapes

comprennent : examiner les pratiques opérationnelles des chemins de fer, des expéditeurs, des exploitants de navires et opérateurs de terminal pour évaluer à quel point ils contribuent aux problèmes de service; sonder les expéditeurs et les opérateurs de terminal afin d'obtenir leur opinion à propos des services ferroviaires et du rendement de la chaîne logistique; et examiner comment les plaintes relatives aux services sont gérées pour d'autres modes de transport.

Ces projets permettront le développement de recommandations par un groupe de trois experts qui restent à être nommés (l'un du secteur ferroviaire, l'un du secteur de l'expédition et l'autre d'un domaine « neutre »). Ces recommandations et les rapports résultant des quatre étapes précédentes seront diffusés auprès d'intervenants intéressés, lesquels pourront émettre des commentaires avant qu'un rapport final soit soumis au ministre des Transports.

La Fédération a suivi de près l'avancement des diverses étapes de l'examen et offrira ses commentaires et recommandations directement à Transports Canada ce printemps. Nous participerons également au processus de consultation du groupe d'experts dont le lancement est prévu plus tard cette année.

Régime de SAP de Transports Canada

2008 a été marquée par l'entrée en vigueur du nouveau *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires* de Transports Canada, qui permet au ministère d'appliquer les divers articles de la *Loi sur la marine marchande du Canada 2001 (LMMC 2001)* à l'aide d'un système de sanctions administratives pécuniaires (SAP), plutôt que le système judiciaire régulier. Plus spécifiquement, le programme de SAP permet au ministère d'appliquer les dispositions de la *LMMC 2001* soit via une assurance de conformité (si le contrevenant accepte) selon laquelle la pénalité est suspendue et le contrevenant entreprend de remédier à la non-conformité à l'intérieur d'une période donnée, soit via un **avis de violation**, selon lequel la pénalité est imposée immédiatement.

Transports Canada met graduellement en application le système de SAP afin de mettre l'accent sur la sensibilisation et l'éducation des parties prenantes du secteur maritime. La Fédération prévoit organiser des séances d'information dans les diverses régions où les membres font affaire afin de clarifier l'utilisation des SAP en ce qui concerne les navires étrangers entrant dans les ports canadiens, la différence entre les SAP et le contrôle par l'État du port, l'utilisation de lettres P & I, les

procédures d'appel et le rôle de l'agent maritime canadien. La Fédération continuera également de surveiller de près la façon dont le nouveau régime est mis en place et s'assurera d'obtenir les commentaires des membres à ce sujet.

Conventions maritimes internationales

Tout au long de l'année 2008, la Fédération a saisi chaque occasion d'encourager le Canada à ratifier une série de conventions maritimes internationales qui demeurent dans son dossier en « suspens ». En effet, bien que le Canada ait joué un rôle important dans le développement du cadre de réglementation de l'OMI qui régit les activités de la marine marchande internationale, il n'a ratifié que la moitié environ des conventions de l'OMI. Étant donné que le secteur maritime requiert un cadre de réglementation international cohérent pour mener ses activités, la Fédération a envoyé des lettres à plusieurs ministres pertinents, leur conseillant vivement de se faire les champions de cette question au sein du cabinet et d'encourager la ratification par le Canada des conventions toujours en suspens. Ces dernières comprennent notamment les Annexes IV, V et VI (relatives aux eaux usées, aux déchets et aux émissions atmosphériques) de la Convention pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL); la Convention pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast, plusieurs protocoles à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), la Convention sur les lignes de charge et la Convention du travail maritime 2006. La Fédération a également sollicité les autres associations de l'industrie pour qu'elles soumettent des communications similaires au gouvernement et les efforts en ce sens se poursuivront en 2009.

Présentation au Comité des finances de la Chambre des Communes

Bien que la Fédération n'ait pas demandé officiellement à se présenter devant le Comité des finances de la Chambre lors des consultations pré-budgétaires cette année, elle a toutefois soumis une lettre au comité sur la nécessité d'allouer des fonds gouvernementaux au renouvellement de la flotte de la Garde côtière (y compris les brise-glace). Notre présentation mentionnait également que les annonces récentes en qui a trait aux nouveaux navires en Arctique ne règlent pas le problème de capacité de la Garde côtière au niveau des activités de brise-glace pour les régions où se trouve la grande majorité du trafic maritime.

Environnement

Plan de la CMI pour la réglementation des niveaux d'eau

2008 a été une année très active en ce qui a trait aux efforts de la Commission mixte internationale (CMI) pour développer un nouveau plan de gestion des niveaux d'eau du Lac Ontario et du débit fluvial du Saint-Laurent. Quoique la CMI ait dévoilé un nouveau plan de réglementation (intitulé Plan 2007) en mars dernier, celui-ci a été mis en suspens en septembre après une période de commentaires publics. Puisque la Fédération doutait que le Plan 2007 offre des garanties suffisantes de niveaux d'eau stables aux fins de la navigation commerciale (ce que nous avons exprimé à la CMI via un mémoire et lors d'audiences publiques), la décision de mettre le plan en suspens, quoiqu'inattendue, était bienvenue.

Suite à cette décision, la CMI a établi un groupe de travail composé d'employés de la CMI, de représentants des gouvernements canadien et américain, ainsi que des gouvernements de New York, du Québec et de l'Ontario, pour entamer le processus de développement d'un nouveau plan de réglementation et de mesures d'atténuation, ainsi que d'une approche de gestion adaptative. Le groupe de travail consultera les parties prenantes et le public avant d'envoyer son projet final à la CMI. Quoique la CMI n'ait pas encore fait d'annonces publiques à propos de ses intentions en ce qui a trait au nouveau plan de réglementation, une lettre de la CMI aux gouvernements canadien et américain plus tôt cette année indique qu'elle optera probablement pour un plan se rapprochant d'avantage des débits d'eau naturels. Puisque cela pourrait favoriser la création d'un autre plan défavorable à la navigation commerciale, la Fédération surveille de près les efforts du groupe de travail intergouvernemental et travaillera avec la CMI et les autres autorités pertinentes afin d'assurer que les intérêts de la navigation commerciale soient intégrés à la future proposition.

Permis de rejet de l'EPA

Une question importante à l'ordre du jour environnemental de la Fédération en 2008 était le développement par l'Environmental Protection Agency (EPA) américaine d'un programme de permis pour les émissions générés par l'opération normale des navires. Même si de tels rejets n'étaient pas auparavant assujettis aux exigences de permis du *Clean Water Act*, une poursuite déposée par plusieurs groupes environnementaux a forcé l'EPA à imposer un régime de permis pour les émissions des navires.

Selon le nouveau programme, tous les navires commerciaux de 79 pieds de longueur ou plus doivent faire une demande de Permis général de navire (VGP) pour déverser 26 catégories de rejets d'opération dans les eaux américaines. L'eau de ballast, les eaux grises, l'eau de cale, les eaux de nettoyage du pont et les eaux de ruissellement, ou encore l'eau de lavage des turbines à gaz font partie de ces 26 catégories de rejets d'opération. Ces rejets doivent être contrôlés soit par des Pratiques exemplaires de gestion spécifiques, soit être conformes aux normes de rejet existantes établies par la Garde côtière américaine. Les rejets couverts par d'autres régimes de réglementation (tels que les eaux usées et les déchets, entre autres) ne sont pas visés par le permis. Les dispositions du permis seront mises en vigueur par l'EPA, et les violations donneront lieu à des pénalités administratives et civiles ou à des procédures pénales dans les cas de violation intentionnelle.

Puisque ce programme comporte des exigences très importantes en termes d'inspection, de formation, de tenue de comptes et de rapports, la Fédération a soumis à l'EPA des commentaires et recommandations approfondis concernant le projet de permis. La Fédération a souligné en particulier le besoin d'harmoniser les exigences d'inspection du permis avec les pratiques d'opérations actuelles pour les navires étrangers, en s'assurant de minimiser la duplication des exigences existantes afin que le régime soit fonctionnel du point de vue de l'exploitant de navires. La Fédération a également exprimé son inquiétude quant à la très courte période entre l'émission du permis et la date de mise en vigueur proposée, qui ne donnait que quelques mois aux propriétaires de navires pour non seulement se familiariser avec les exigences du permis, mais également s'assurer que leurs processus de gestion et de documentation aient été modifiés en conséquence. La Fédération a également exprimé son inquiétude quant au fait que le programme de l'EPA pourrait être complété par les initiatives individuelles des États, augmentant la possibilité que les États développent leur propre législation pour des rejets spécifiques et imposant ainsi aux navires des exigences de permis différentes (et possiblement conflictuelles) d'un État à l'autre.

Bien que l'EPA ait accepté subséquemment de prolonger le délai de mise en vigueur du permis de deux mois et demi (du 30 septembre au 19 décembre), une décision judiciaire a prolongé cette période de plusieurs semaines (jusqu'au 6 février 2009). L'EPA a indiqué qu'elle prévoit se concentrer sur l'éducation et

la sensibilisation au cours des premiers mois de la mise en place du permis, afin que les exploitants de navire aient le temps d'ajuster leurs systèmes, procédures et pratiques.

Une grande partie des efforts de la Fédération en 2009 portera sur le développement d'outils pour faciliter la conformité des membres aux exigences du permis et sur la surveillance de la vague de réglementation des États suscitée par le permis. L'État le plus prolifique à cet égard a été New York, qui cherche à imposer des exigences pour les systèmes de traitement de l'eau de ballast qui (d'ici 2012) devront être au moins cent fois plus performants que les standards établis par l'OMI. Même si la tendance vers la législation individuelle d'États se maintient en 2009, nous espérons que les États suivront l'exemple du Minnesota, qui a établi des exigences de rejet d'eau de ballast semblables à celles de l'Organisation maritime internationale.

Permis d'eau de ballast du Michigan

Tel que rapporté l'an dernier, une coalition d'intervenants du secteur maritime (y compris la Fédération) a déposé une plainte à la Cour de district des États-Unis en mars 2007 afin d'obtenir un jugement contre la législation du Michigan relative à l'eau de ballast. Cette législation exige que les navires océaniques aient un permis d'exploitation pour les eaux du Michigan et leur interdit de déverser de l'eau de ballast à moins qu'ils n'utilisent l'une de quatre technologies prescrites pour le traitement à bord de l'eau de ballast. Bien que la cour ait rejeté cette plainte de l'industrie dans une décision rendue en novembre 2007, l'industrie a jugé avoir des motifs suffisants d'interjeter appel devant la Cour d'appel des États-Unis pour le sixième circuit.

Cet appel, entendu l'été dernier, a malheureusement été rejeté par la Cour, qui a une fois de plus décidé de valider l'exigence de permis de la législation du Michigan. La Cour a basé sa décision sur le fait qu'aucun des demandeurs n'avait indiqué que ses navires déverseraient de l'eau de ballast dans les eaux du Michigan, ce qu'elle a interprété comme signifiant que les demandeurs ne seraient pas affectés par les dispositions du permis et donc n'avaient pas le droit de contester la législation. La Cour a également exprimé son désaccord relativement à l'argument des demandeurs selon lequel la législation du Michigan est inconstitutionnelle et que le droit fédéral avait préséance.

Résidus de chargement

Au cours de l'année, la Garde côtière des États-Unis a émis un avis d'élaboration de projet de règlement, suivi d'un règlement provisoire portant sur les rejets de résidus de chargement secs et non-toxiques dans les Grands Lacs. Les éléments clés du règlement comprennent de nouvelles exigences de tenue des dossiers et de rapports, l'interdiction de rejets dans plusieurs nouveaux endroits (principalement dans des lieux protégés et sensibles), ainsi que la recommandation que les transporteurs adoptent des mesures volontaires de contrôle tant à bord qu'à terre. Le règlement était accompagné d'une déclaration d'impact environnemental, qui indiquait que l'autorisation de rejets de résidus de chargement secs pour les prochains six à dix ans aurait seulement des impacts indirects mineurs sur les Grands Lacs, et que des mesures de contrôle plus sévères pourraient être requises pour gérer les impacts de tels rejets à plus long terme. Étant donné que la recherche sur les coûts et les avantages potentiels de ces mesures additionnelles en est encore à ses débuts, l'information recueillie grâce aux nouvelles exigences réglementaires sur la tenue de dossiers permettra de documenter plus clairement la nécessité (et la portée potentielle) des mesures additionnelles envisagées.

Après consultation avec ses membres, la Fédération a soumis deux séries de commentaires à la Garde côtière des États-Unis (USCG). En plus de demander à ce que plusieurs des dispositions contenues dans le Règlement provisoire soient clarifiées, nous avons exprimé l'idée plus générale selon laquelle le meilleur moyen de réglementer les résidus de chargement secs dans les Grands Lacs serait d'harmoniser autant que possible les exigences canadiennes et américaines (ce qui minimiserait la confusion pour les navires menant des activités commerciales dans les Grands Lacs de façon sporadique). Nous avons également souligné l'importance de promouvoir et d'encourager la mise sur pied et la reconnaissance des programmes environnementaux volontaires (tels que le programme environnemental de l'Alliance Verte pour le secteur maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs), lesquels peuvent offrir à la USCG des renseignements concernant les pratiques opérationnelles et mesures de contrôle volontaires actuelles mises en place par les membres du secteur maritime afin de réduire leur empreinte écologique.

Environnement

Des consultations additionnelles sur le sujet suivront plus tard cette année, tandis que la USCG ira de l'avant avec sa déclaration d'impact environnemental et son Règlement final.

Émissions atmosphériques

Une grande part des activités de l'année en ce qui concerne les émissions atmosphériques maritimes ont eu lieu via le forum du Comité de protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI. Lors d'une réunion clé du MEPC au début du printemps dernier, les représentants de plus de cent gouvernements se sont entendus pour modifier l'Annexe VI de la Convention MARPOL dans le but de réduire les émissions atmosphériques nocives des navires. Ces amendements visent à réduire progressivement les émissions d'oxyde de soufre (SOx) des navires : le pourcentage de soufre autorisé dans le fuel marin sera initialement réduit à 3,5 % (du taux actuel de 4,5 %) à partir du 1er janvier 2012; puis progressivement réduit à 0,5 %, à partir du 1er janvier 2020. Les limites applicables dans les Zones de contrôle des émissions de dioxyde de soufre seront réduites à 1 % (du taux actuel de 1,5 %) à partir du 1er mars 2010; puis réduites encore jusqu'à 0,1 %, à partir du 1er janvier 2015. Les amendements réduiront également progressivement les émissions d'oxyde d'azote (NOx) des moteurs marins, les navires construits en 2016 ou plus tard devant respecter une nouvelle norme de NOx qui est 80 pourcent plus faible que la norme actuelle. De plus, les zones actuellement dénommées Zones de contrôle des émissions de dioxyde de soufre (SECA) deviendront des Zones de contrôle des émissions (ECA), ce qui signifie que les navires opérant dans ces zones devront réduire non seulement leur niveau SOx, mais aussi leurs niveaux NOx et matières particulaires. L'adoption de toutes ces propositions est prévue à la prochaine séance du MEPC en octobre 2009 et leur mise en œuvre devrait commencer en 2010.

Un développement important au Canada a été le projet d'une Zone nord américaine de contrôle des émissions (ECA), projet dans le cadre duquel le Canada et les États-Unis soumettront une proposition conjointe à l'OMI pour désigner les zones régies par des normes d'émission sévères pour le SOx, le NOx et les matières particulaires (tel que prévu à l'Annexe VI de MARPOL révisée, décrite ci-dessus). Ce projet en est encore à une étape préliminaires et la Fédération continuera à surveiller son développement et à soumettre des commentaires à Transports Canada lorsque nécessaire.

En plus de travailler à la réduction des émissions de SOx, NOx et de matières particulaires, l'OMI explore également plusieurs

outils pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES), ce qui comprend une combinaison de mesures techniques, opérationnelles et de marché. Malgré le fait que l'OMI n'ait pas encore offert une image claire de sa stratégie éventuelle de réduction des GES, elle continuera à travailler sur celle-ci tout au long de 2009, dans le but de soumettre une proposition à la prochaine Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), qui se tiendra à Copenhague en décembre prochain.

Alliance Verte

Au cours de l'année, la Fédération a continué à contribuer à l'initiative Alliance verte, fer de lance du développement et de la mise en place d'un programme environnemental volontaire pour les navires, les ports et les terminaux dans le corridor Saint-Laurent - Grands Lacs. Ce programme, entré en vigueur en janvier 2008, met en place une série de mesures d'exigence croissante (en commençant par la conformité réglementaire et culminant avec la démonstration d'excellence et du leadership) que les participants peuvent mettre en œuvre pour réduire leur empreinte écologique dans six domaines (espèces aquatiques envahissantes, émissions atmosphériques, gaz à effet de serre, résidus de chargement, eaux mazouteuses et conflits d'utilisation en ce qui a trait aux ports et aux terminaux).

L'une des activités principales de l'Alliance verte en 2008 a été de compléter le guide d'auto-évaluation qu'ont utilisé les participants du programme environnemental pour évaluer leur performance à la fin de la première année de mise en œuvre du programme. Les résultats de ce processus d'évaluation seront annoncés publiquement (de façon agrégée) lors de la seconde conférence annuelle Green Tech en mai prochain, où le groupe inaugural de participants du programme recevra également ses certifications. Ces auto-évaluations seront remplacées par un processus de vérification externe à la fin de 2009.

Une activité importante entreprise par la Fédération a été d'identifier les similitudes entre les exigences du programme environnemental de l'Alliance Verte et celles du code ISM, de la norme ISO 14001, du Clean Cargo Working Group et du Green Award. L'objectif de cet exercice est de permettre aux propriétaires et exploitants de navires internationaux d'obtenir la reconnaissance par l'Alliance verte des mesures environnementales similaires qu'ils ont mises en œuvre dans le cadre d'autres programmes, minimisant ainsi la duplication et la redondance.

Pilotage

Service

2008 a été caractérisée par une meilleure communication entre les membres de la Fédération, les administrations de pilotage et les pilotes, ce qui a donné lieu à des améliorations de service à plusieurs niveaux. Par exemple, les nouvelles règles sur la navigation hivernale de nuit sur le fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Québec ont amélioré les possibilités de départs et de transits, et ont encouragé les pilotes à avoir avec eux des dispositifs de pilotage portatifs (qui sont des systèmes de cartes électroniques offrant des cartes et avis aux navigateurs mis à jour de façon continue). Les pilotes sur les Grands Lacs ont également commencé à utiliser des dispositifs de pilotage portatifs, permettant une réduction des excès de vitesse et une période de fin de saison plus efficace. Dans la Baie Placentia, où la non-disponibilité des pilotes a causé des retards importants pendant une bonne partie de l'année, des discussions intensives entre les parties prenantes ont permis de désamorcer les tensions et finalement d'améliorer le service. La Fédération a également travaillé avec les pilotes de l'Atlantique sur des projets tels que l'approvisionnement en houlographes pour la Baie de Fundy et la Baie Placentia, afin d'offrir des renseignements environnementaux pour l'amarrage sécuritaire des grands navires.

Tarifs et coûts

2008 a aussi été marquée par plusieurs propositions et ajustements de tarifs, tandis que les administrations de pilotage ont commencé à ressentir les effets de la crise économique internationale et son impact sur les activités de navigation. Dans la région Atlantique, l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) a annoncé une augmentation de tarif globale de 18,7 pourcent pour 2009, allant de 30 pourcent à la Baie Placentia et à St. John's, à 25 pourcent à Sydney, à 7,5 pourcent au Détroit de Canso, à 6,5 pourcent à Saint-Jean (NB), à 4,5 pourcent à Halifax. L'APA a consulté les chargeurs et les membres de la Fédération dans ses principaux ports avant de diffuser cette proposition, ce qui a permis l'établissement de compromis quant aux services et aux coûts dans un certain nombre de secteurs. De plus, des discussions de dernière heure entre l'APA, l'Association des pilotes maritimes du Canada et les utilisateurs dans la Baie Placentia ont permis de résoudre des préoccupations relatives à la fourniture de services et à la disponibilité des pilotes dans cette région, rendant inutile l'objection au projet de règlement envisagée par la Fédération.

Dans la région des Grands Lacs, l'Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL) a proposé un supplément tarifaire temporaire de 6 pourcent en réponse à la baisse de la

circulation. Ce supplément tarifaire expirerait à la fin de 2009. Cette proposition résultait de discussions avec le Comité de pilotage de la Fédération quant aux moyens que pourrait utiliser l'Administration afin de réduire ses coûts le plus possible, tout en assurant que les tarifs ne soient pas augmentés davantage que nécessaire pour maintenir des activités efficaces. Le supplément (qui en était toujours à l'étape de la gazette au moment de la rédaction) s'ajoutera à l'augmentation tarifaire de 4 pourcent (pour 2009) comprise dans la dernière révision du tarif de l'APGL qui date du début 2008.

La situation était bien plus alarmante pour les Grands Lacs américains, où les tarifs de pilotage ont connu une hausse de 8,17 pourcent en mars 2008 en plus d'un 9,95 pourcent en février 2009, soit une augmentation totale de 18,92 pourcent en une seule année. La Fédération a exprimé son inquiétude sérieuse relativement à l'importance de ces hausses et au manque de justifications fournies par l'USCG, et a demandé une évaluation vérifiée des coûts associés aux services de pilotage dans cette région. En outre, puisque les frais de pilotage dans les Grands Lacs américains ont augmenté de presque 80 pourcent au cours des cinq dernières années, la Fédération a également demandé la révision complète de l'administration et de la gestion des services de pilotage dans la région.

Les tarifs n'ont pas été l'objet de discussions dans la région des Laurentides: ayant négocié un tarif de trois ans en 2007, l'Administration de pilotage des Laurentides (APL) était limitée à une augmentation de 2,25 pourcent pour 2009. L'Administration était toutefois tenue de renégocier les contrats de service pour la fourniture des services de bateaux-pilotes à Québec, Sorel et Pointe-Aux-Trembles pour 2009. Quoique ces augmentations se soient avérées importantes, c'était en raison de la demande de l'APL pour de meilleurs bateaux-pilotes.

Cadre législatif

Le projet de loi C-4 amendant la *Loi sur le pilotage* a été présenté à nouveau devant la Chambre des communes en octobre 2007, en est resté au stade de la première lecture pendant une bonne partie de 2008, et est mort au feuilleton lorsque le Parlement a été dissout avant l'élection du 14 octobre. Un élément clé de ce projet de loi est qu'il exigeait que les administrations de pilotage développent des plans d'entreprise qui pourraient par la suite être utilisés pour guider leurs processus de prise de décision ainsi que les décisions des parties prenantes, des arbitres et des juges administratifs. La Fédération a exprimé son appui ferme à ce projet de loi tout au long de l'année.

Sécurité et douanes

Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime (PHSTM)

La mise en œuvre de la seconde étape du *Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime* de Transports Canada (qui implique les terminaux de conteneurs et de passagers des ports de Prince Rupert, Victoria, Windsor, Toronto, Hamilton, Québec, Saint-Jean (NB) et St. John's) a débuté le 15 décembre 2008. Cela succède au déploiement de la première étape du programme (impliquant les ports d'Halifax, Montréal et Vancouver) en décembre 2007. Le programme requiert des vérifications de sécurité des antécédents pour tous les employés maritimes devant obtenir l'accès à une zone à accès restreint dans un terminal de conteneurs ou de passagers, ou aux navires ancrés à un terminal de passagers, et pour les employés hors terminaux qui ont un accès précoce aux informations sur les chargements et l'équipage. La Fédération a entrepris plusieurs initiatives pour faciliter la mise en œuvre du programme en ce qui a trait à ses membres : elle a notamment participé à un groupe de travail composé de représentants des ports, des syndicats et de Transports Canada, et a pris des arrangements afin que le Port de Toronto et l'Aéroport Pearson traitent la vérification des antécédents des membres de Toronto.

Un élément d'intérêt clé en 2009 sera la mise à jour par Transports Canada du *Règlement sur la sûreté du transport maritime* (qui inclut le programme PHSTM) afin de l'harmoniser avec le code ISPS. La Fédération surveillera de près cette initiative et consultera son Comité des douanes afin de développer une soumission pour Transports Canada. La mise en vigueur de la nouvelle réglementation est prévue pour le début de l'année 2010.

Vérification et ventilation des conteneurs

Au cours de l'année, l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a mis en place une nouvelle politique concernant la vérification et la ventilation des conteneurs maritimes, en vertu de laquelle on procède à des tests sur la présence éventuelle de fumigants et de solvants à l'intérieur des conteneurs avant que les employés de l'ASFC n'y pénètrent pour effectuer les vérifications de routine. Ces nouvelles procédures ont eu un impact significatif sur le mouvement et le dédouanement des conteneurs et ont créé de sérieux retards dans les centres d'examen de conteneurs situés à Halifax et Montréal. La Fédération a donc travaillé de près avec les agents de l'ASFC et les intervenants locaux pour trouver des solutions pratiques à ces problèmes. Ces discussions ont permis de parvenir à un accord avec l'ASFC sur plusieurs mesures correctives, y compris la mise en place d'un service 24h/24 dans les principaux centres maritimes, l'achat de nouvelles technologies de détection afin

d'accélérer le processus de vérification, ainsi que l'achat de nouveaux équipements de ventilation pour accélérer le processus de ventilation. L'ASFC a récemment acheté à cet effet trente nouvelles machines de ventilation qui permettront de ventiler les conteneurs en une heure environ. Dix de ces machines seront disponibles en mars 2009, les dix autres le seront quand l'ASFC aura obtenu l'approbation du Conseil du Trésor. L'ASFC a également donné son accord de principe relativement à la proposition de la Fédération d'établir des comités de gestion au niveau local et au niveau national (formés d'agents de l'ASFC, d'administrations portuaires, de membres de la Fédération et d'autres intervenants) pour superviser la façon dont sont opérés les divers centres d'examen de conteneurs.

Révision du système de sanctions pécuniaires administratives (SPA)

La Fédération a participé activement à la révision par l'ASFC de son système de sanctions pécuniaires administratives, révision qui vise à réduire le nombre de sanctions de 263 à 83 et à réécrire les fiches d'information de chaque sanction afin de clarifier les circonstances dans lesquelles une sanction peut être émise. Cette révision vise également la préparation d'un tableau qui classe chaque sanction en fonction de son impact sur les engagements internationaux du Canada (i.e. paiement des droits de douane; santé et sécurité; et sécurité nationale). La complétion de la révision est prévue pour le dernier trimestre de 2009.

Autres enjeux liés à l'ASFC

Parmi les autres questions à l'ordre du jour de la Fédération concernant l'ASFC, il y avait en 2008 : l'harmonisation du programme PEP du Canada (Partenaires en protection) avec le programme C-TPAT (Customs Trade Partnership Against Terrorism) des États-Unis; la mise en œuvre d'un « avis de correspondance » par l'ASFC dans le cadre du programme IPEC; et la volonté des administrations douanières canadienne et américaine d'exiger des transporteurs maritimes de conteneurs qu'ils fournissent des informations sur leur plan de chargement. En ce qui concerne cette dernière initiative, la Fédération a formé un groupe de travail avec l'ASFC pour examiner l'information contenue dans les plans de chargement et déterminer la meilleure façon de la communiquer, puis a obtenu (et reçu) la confirmation par l'ASFC que l'Agence allait harmoniser ses exigences à cet égard avec celles des autorités douanières américaines. Enfin, la Fédération s'est impliquée dans des discussions avec l'ASFC sur le signalement des navires dans l'Arctique et le besoin de développer une stratégie à long terme sur les activités maritimes dans cette région. Les discussions sur ce sujet se poursuivront en 2009.

Membres

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

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

Membres affiliés

Administration de Pilotage de l'Atlantique
Administration de pilotage des Grands Lacs
Administration portuaire de Belledune
Administration portuaire de Halifax
Administration portuaire de Hamilton
Administration portuaire de Montréal
Administration portuaire de Québec
Administration portuaire de Saint-John
Administration portuaire de St. John's
Administration portuaire de Toronto
Atlantic Towing Ltd.
BIMCO
Canadian Sailings
Cerescorp Inc.
CFT Corporation
Comage Container Lines
CTC Services
Courtage et transport Seamount Itée
Germanischer Lloyd
Halterm Limited
Innovation maritime
Institut maritime du Québec
L'Association des pilotes maritimes du Canada
Marine Press inc.
Melford International Terminal Inc.
Newfoundland Transshipment Ltd.
Pictou Marine Terminals
Seanautic Marine Inc.
Service de transport Trac-World
Société d'intervention Maritime, Est du Canada Ltée
Société Terminaux Montréal Gateway
Stelvio Inc.
Unitor Ship Services Canada
U.S. Great Lakes Shipping Association
Urgence Marine Inc.
Voyageur transport maritime Itée
Westpier Marine Ltd.
Worldscale Association (London) Ltd.

Membres des comités permanents

Comité de pilotage

Ross Baldwin, McLean Kennedy inc.
Robert Calvé, Agence océanique du Bas Saint-Laurent Itée
Andrew Digby, Robert Reford
Andrew Dzielak, Agences Marine Montréal (M.M.A.) Inc.
David Grieve, Fednav limitée (Président)
Jennifer Holmes, Holmes Maritime Inc.
Ivan Lantz, Fédération maritime du Canada
Michael O'Morchoe, OOCL (Canada) Inc.
Michel O'Neil, Project Transport & Trading Ltd.
Donald Poirier, Hapag-Lloyd (Canada) Inc.
Tony Scalzo, Montship inc.
Jason Skorski, Inchcape Shipping Services
Norma Tilley, Canadian Maritime Agency Ltd.
Robert Vandenende, Gresco Itée

Comité des douanes

Chad Allen, OOCL (Canada) Canada inc.
Blase Barco, CMA-CGM Canada
Lisa Brown, Transport maritime Protos (Présidente)
Brad Carter, China Shipping Agency (Canada) Co. Ltd.
Donny Coelho, Robert Reford
Dan Crowe, Fednav Itée
Bill Currie, Agence maritime CMC inc.
Doug Davison, Montship inc.
Ralph DeBoyrie, APL (Canada)
Mohammed El Mzouri, MSC (Canada) inc.
Linda Hall, Atlantic Container Line
Glenn Hasbrouch, China Shipping (North America) Agency Co.
Jennifer Holmes, Holmes Maritime Inc.
Steve Holt, Fednav Ltée
Denis Le Goff, Hapag Lloyd (Canada) Inc.
Joseph Lee, China Shipping Agency (Canada) Co. Ltd.
Jullet McKenzie, American President Lines Ltd.
Jim Moram, Fédération maritime du Canada
Heather Morrison, Maersk Canada Inc.
Andrew Nation, CMA – CGM (Canada)
William Nguyen, MSC (Canada) inc.
Michel O'Neil, Project Transport & Trading Ltd.
Stephan Paillant, Montship inc.
Sokat Shaikh, MSC (Canada) inc.
Norm Tam, MSC (Canada) inc.
Robert Tiseo, MSC (Canada) inc.
Kirk Tyler, Montship inc.
Gerald Yuskowski, Hapag-Lloyd Canada Inc.

Comité de la Voie maritime

Andrew Digby, Robert Reford
Tony Dobesch, Motorships Colley Itée
Ivan Lantz, Fédération maritime du Canada (Président)
Elias Mitrikas, Navitrans agences maritimes Itée
Robert Muir, Gresco Itée
Philippe Roderbourg, Fednav Itée

Comité des passagers

Ross Baldwin, McLean Kennedy inc.
René Castonguay, Administration portuaire de Québec
Karen Deegan, K D Marine Inc.
Andrew Digby, Robert Reford
Gordon Helm, Administration portuaire de Halifax
Lou Holmes, Holmes Maritime Inc.
Jan Kroskowski, Cross Marine inc.
Ivan Lantz, Fédération maritime du Canada (Président)
Stephen Masters, Administration portuaire de Montréal
Jeff McGrath, Administration portuaire de St. John's
James Murphy, Ramsey Greig & Co. limitée
Michel Petit, Administration portuaire de Québec
Tony Scalzo, Montship inc.

Comité de l'environnement

Jai Alimchandani, Maersk Inc.
Denis Blondeau, Agence tanker SMK inc.
Ron Brushett, V Ships
Scott Clegg, Société maritime CSL inc.
Donny Coelho, Robert Reford
Marc Gagnon, Fednav Ltée
Caroline Gravel, Fédération maritime du Canada (Présidente)
Sandy Herriot, V Ships Inc.
Roy Hickingbottom, Les industries McAsphalt Itée
Lou Holmes, Holmes Maritime Inc.
David Kendrick, Les courtiers maritimes Trillium Itée
Lee Kindberg, Maersk North America Inc.
Fritz King, Atlantic Container Line
Bob Moore, Atlantic Container Line
Freddie Naim, Agence Gibson Canadien et Global inc.
Michael O'Morchoe, OOCL (Canada) Inc.
Donald Poirier, Hapag-Lloyd (Canada) Inc.
Beth Quitadamo, CSL International
Philippe Roderbourg, Fednav limitée
Jim Stoneman, Atship Services Ltd.
Aiden Wadman, Canadian Maritime Agency Ltd.
David Watson, OOCL Canada Inc.
Chris Williams, CSL International

Compagnies représentées par les membres de la Fédération

A/S Bulk Handling
Abitibi Bowater
AC Oersskeff's Eftf A/S
Acromas Shipping Ltd.
Agrico Canada Inc.
Aimcor
Alcoa Steamship Co.
Alianca Lines, Inc.
American Iron and Metal Company Inc.
Ameropa USA
Atlantic Contaner Lines
Atlantic Minerals Limited
Atlantska Plovidba
Barya Shipping and trading Inc.
BBC Chartering & Logistics GmbH
Beluga Chartering GmbH
Bermuda Container Line
BHP Billiton
Brochart KB
C O S C O
Cam Paris
Canada Malting Co. Ltd.
Canarctic Shipping
Canfornav Inc
Carnival Cruises
Carnival UK
Carnival Corporation USA
Celebrity Cruises
Celtic Shipping USA
CertainTeed
China Shipping
Citadel Shipping AB
Clarkson Shipping Dubai
Clipper Tankers A/S
Clipper Elite Carriers
Coeclerici
Combilift
Cometals
Corus Steel Shipping Services U.K.
Corus Bulk U.K.
CORUS
COSCO Shipping Hong Kong
Crystal Cruises Inc.
Crystal Cruise Line
Cunard Line
Cyprus New York State Marine Highway Transportation Co.
Dalmore Corporation USA
Daphne Shipping Odessa
Dowa Line Americas
Dowa Line America USA
Dowa Line Co. Ltd.
ED & F Man Shipping Ltd.
Eitzen bulk and Chemical
EMR Europeen Metal Recycling
Europe West Indies Lines (EWL)
Fair Wind (Europe) SA
Federation of Japan Tuna
Fednav International
Fisser & v. Doornum
Flinter Ship management Limited
Fred Olsen Cruises
Gavillon Fertilizer LLC
Gavillon Group
Gearbulk
Gorthon Lines
GPS Manila
Great White Fleet
Great Lakes Feeder Lines
Greece Marlow Navigation
Hamburg Sud
Hapag-Lloyd Cruise Ship Management GmbH
Harren and Partners
Heidenreich Marine
HMM
Hoegh Autoliners
Holcim
Holland America Line Westours
Holland America Line
Ibex Maritime Ltd.
Innovative municipal Products
Internaut Group
Intersee Schiifahrts GmbH+Co. KG
J. Poulsen Shipping
J.K. Commodities Ltd.
Jacob Scorpio Tanker Pool
Jo Tankers
Johan G. Olsen
Johnson & Dever Inc.
Jumbo Navigation
Kent Lines
Korea Lines
LBH Shipping Canada Inc.
Lindblad Expeditions
Lockwood Marine Inc.
Lydia Mar Shipping Co. S.A.
Mar-Ocean Brokers Inc.
Marlow Navigation
Melfi Lines
MidShip Marine
Mitsui OSK Bulkers
MOL (Mitsui O.S.K. Lines)
MST Mineralien Schiffahrt und Transport GmbH
Navarone SA
Navios Handybulk
Netherlands Industrial Maritime Carriers USA
New York Nordana Project & Chartering Denmark
Newco Ferrous
Nirint Shipping B.V.
Norfalco
NYK Bulkship New York
OMS Shpping
Onego Shipping
OOCL (Canada) Inc.
P & O Cruises
Pacific Basin
Paltrans
Panocean
Parakou Shipping Ltd.
Peter Dohle Schiffahrts-KG Hamburg
Phoenix Bulk Carriers
Prestige Cruises
Princess Cruises
Pro Line Limited & Co. GmbH
Regent Seven Seas
Rio Tinto Alcan
Rio Tinto
RollDock B.V.
Royal Caribbean Cruise Line
SA Cargo Logistics LLC USA
Saga Shipping
Sanko Steamships
Scanscot Shipping Services (Deutschland) GMBH Hamburg
Seabourn Cruises
Seastar Chartering Ltd.
Shinwa
Shyvers Savoy London UK
Silversea
Sims Hugo New Global Trading
Sinochem Shipping co. Ltd.
SMT Shipmanagement
Spliethoff
Springfield Shipping Co. Panama SA
Star Shipping
Statoil
Stolt Nielsen
STX Panocean (America) Inc.
Swire Shipping
Sylvite Sales
TBS Shipping Services Inc.
Teck Cominco Metals Ltd.
Texas American Shipping USA
Toko
Tokyo Greenpeace International
Transammonia Inc.
Transatlantic AB
Tube City IMS
Turkey Cape Reefers
Ultramar
Unicargo Transportges MBH
Urbal Paris
V. Ships, Leisure
Van Ommeren Clipper
Vertom Scheepvaart - & Handelmaatschappij B.V.
Viterra Inc.
Volkswagen Logistics GmbH & CO. OHG
Voyages of Discovery
Wagenborg
Waterfront Shipping Company Ltd.
Xstrata Copper - Canada
Xstrata Nickel Mines