



DANS CE NUMÉRO

Notre invité: John Bennett

Les pavillons de complaisance

4^e Congrès de l'APMC

De nos archives: le pilotage
au Port de Churchill

L'APMC se joint à l'*Alliance Verte*

LE PILOTE CANADIEN



MESSAGE DU PRÉSIDENT



Au quotidien, la plupart d'entre nous passent un temps certain à faire des compromis et à concilier ce que nous voulons avec ce que les autres veulent. Et cela est bien sensé. Il est en effet difficile

d'imaginer la façon dont le monde fonctionnerait si tous les gens insistaient toujours pour dire que leur point de vue est le seul acceptable et leur façon d'agir, l'unique manière de procéder. En fait, dans les cas où prédomine une telle approche, nous avons tendance à considérer cette situation comme un échec et une rupture du processus normal et nécessaire de donner pour recevoir qui permet de trouver un terrain d'entente.

Le fait de reconnaître la valeur des points de vue d'autrui est aussi nécessaire dans l'univers du pilotage que dans n'importe quel autre domaine. Par exemple, la nécessité pour les compagnies maritimes de déplacer des navires ne concorde pas toujours avec la disponibilité des pilotes et, en pareil cas, les tours de rôle des pilotes sont ajustés afin d'assurer que les navires se déplacent lorsque leurs armateurs en ont besoin.

Cela étant dit, il arrive que les accommodements et les compromis ne soient pas la bonne réponse. Pour les pilotes, cela survient lorsque des questions de sécurité entrent en jeu. Le principe directeur au cœur du système de pilotage canadien consiste à préserver l'indépendance de jugement des pilotes sur les questions concernant la sécurité de la navigation. Lorsqu'il s'agit de sécurité, le compromis doit céder la place à la prudence. Les questions de commodité perdent leur niveau de priorité lorsqu'il y a un risque pour la vie humaine et pour l'environnement.

Les pilotes ne sont bien sûr pas seuls à devoir faire preuve de vigilance en matière de sécurité. Par exemple, un facteur important dans la gestion des questions concernant la sécurité est l'évaluation des risques, processus devant être menés par des tiers impartiaux et qualifiés et en tenant compte des points de vue de tous les intervenants. Les modifications proposées aux règlements sur des questions telles que les zones de pilotage obligatoire et les exemptions de pilotage nécessitent un examen attentif et ne doivent être adoptées qu'en présence d'une preuve indéniable que la sécurité ne sera pas indûment compromise et que toute diminution de la sécurité est acceptable pour les intervenants.

Les pilotes supportent la méthode d'évaluation des risques adoptée par le gouvernement du Canada pour examiner les éventuels changements aux pratiques de pilotage. Nous croyons aussi fermement que les processus d'évaluation de risques doivent être au-dessus de tout reproche et doivent respecter les normes d'objectivité, de professionnalisme et de procédure équitable les plus strictes. Et bien qu'il y a eu des situations où le processus d'évaluation des risques s'est avéré vicié, ces cas ont toujours été résolus, préservant ainsi notre confiance dans le système.

Simon Pelletier

NOTRE INVITÉ: JOHN BENNETT

DIRECTEUR DU PROGRAMME NATIONAL DE LA FONDATION DU CLUB SIERRA DU CANADA

Note de l'éditeur: L'APMC est heureuse d'accueillir dans cette édition du Pilote canadien un des leaders les plus respectés du Canada en matière de questions environnementales et reliées au secteur de l'énergie, le Directeur du programme national de la Fondation du Club Sierra du Canada, John Bennett. Avant de se joindre au Club Sierra, M. Bennett fut Directeur des communications du Parti Vert du Canada. Il fut aussi co-fondateur du premier bureau de Greenpeace à l'est des Rocheuses. La carrière de M. Bennett reflète une profonde conviction dans l'idée que l'amélioration de la qualité de vie collective passe par le développement responsable des ressources naturelles et la protection environnementale et également dans l'idée de travailler dans un esprit de collaboration avec les autres intervenants, des valeurs que nous partageons.



Avant toute chose, je tiens à remercier l'Association des pilotes maritimes du Canada de m'avoir invité à vous livrer certaines réflexions. J'en suis fort honoré.

Il me semble fort opportun qu'une personne comme moi-même qui a consacré sa vie à préserver l'environnement s'adresse à des pilotes qui, eux aussi, consacrent leur vie à protéger l'environnement.

Nous vivons à une époque difficile. Nous sommes la dernière génération à connaître un climat stable. Nos enfants et petits-enfants grandiront alors que l'environnement se modifie de manière rapide. Leurs difficultés à cet égard seront le testament vivant de l'indifférence de notre génération. Il est toujours temps d'atténuer les répercussions des changements climatiques et d'alléger quelque peu le fardeau que vivront nos enfants, et j'espère bien que nous agirons dans ce sens.

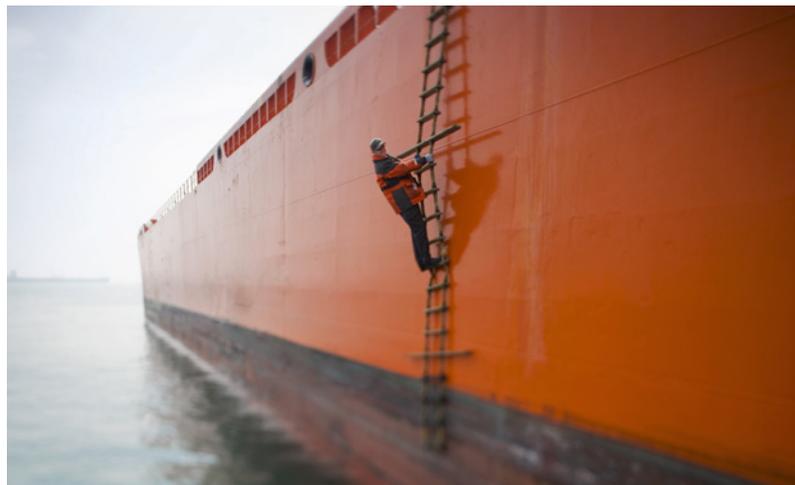
Il m'importe ici de parler des changements climatiques car ce phénomène accroît encore davantage l'importance du travail des pilotes maritimes. L'état des océans commence à changer. Le niveau de la mer s'élève. Les tempêtes deviennent plus violentes et plus fréquentes.

Ce n'est pas le moment d'aller à reculons sur des questions telles que le nombre ou la formation des pilotes maritimes. Au contraire, nous devons analyser les données qui sont devant nous et en déduire que les mesures de sécurité en matière de navigation maritime, aussi bien humaines que techniques, doivent être renforcées afin de rencontrer les défis à venir.

Les propos du Commissaire à l'environnement sur l'absence de planification et de préparation dans le Nord m'ont laissé perplexe. Nos dirigeants politiques et d'affaires ne cessent de parler des perspectives passionnantes qu'offre la mise en valeur du Nord. La navigation y augmente rapidement. Et pourtant, il n'y a pratiquement pas de plans ou de préparatifs en cours pour en assurer la sécurité.

D'aucuns parleront de manque de prévoyance en ce qui concerne les grands enjeux comme les changements climatiques ou des enjeux techniques comme la navigation. D'autres diront qu'une idéologie éclipse les faits. Bien entendu, il y a aussi des façons moins élégantes de dire tout ça mais, quoi qu'il en soit, c'est un sujet d'importance vitale auquel on n'accorde pas toute l'attention qu'il mérite.

Le besoin de maintenir et d'élargir la protection du milieu marin persiste, peu importe que les autorités le reconnaissent ou non. Il appartient à vous et à moi de trouver des moyens de surmonter le manque de prévoyance et de faire tout ce qu'il nous est possible pour protéger nos enfants et petits-enfants.



PUBLIÉ PAR

L'Association des pilotes maritimes du Canada
50 rue O'Connor, bureau 901
Ottawa, Ontario, K1P 6L2

Téléphone: (613) 220-8954
Courriel: apmc-cmpa@apmc-cmpa.ca
Site web: www.apmc-cmpa.ca

S'il vous plaît, n'hésitez pas à nous faire part de vos suggestions et commentaires.

DE NOS ARCHIVES

LE PILOTAGE DANS LE NORD: AUSSI VIEUX QUE LE COMMERCE MARITIME DANS LA RÉGION

Le seul port de mer arctique du Canada est situé sur la côte Ouest de la baie d'Hudson à Churchill au Manitoba. Le port a été aménagé en 1931 et la désignation de zone de pilotage obligatoire dans les eaux du port a suivi en 1933.

Même si le port est surtout connu comme port d'exportation de céréales provenant des Prairies, au fil des ans, un certain nombre de produits différents sont arrivés au Canada ou en sont partis via cet emplacement. Parmi les exportations, il faut mentionner le miel (!), le bois d'œuvre, le bétail, l'oxyde de cobalt et les dalles de nickel. Parmi les produits importés par le port, il faut citer les automobiles, les spiritueux, les tracteurs, les tours de transmission et le nitrate de sodium.

La viabilité du port est depuis des années un enjeu important, non seulement à cause de la saison de navigation limitée, mais également en raison de la difficulté qu'il y a à maintenir des liaisons de transport avec le Sud. La ligne de chemin de fer qui relie le port de Churchill à l'arrière-pays est bâtie sur du pergélisol; l'instabilité de ce relief limite les charges que peut supporter la ligne et majore très nettement les coûts d'entretien.

Malgré ces défis, le port est en service depuis plus de 80 ans. Même si ses exportations sont essentiellement des céréales, tout porte à croire que les efforts récents visant à diversifier les activités du port pourraient s'avérer payants. La croissance de l'activité économique dans le Nord et la dynamique évolutive des échanges commerciaux internationaux signifient que Churchill pourrait être en excellente posture pour conquérir de nouveaux marchés. Quand cela se produira, les pilotes maritimes seront là pour prêter main forte.

À l'origine, les services de pilotage au port étaient organisés localement et il a fallu attendre l'adoption de la *Loi sur le pilotage* en 1972 pour que la responsabilité de la prestation des services de pilotage à Churchill soit confiée à l'Administration de pilotage des



Grands Lacs. Actuellement, l'Administration maintient de manière permanente, sur une base rotationnelle, un pilote au port durant toute la saison de navigation, qui dure normalement de juillet à novembre.

La croissance future de la navigation nordique ne sera pas exclusivement ou essentiellement axée sur le port de Churchill, comme en témoigne le passage historique l'an dernier du *Nordic Orion*, le premier vraquier à franchir l'Arctique, pour relier Vancouver à la Finlande. Cela étant dit, l'expérience acquise à Churchill n'aura pas seulement de la valeur dans la baie d'Hudson, mais dans toute la région de l'Arctique. Indéniablement, elle a déjà prouvé la valeur ajoutée que le pilotage peut apporter à la navigation dans le Nord, tant sur le plan de la sécurité que de l'efficacité.

Note de l'éditeur: Cet article poursuit notre série, lancée il y a deux ans, illustrant des épisodes du passé qui ont une signification particulière pour les pilotes maritimes.

L'APMC SE JOINT À L'ALLIANCE VERTE

L'Association des pilotes maritimes du Canada s'est jointe à l'*Alliance verte* l'été dernier en qualité d'association membre et, à ce titre, est heureuse de devenir l'un des ambassadeurs du programme.

L'*Alliance verte* est un important programme de certification environnementale pour l'industrie maritime nord-américaine portant sur des aspects clés tels que les GES, les espèces aquatiques envahissantes et la prévention des déversements et qui est basé sur de rigoureux indicateurs de rendement. Pour obtenir leur certification, les participants doivent évaluer leur performance environnementale annuelle au moyen de guides exhaustifs d'auto-évaluation, faire vérifier leurs résultats par un vérificateur externe agréé et accepter de publier leurs résultats individuels. À l'origine conçue pour le couloir des Grands Lacs et du Saint-Laurent, mais couvrant désormais l'ensemble de l'Amérique du Nord, l'*Alliance verte* a rapidement acquis une réputation de crédibilité et de transparence et elle met au défi les sociétés participantes d'améliorer leur performance environnementale au-delà de la conformité avec la réglementation.

« Le transport maritime est déjà l'un des moyens de transport les plus respectueux de l'environnement et l'*Alliance verte* permet de faire un autre pas en avant » a déclaré le président de l'APMC, le capitaine Simon Pelletier. « L'initiative montre notre secteur à son meilleur, en tant que groupe cohésif résolu à faire progresser l'excellence environnementale par l'amélioration continue. Le programme est tout à fait conforme à notre propre raison d'être et nous sommes enchantés d'en faire partie. »



PAVILLONS DE COMPLAISANCE



La flotte marchande mondiale en 2011 comprenait environ 80 000 navires de divers types et tailles, tous dûment immatriculés; l'immatriculation désigne le processus de documentation d'un navire par lequel il reçoit la nationalité du pays où ses documents ont été émis. L'immatriculation est une preuve de propriété, un impératif essentiel pour tout navire qui effectue des voyages internationaux.

La preuve de nationalité n'est pas toujours un avantage, si la propriété en question désigne l'imposition d'exigences, d'obligations ou de restrictions que l'armateur d'un navire préférerait nettement éviter. Par exemple, dès le XVI^e siècle, des navires anglais battaient pavillon espagnol, pour pas être empêchés de faire du commerce avec les Antilles espagnoles. Des tactiques analogues étaient utilisées par les pêcheurs anglais pour contourner les restrictions imposées par les Français dans certaines eaux au large de ce qui est aujourd'hui la Côte atlantique du Canada.

Une fois immatriculé, un navire est tenu de respecter la loi de l'État de son pavillon, et l'État exerce un contrôle réglementaire sur celui-ci et est tenu de l'inspecter régulièrement, de certifier les équipements et l'équipage et de délivrer des documents de sécurité et de prévention de la pollution.

Les lois de l'État dont le navire bat le pavillon sont les lois utilisées si le navire est impliqué dans une cause relevant du droit maritime.

Tout registre donné d'immatriculation des navires peut être « national », c'est-à-dire uniquement accessible aux navires de son propre pays, ou « libre », c'est-à-dire accessible aux navires appartenant à des intérêts étrangers. Il en découle que certains armateurs décideront d'utiliser le registre libre d'immatriculation des navires d'un pays particulier si les exigences qui se rapportent à ce registre sont plus favorables que celles du registre national de l'armateur. C'est ainsi que l'expression « pavillon de complaisance » sert à décrire le pavillon qu'un navire bat lorsque son armateur utilise le registre libre d'un autre pays.

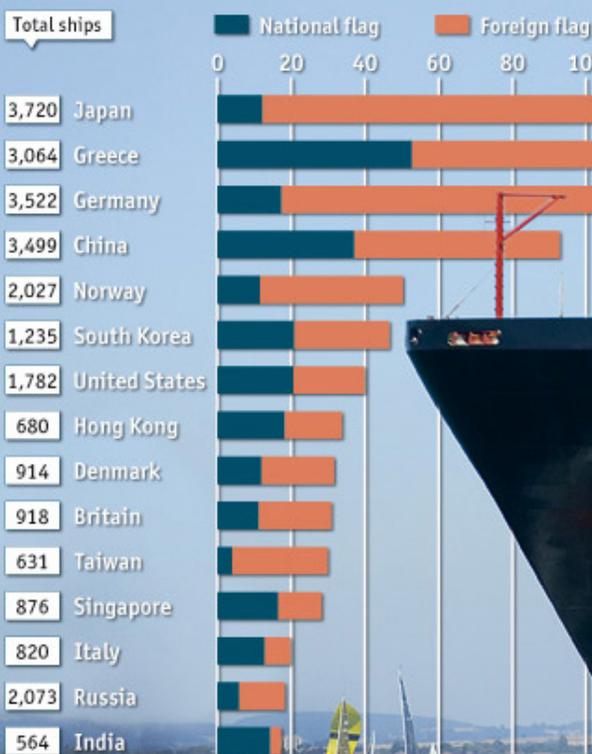
L'usage est si répandu que, de nos jours, la majeure partie du tonnage mondial est constitué de navires battant des pavillons

de complaisance. Il y a actuellement 34 pays qui abritent des pavillons de complaisance, dont une poignée contrôle la majeure partie de ce tonnage: le Panama (de loin le premier), le Liberia, les Bahamas, Malte et Chypre.

La « complaisance » des registres libres prévoit des taxes moins élevées, sinon minimales; la possibilité d'employer des non-ressortissants de l'État de complaisance à bord d'un navire; et l'exemption d'une diversité de règlements dont on pourrait dire qu'ils sont trop onéreux. L'immatriculation des navires battant pavillon de complaisance est aussi presque toujours moins coûteuse, et les redevances annuelles sont généralement nettement inférieures à celles du pays de propriété. De plus, les impôts perçus sur les bénéfices et les dividendes des armateurs sont peu élevés ou pratiquement inexistantes.

Largest fleets of merchant ships

January 1st 2009, deadweight tonnes, m



Source: UNCTAD

Le système moderne d'immatriculation libre est devenu populaire à compter des années 1920, après l'adoption de lois américaines dont le but était de renforcer la marine marchande de ce pays et de protéger ses marins. Les inspections des navires effectuées par le *Bureau of Shipping* et la nécessité de respecter les règles relatives à la rémunération, aux heures de travail et aux conditions de vie des marins n'ont fait que renforcer le désir des armateurs de faire immatriculer leurs navires ailleurs.

En raison du risque manifeste que le système d'immatriculation libre aboutisse à l'exploitation abusive des marins ou permette de contourner des obligations légitimes, un nouvel ensemble de lois et de règlements internationaux ont vu le jour et sont entrés en vigueur.

En 1958, la Convention de Genève sur la haute mer a instauré le principe d'un « lien substantiel » entre l'armateur d'un navire et son pavillon. L'article 5 (1) de la Convention stipule que « l'État doit notamment exercer effectivement sa juridiction et son contrôle, dans les domaines technique, administratif et social, sur les navires battant son pavillon ». Ce principe a été enchâssé dans l'article 91 de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer.

Il est également devenu nécessaire de faire la distinction entre l'armateur proprement dit et les sociétés fictives. D'où l'adoption du concept de « propriétaire véritable » ou de « propriétaire final ». Un propriétaire véritable est celui qui bénéficie de l'avantage d'un bien dont un autre est le propriétaire légal. C'est le propriétaire véritable qui est en définitive responsable du navire et de ses activités, empêchant ainsi les personnes de se dissimuler en droit derrière des sociétés fictives.

Malgré ces exigences et protections, le régime des pavillons de complaisance est loin d'être parfait. Les États de pavillon ont souvent des règlements insuffisants, et les règlements en vigueur sont parfois mal respectés. Cela peut à son tour aboutir à une situation propice

à la criminalité, au terrorisme, aux mauvaises conditions de travail des marins et à des pratiques nuisibles pour l'environnement.

Dans certains cas, le recours réside dans les pressions internationales. Les pavillons de complaisance de certains pays sont devenus à ce point notoires qu'ils ont été abolis, en raison des protestations de la communauté internationale. En 1982, le Honduras a mis fin à ses activités d'immatriculation libre car elles facilitaient les trafics clandestins de toutes sortes donnât ainsi au Honduras une mauvaise réputation. En 2003, le premier ministre du Cambodge, Hun Sen, a fermé le registre d'immatriculation de son pays aux navires étrangers, à la suite de scandales sur la traite des personnes et la prostitution.

Et l'on a constaté la tendance au renforcement du principe du « lien substantiel » et des instruments internationaux qui réglementent et font respecter le système des pavillons de complaisance. En 1986, la Convention des Nations Unies sur les conditions

d'immatriculation des navires a été adoptée, laquelle resserre les exigences juridiques en vigueur et remédie à bon nombre des faiblesses qui existent dans le régime actuel. La convention n'entrera en vigueur que lorsque 40 États membres de l'Organisation maritime internationale, avec un tonnage confondu dépassant 25 % du tonnage mondial, l'auront ratifiée.

Malheureusement, cela ne s'est pas encore produit et, malgré le fait nouveau encourageant survenu en 2005 d'un grand pays d'immatriculation libre, le Liberia, qui a ratifié la Convention, il se peut que cela n'arrive jamais. À ce jour, à peine 14 pays ont signé la Convention. Si tel est le cas, les pays du monde devront collaborer pour trouver une autre façon de remédier aux problèmes découlant du système des pavillons de complaisance puisque le statu quo ne peut pas durer.

4^e CONGRÈS DE L'APMC

Le quatrième Congrès de l'Association des pilotes maritimes du Canada a eu lieu à Niagara Falls du 9 au 12 septembre 2014. À l'instar des congrès préalables à Québec, Vancouver et Halifax, celui-ci a été l'occasion pour les dirigeants du secteur maritime de discuter des dossiers importants de l'heure et d'avoir plaisir à se retrouver.

Des pilotes maritimes de chacune des quatre régions de pilotage du Canada ont côtoyé des dirigeants du secteur du transport maritime, des hauts fonctionnaires du gouvernement, des cadres supérieurs des administrations portuaires et des administrations de pilotage et des pilotes d'un certain nombre de pays d'Amérique du Sud et d'Europe ainsi que des États-Unis.

C'est le très honorable Joe Clark, ancien premier ministre du Canada, qui a ouvert les débats du Congrès à titre de conférencier d'honneur et qui a parlé du rôle du Canada dans le monde du XXI^e siècle. Ses propos concordaient fort bien avec le thème du Congrès « Au-delà de l'horizon: le futur et le pilotage ». Allant de pair avec les propos de M. Clark, bon nombre des discussions au Congrès ont porté sur le futur et la façon dont les enjeux d'importance pour la société et le secteur maritime sont susceptibles d'évoluer. Parmi les thèmes abordés, mentionnons le commerce mondial, la politique internationale,

les questions liées à l'environnement et les technologies maritimes.

Comme toujours, l'un des moments forts du Congrès a été la remise du Prix de l'APMC soulignant un apport exceptionnel à la sécurité maritime. Le lauréat, le capitaine Maury Sjoquist, ancien président de la Guilde de la marine marchande du Canada, a mérité cet honneur en raison du leadership exceptionnel dont il a fait preuve au cours de sa carrière et des progrès dont il est responsable en ce qui a trait au statut professionnel des marins, de leurs conditions d'emploi et de la sécurité et de la sûreté de leur milieu de travail.

Les pilotes des Grands Lacs ont agi comme hôtes du Congrès et les participants n'ont pas tari d'éloges pour l'accueil chaleureux, l'hébergement et les repas gastronomiques, notamment la merveilleuse soirée dans l'un des grands vignobles de la région.



Le Très honorable Joe Clark, C.P. et le Président de l'APMC, le capitaine Simon Pelletier, suivant l'allocution de M. Clark.



Les participants lors de la cérémonie d'ouverture: M. Nick Cutmore, Secrétaire-général, Association internationale des pilotes maritimes, le Maire de Niagara, M. Jim Diodati, le Président de l'APMC, le capitaine Simon Pelletier, l'honorable Jim Bradley, Président du Conseil des ministres et leader parlementaire adjoint du gouvernement de l'Ontario, le Vice-président de l'APMC pour la région des Grands Lacs, le capitaine Mike Burgess, et M. Jeff Watson, Secrétaire parlementaire de la Ministre des Transports, l'honorable Lisa Raitt C.P.



Les participants lors de la session "Le pilotage de par le monde": Le capitaine Don Cockrill, Président, Association des pilotes maritimes du Royaume-Uni, Le Capitaine Hans-Herman Luckert, Président, Association des pilotes maritimes de l'Allemagne, le Capitaine Frédéric Moncany, Président, Fédération française des pilotes maritimes, le Capitaine Ricardo Falcao, Président, Association des pilotes maritimes du Brésil, CONAPRA, M. Paul Kirchner, Directeur général et avocat principal, Association des pilotes maritimes des États-Unis, et le Capitaine Simon Pelletier, Président, Association des pilotes maritimes du Canada

Un retour sur...



Les gouvernements du Canada et du Nouveau-Brunswick investissent dans la sécurité en supportant SmartATLANTIC

Une aide financière pour le déploiement d'une bouée ultramoderne fournissant en temps réel des données météorologiques et hydrologiques précises servant à l'établissement de prévisions à haute résolution sur les conditions météorologiques et sur le régime des vagues a été annoncé le 15 août dernier à Saint Jean par les gouvernements du Canada et du Nouveau-Brunswick. Le projet, partie intégrante de l'initiative *SmartATLANTIC* (www.smartatlantic.ca), est le fruit de plusieurs années d'efforts de la part de l'APMC en collaboration avec l'Administration de pilotage de l'Atlantique, l'Administration portuaire de Saint Jean, la Garde côtière canadienne et le *Institute for Ocean Research Enterprises*. La bouée *SmartATLANTIC* aidera à réduire les incidents potentiels et à favoriser le commerce maritime de produits énergétiques dans la région, comme le gaz naturel liquéfié (GNL) et les produits pétroliers. Rodney Weston, député fédéral de Saint Jean, et l'honorable Trevor Holder, ministre du Tourisme, du Patrimoine et de la Culture, représentaient le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial.



La Soirée du Hockey à St. Catharines!

La cinquième édition de ce qui est maintenant devenu une tradition estivale bien implantée dans la région – La Soirée du Hockey à St. Catharines – s'est déroulée le 14 août dernier. L'événement est une initiative du député Rick Dykstra et, une fois de plus, s'est avéré un vif succès. Au fil des ans, l'initiative a permis de recueillir plus de un demi million de dollars pour Centraide. L'APMC (représentée par le capitaine Brett Walker, directeur de l'APMC et Vice-président de la *Corporation of Professional Great Lakes Pilots*, ici à gauche de Rick, et le capitaine Mike Burgess, Vice-président de l'APMC pour la région des Grands Lacs, ici à sa droite) est fière de s'être associée à l'événement cette année encore et attend déjà avec impatience la prochaine édition!



Journée des pilotes au Chili

Le Président de l'APMC et de l'IMPA, le capitaine Simon Pelletier, a participé au mois d'août à la Journée des pilotes du Chili en compagnie des pilotes oeuvrant dans les ports et les canaux du pays. Ici, le capitaine Pelletier est accueilli lors d'une réception à Valparaíso par le Vice-amiral, Humberto Ramírez Navarro, Directeur Général du territoire maritime et de la marine marchande, l'entité responsable de la livraison et réglementation du pilotage au Chili.

DE VOTRE POINT DE VUE



Cette photographie nous vient du capitaine Martin Mangan, un pilote de la circonscription de pilotage du Haut Saint-Laurent et fut prise dans la section des 1000 Iles. Les photographies en page couverture nous ont aussi été offertes par le capitaine Mangan (à droite et à gauche) et le capitaine Simon Pelletier, de la circonscription de pilotage du Bas Saint-Laurent (au milieu).

Les pilotes maritimes opèrent par tous les temps, d'un bout à l'autre du pays, parfois en des conditions clémentes et en des lieux à la beauté spectaculaire mais parfois aussi en des conditions extrêmement éprouvantes. Nous apprécions recevoir toute photographie illustrant la profession de pilote et la nature de ce fascinant travail.

ÉPHÉMÉRIDES

DÉCEMBRE

05 | 80^e souper annuel du *Grunt Club*, Montréal

JANVIER

16 | 76^e souper annuel du *Marine Club*, Toronto

21-22 | Fédération maritime du Canada, *Mariners' Workshop 2015*, Vancouver

27-29 | *e-Navigation Underway*, Copenhague-Oslo-Copenhague

28-29 | Conférence *Cargo Logistics*, Vancouver

FÉVRIER

02-06 | 2^e rencontre du comité de l'OMI sur l'élément humain, et les normes de formation et de veille (HTW), Londres

MARS

09-13 | 2^e rencontre du sous-comité de l'OMI de la navigation, des communications, de la recherche et du sauvetage (NCSR), Londres

25-26 | Assemblée générale annuelle et rencontre annuelle du Conseil d'administration de l'APMC, Ottawa