



2006

Fédération
Maritime
du Canada



300 St. Sacrement,
Suite 326
Montréal, (Québec)
Canada H2Y 1X4
514 849-2325
Fax: 514 849-8774

www.shipfed.ca

Design:
ATOLL Direction Inc.

Photo:
Jocelin d'Entremont

2	Conseil d'administration 2006
3	Message du président du conseil d'administration
4 - 5	Rapport du président
6 - 7	Pilotage
8 - 9	Environnement
10	Sûreté et douanes
11 - 12	Membres des comités permanents
13	Membres
14	Membres affiliés
15 - 16	Compagnies représentées par les membres de la Fédération

Président



Paul Gourdeau
Fednav ltée.

Vice-président



David Cardin
Maersk Canada Inc.

Trésorier honoraire



Jim Stoneman
Atship Services Ltd.
(aussi Président du Comité
de district des Maritimes)



Michael Broad
Fédération Maritime du Canada
Président



Daphna Dvir
Zim compagnie israélienne
de navigation (Canada) ltée



Ross Kennedy
Robert Reford



Fritz King
Atlantic Container Line



Brian McDonald
Montship Inc.



Glenn Mifflin
Canadian Maritime Agencies Ltd.



Holger Oetjen
Hapag-Lloyd (Canada) Inc.



Bruce Partridge
Montship Inc.
Président,
Comité de district de
Terre-Neuve / Labrador



Alan Philp
Laden Maritime Inc.



Gordon Smith
F.K. Warren Ltd.



Robert Vandenende
Gresco ltée



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



Bryan Wilson
Agence océanique du
Bas Saint-Laurent ltée

message du président du conseil d'administration

L'année 2006 a été une année fertile en événements pour la Fédération. En effet, elle a dû aborder une vaste gamme de questions reliées aux politiques et aux opérations, tout en continuant d'accomplir sa mission de promotion d'un système de transport maritime sécuritaire, efficace, concurrentiel, respectueux de l'environnement et axé sur la qualité. Les principaux champs d'activité de la Fédération ont compris le développement et la mise en oeuvre de programmes visant à minimiser l'empreinte environnementale de l'industrie maritime, les questions de coûts et de niveau de service du pilotage dans l'est du Canada, et la promotion de mesures visant à faciliter les échanges commerciaux à l'ère de l'augmentation des mesures de sécurité à travers l'ensemble du réseau de transport. De plus, la Fédération a poursuivi ses efforts sur les fronts du lobbying et des relations gouvernementales, des activités de communication, et de la collaboration avec les autres associations maritimes en ce qui a trait aux questions d'intérêt mutuel et collectif.

Le conseil d'administration a tenu cinq réunions ordinaires au cours de l'année afin d'orienter la Fédération relativement à divers enjeux maritimes, d'identifier et de hiérarchiser les priorités de la Fédération, ainsi que de développer des stratégies pour le futur. La plus récente réunion du conseil s'est tenue à Ottawa dans le cadre de la journée annuelle des relations gouvernementales de la Fédération, sous le thème « Transport maritime international d'excellence, états côtiers d'excellence. » L'événement avait pour but d'offrir aux politiciens, aux parlementaires et aux hauts fonctionnaires une occasion de rencontrer des membres du conseil d'administration de la Fédération et d'échanger leurs idées en ce qui a trait à la navigation internationale. Les principaux événements de la journée comprenaient un dîner avec les représentants du Conseil maritime et industriel national (y compris le Sous-ministre des Transports, la Sous-ministre du Commerce international et le Commissaire de la Garde côtière canadienne); une série de réunions en après-midi entre les membres du conseil et des représentants de divers ministères et Comités permanents, suivi d'un cocktail en soirée auquel ont participé quelque cinquante députés, membres du personnel politique et bureaucrates. C'était la cinquième fois que la Fédération tenait un tel événement, et il s'est avéré un moyen efficace de rehausser le profil de la Fédération à Ottawa et d'offrir un forum où discuter des principaux enjeux de l'industrie.

Les comités de district de la Fédération ont contribué considérablement aux activités de la Fédération en représentant les intérêts de leurs régions respectives et en traitant des questions dont se préoccupent les membres locaux. J'aimerais remercier Jim Stoneman, président du Comité de district des Maritimes; David Watson, président du Comité de district de

l'Ontario; Bruce Partridge, président du Comité de district de Terre-Neuve / Labrador; et Sonia Simard, présidente du Comité de district de Québec pour leur précieuse contribution aux discussions du conseil d'administration. Leur participation a permis à la Fédération de répondre aux besoins de ses membres dans chaque région, et à s'assurer que la Fédération ait une vision globale des enjeux de l'industrie.

Les Comités permanents de la Fédération ont également continué leur excellent travail sur les grands dossiers de l'industrie. Le temps et l'expertise que les membres des comités apportent aux enjeux spécifiques constituent un facteur clé du succès de la Fédération. 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, de Comité de la Voie maritime, du Comité transport des passagers, du Comité transport intermodal et du Comité environnement pour leur implication dans les activités de la Fédération et pour leur volonté de jouer un rôle actif dans le développement du cadre à l'intérieur duquel l'industrie maritime évolue.

Un temps considérable ainsi que les ressources consacrés aux questions environnementales, la Fédération a créé un nouveau poste au cours de la dernière année, celui de directeur, affaires environnementales. Puisque ces questions étaient auparavant gérées par le directeur, opérations maritimes et le directeur, politiques et affaires gouvernementales en plus de leurs responsabilités déjà nombreuses, la création de ce nouveau poste assurera que la Fédération consacre le temps et les ressources nécessaires aux nombreux enjeux environnementaux de l'industrie, sans toutefois négliger d'autres questions clés.

La Fédération a eu le plaisir d'accueillir plusieurs nouveaux membres en 2006, tels que Echo Freight Inc. en tant que membre « de base », ainsi que Voyageur Marine Transport ltée et BIMCO en tant que membres affiliés. Au nom de tous les membres du conseil d'administration, je leur souhaite chaleureusement la bienvenue.

Enfin, j'aimerais profiter de cette occasion pour remercier mes collègues membres du conseil pour leur collaboration et l'expertise qu'ils ont si généreusement offerte tout au long de l'année, ainsi que le président et le personnel de la Fédération pour leur loyauté et leur soutien.

Paul Gourdeau
Président du Conseil d'administration



rapport du président

L'année 2006 a été marquée par de nombreux enjeux liés à la navigation commerciale. La Fédération a consacré une portion significative de ses ressources à relever les défis reliés à la protection de l'environnement, au pilotage, aux douanes et à la sécurité. Les questions environnementales ont continué d'occuper l'agenda de la Fédération, ainsi que les questions reliées au pilotage telles que les faiblesses de la structure législative régissant le système de pilotage, faiblesses qui sont devenues de plus en plus apparentes au cours de l'année. De la même façon, les questions liées aux douanes ont été une source de préoccupations pour la Fédération et ses membres, particulièrement en ce qui a trait au développement, par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), de politiques qui semblaient trop souvent en désaccord avec les réalités fonctionnelles de l'industrie du transport maritime. D'autres sujets d'intérêt ont compris le développement de règlements et processus visant à augmenter la sécurité, tant pour les navires que leur chargement; la ratification et la mise en œuvre, par le Canada, de plusieurs conventions internationales régissant les activités de navigation; et la promotion du concept de « Transport maritime international d'excellence, états côtiers d'excellence » en eaux canadiennes.

Quoique bon nombre de ces enjeux continueront sans aucun doute à jouer un rôle prépondérant pour la Fédération en 2007, de nouveaux enjeux sont à l'horizon tels que : l'entrée en vigueur de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et tous ses règlements, la réévaluation possible de la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* suite aux développements aux États-Unis et en Europe, le démantèlement de la Commission canadienne du blé par le gouvernement afin de terminer la situation de monopole dans la commercialisation du blé et de l'orge canadiens, et finalement, les résultats de la révision de la *Loi sur le pilotage*, en cours au moment de la rédaction du présent rapport.

Dans le cadre de l'exercice de planification stratégique entrepris en 2005, la Fédération a mené un sondage électronique auprès de ses membres en avril 2006 afin de déterminer le niveau de satisfaction des membres quant aux orientations, programmes et services offerts et quant au personnel de la Fédération. Il me fait plaisir de vous annoncer que, dans l'ensemble, les résultats du sondage étaient très positifs. La majorité des répondants

ont indiqué qu'ils voient la Fédération comme une ressource essentielle, particulièrement en ce qui a trait à ses services d'information et le support opérationnel, sa transparence et imputabilité, ainsi que la compétence de sa direction et de son personnel. Le sondage a également révélé de nombreuses informations utiles sur des éléments tels que les pages les plus consultées sur le site Web de la Fédération, le niveau d'implication des membres face aux services spécialisés comme la formation et le perfectionnement, et le degré d'appréciation du rôle de la Fédération comme représentant de l'industrie. Le sondage fut un excellent exercice afin d'obtenir les commentaires des membres de la Fédération sur nombre de sujets, et permet d'assurer que les programmes, services et orientations prises continuent de correspondre aux besoins et attentes de nos membres.

Une autre composante essentielle du plan stratégique mis en œuvre au cours de l'année était le développement d'un plan d'action pour guider les relations présentes et futures entre la Fédération et le gouvernement. Les composantes clés du plan comprennent l'établissement de contacts avec les nouveaux représentants du gouvernement traitant de dossiers reliés à l'industrie maritime; l'organisation de séminaires de formation et d'ateliers spécifiques sur l'industrie pour les partis politiques, députés et ministères pertinents; le lancement de journées maritimes au niveau provincial pour la Nouvelle-Écosse, Terre-Neuve et le Nouveau-Brunswick (tout comme celles qui se tiennent déjà au Québec, en Ontario et au niveau national), ainsi que le développement de processus internes afin d'optimiser la gestion des relations gouvernementales de la Fédération. Le plan prévoit également de renforcer les relations entre la Fédération et Environnement Canada, et de redoubler d'efforts pour coordonner les activités de Transports Canada et de l'Agence des services frontaliers du Canada quant aux questions de sécurité.

La Fédération a également développé un plan de communications en fonction des recommandations découlant du processus de planification stratégique et de l'évaluation des activités de communication de la Fédération en 2006. Les principaux éléments du plan comprennent la production de documents de qualité, la mise à jour et le renouvellement du site Web de



la Fédération, la recherche d'occasions de rédiger des articles et de présenter de discours par le personnel de la Fédération, le développement de relations avec des journalistes de la presse écrite ainsi que d'une liste de contacts média, et une plus grande sensibilisation du public face à l'industrie maritime et à ses enjeux. Le plan souligne également l'importance du développement de « fiches d'information », tant à propos du secteur maritime que des enjeux auxquels l'industrie fait face pour fournir au conseil d'administration, à la direction et au personnel de la Fédération un outil pour présenter un message cohérent et articulé aux médias et au grand public.

La conférence annuelle intitulée « Green Shipping : A New Licence to Trade? » s'est tenue à Montréal le 6 avril 2006, immédiatement après l'assemblée générale, et a été bien reçue par un grand nombre de parties prenantes de l'industrie. La conférence a pris la forme d'une table ronde de deux heures portant sur les défis environnementaux auxquels fait face l'industrie maritime. Parmi les membres du groupe de discussion on retrouvait des représentants du Port de Montréal, de la Voie maritime du Saint-Laurent, Environnement Canada, le Fonds mondial pour la nature, le propriétaire d'une compagnie de transport en vrac et celui d'une compagnie de porte-conteneurs. C'était la cinquième conférence qu'organisait la Fédération, et nous avons constaté que de tels événements constituent un excellent forum pour explorer les principaux enjeux du secteur maritime. Ces événements rassemblent sous un même toit les intervenants clés de l'industrie et renforcent le rôle de la Fédération en tant que principale source d'information et de sensibilisation concernant l'industrie maritime.

La Fédération a collaboré avec d'autres intervenants et associations de l'industrie maritime sur des questions d'intérêt commun, principalement via sa participation au forum de l'Alliance de l'industrie maritime du Canada (AIMC), qui regroupe les principales associations maritimes du Canada. L'AIMC a travaillé avec le commissaire de la Garde côtière canadienne afin de lancer un nouveau Conseil consultatif maritime pour établir un forum de discussion permanent entre le commissaire et l'industrie maritime, plus spécifiquement sur les services de la Garde côtière. La Fédération a également continué sa participation en tant qu'observateur au Conseil maritime et

industriel national (qui est composé de huit dirigeants de compagnies représentant l'industrie et des sous-ministres des Transports, des Pêches et océans, du Commerce international, de l'Environnement et de l'Industrie), et sa participation à l'Alliance verte, qui est un programme volontaire visant à démontrer et communiquer l'engagement de l'industrie maritime à traiter des questions environnementales de manière proactive et responsable.

La Fédération a continué de jouer un rôle de premier plan en matière de formation, principalement en offrant des versions en classe et en ligne du Certificat en transport maritime offert en collaboration avec l'Université Concordia, ainsi que des cours d'une journée sur le transport de marchandises dangereuses. En mai, la Fédération s'est associée à plusieurs organisations (le Comité sectoriel de main d'oeuvre de l'industrie maritime, Innovation Maritime, Sodes, et les Armateurs du Saint-Laurent) afin d'offrir un atelier d'une journée sur la gestion environnementale des navires incluant les aspects pratiques, lignes directrices et meilleures pratiques pour la mise en application des règlements environnementaux à bord des navires. Plus récemment, la Fédération a tenu au Port de Hamilton un séminaire d'une journée sur l'industrie maritime. Les participants comprenaient non seulement des membres du conseil d'administration et du personnel du port, mais également des représentants de la ville de Hamilton, des groupes environnementaux, des institutions d'enseignement, des locataires du port, des expéditeurs, des exploitants de navire et des fournisseurs de services maritimes, pour un total de plus de 100 participants.

L'année 2006 fut une année remplie de défis pour la Fédération, que son équipe a su relever avec enthousiasme, dévouement et professionnalisme. Il ne fait aucun doute que 2007 sera à cette image, et que la Fédération est prête pour de nouveaux défis.

Michael Broad
Président

Atlantique

Dans la région Atlantique, la proposition de l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) visant une majoration tarifaire globale de 7,3 pour-cent a fait l'objet d'une consultation approfondie avec les divers groupes d'utilisateurs, y compris la Fédération. Quoique la majoration ait entraîné des augmentations plutôt modérées pour des ports tels que Halifax (4 pour-cent), Canso (5 pour-cent) et Saint John (6 pour-cent), elle a eu un impact significativement plus grand sur des ports comme Placentia Bay (15 pour-cent) et St. John's (25 pour-cent). L'APA justifie l'augmentation proposée par les modifications à la réglementation qui sont entrées en vigueur en mai dernier, telles que l'augmentation des dimensions minimales des navires battant pavillon canadien sujets au pilotage obligatoire de 1500 à 5000 tonnes de jauge brute, éliminant ainsi le besoin en pilotes pour un nombre important de navires d'approvisionnement et de services dans des régions comme St. John's. En ce qui concerne Placentia Bay, la construction de deux nouveaux bateaux-pilotes pour la région au coût de 6,5 millions de dollars est la cause de l'augmentation de 15 pour-cent. Quoique les membres de la Fédération aient exprimé des inquiétudes en ce qui a trait aux augmentations tarifaires dans certains ports et auraient préféré que les coûts associés à la construction de nouveaux bateaux-pilotes soient facturés séparément, ils ont accepté les explications de l'APA pour l'augmentation proposée et n'ont pas jugé qu'une objection formelle était justifiée.

En avril, le président et le directeur, opérations maritimes ont rencontré les membres de la Fédération à Terre-Neuve et le chef de la direction de l'APA afin de discuter des problèmes reliés aux niveaux de service à Placentia Bay. Malgré la requête de la Fédération pour que l'APA ajoute de nouveaux pilotes à Placentia Bay, l'Administration s'est montrée confiante que la modification du règlement supprimant l'obligation de pilotage sur les services d'approvisionnement pour les navires de moins de 5000 tonnes de jauge brute résulterait en la disponibilité de deux pilotes additionnels, ce qui permettrait de résoudre les problèmes actuels de niveaux de service.

Grands Lacs

Dans la région des Grands Lacs, l'Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL) a mis en œuvre en septembre dernier une majoration tarifaire applicable sur une période de deux ans. Cette-ci comporte une augmentation globale de 2,5 pour-cent, ainsi qu'un changement du facteur de pondération applicable aux petits navires. Par conséquent, ces navires ont subi une augmentation de tarifs additionnelle de 8 pour-cent en 2006, puis une autre de 7 pour-cent en 2007. Ces derniers frais ont

été imposés pour remédier à une anomalie où les revenus des plus petites catégories de navires étaient insuffisants pour couvrir les coûts associés au travail des pilotes. Malgré le fait que la hausse tarifaire ait fait l'objet d'un appel par l'Association des armateurs canadiens, l'Office des transports du Canada (OTC) a statué en faveur de l'APGL.

L'APGL a également créé un tarif additionnel de 2 pour-cent en 2006, ayant pour but de collecter suffisamment de réserves monétaires pour permettre à l'Administration de répondre à la demande du Conseil du Trésor de diminuer sa dépendance face à une marge de crédit de 2 millions de dollars utilisée pour payer les factures mensuelles durant la première partie de l'année (avant le début des revenus générés par la nouvelle saison de navigation). Après la révision des bilans de l'Administration, de son budget, de ses résultats d'exploitation et de son analyse du flux d'encaisse, le Comité de pilotage de la Fédération a accepté que le tarif supplémentaire demeure en vigueur en 2007.

Du côté américain des Grands Lacs, la Garde côtière des États-Unis a imposé une augmentation de 5 pour-cent des tarifs de pilotage en mai dernier, ce qui s'ajoute à l'augmentation provisoire de 20 pour-cent entrée en vigueur en avril 2005. Le taux révisé a également augmenté le nombre de pilotes (de deux) requis pour le District international 1 (de Snell à Cape Vincent) et le Lac Ontario, et a éliminé les suppléments qui devaient être payés par les bateaux-pilotes dans la Detroit River. Plus récemment, la Garde côtière des États-Unis a créé un règlement intérimaire pour augmenter les tarifs de pilotage de 22,62 pour-cent à partir du 26 mars 2007. Au moment de la rédaction de ce rapport, le Comité de pilotage de la Fédération révisait la proposition et était en processus de consultation avec ses membres afin de déterminer la procédure à suivre dans cette situation.

Laurentides

Dans la région des Laurentides, beaucoup de temps et d'efforts ont été consacrés à l'étude de l'augmentation du barème de prix de 10,1 pour-cent proposée par l'APL pour le District 1. Suite à un appel par la Fédération, cette augmentation avait été renversée par l'Office des transports du Canada à la fin de l'année 2005. L'objection de la Fédération était basée sur l'impact des retards actuels dans le District 1, ainsi que sur l'écart entre les promesses de l'Administration de pilotage des Laurentides (APL) quant aux améliorations de service et celles qui ont véritablement été mises en place. L'APL a subséquemment fait appel de la décision de l'OTC auprès du Conseil privé, suite à quoi le ministre des Transports a désigné un médiateur (Alfred Popp, QC, ancien chef de la Section de l'amirauté de Justice Canada et ancien président du Comité

juridique de l'Organisation maritime internationale) afin de trouver une solution aux problèmes tarifaires et de service de l'APL qui serait acceptable pour toutes les parties impliquées. La Fédération a participé activement au processus de médiation, en rencontrant M. Popp à plusieurs reprises et en fournissant les informations pertinentes au dossier. Quoique la médiation se soit finalement terminée sans qu'une entente ait été conclue entre l'APL et la corporation des pilotes, M. Popp a présenté une série de recommandations afin de permettre aux deux parties de résoudre l'impasse actuelle.

Le développement suivant s'est produit en juin, lorsque le gouverneur en conseil, suite à l'appel de l'APL, a renversé la décision de l'OTC rejetant l'augmentation contestée du barème de prix de 10,1 pour-cent. Toutefois, cette décision était accompagnée d'une directive du ministre des Transports avisant l'APL et la corporation des pilotes de résoudre les points litigieux et d'établir une nouvelle entente en fonction des recommandations mises de l'avant par le médiateur, M. Popp. Les éléments clés de ces recommandations comprenaient la résolution des questions reliées à la navigation de nuit et au double pilotage; la négociation d'un contrat à long terme (cinq ans) avec des augmentations annuelles ne dépassant pas l'indice des prix à la consommation; l'élimination de la clause de productivité du contrat de service du District 1; l'allocation d'une réduction de 2 pour-cent dans le contrat de service actuel du District 1; et l'harmonisation des contrats de service du District 1 et du District 2. Malgré le fait que le ministre ait donné deux mois aux deux parties pour mettre en œuvre ces cinq recommandations, aucun progrès n'avait été réalisé à l'échéance de cette période.

En novembre, la Fédération a débuté un nouveau recours judiciaire devant l'Office des transports du Canada suite à la proposition de l'APL d'une nouvelle augmentation tarifaire de 4,5 pour-cent pour 2007 jugée nécessaire par l'Administration pour contrebalancer un déficit accumulé de plus de 7 millions de dollars. Malgré cela, la Fédération a soutenu que l'augmentation tarifaire proposée constituait une solution à court terme aux soucis financiers de l'APL et ne résoudrait en rien les problèmes systémiques qui avaient contribué à l'incapacité de l'Administration à respecter les cinq éléments clés contenus dans la directive du ministre. La décision de l'OTC n'avait toujours pas été rendue au moment de la rédaction de ce rapport.

Bilan

Suite à l'impasse dans la région des Laurentides, ainsi qu'à l'incapacité de la *Loi sur le pilotage* de fournir aux Administrations du pilotage un cadre et les moyens d'améliorer le service quand elles traitent avec des fournisseurs de service peu coopératifs,

Transports Canada a entamé une série de consultations sur le pilotage à travers le Canada au début de l'année 2007. Bien que les consultations soient limitées à la modification de trois aspects de la *Loi sur le pilotage*, la Fédération a utilisé le processus consultatif pour vérifier si les principaux objectifs de la législation, c'est-à-dire d'offrir un service de pilotage sécuritaire et efficace, étaient effectivement atteints. À cette fin, la Fédération a recommandé divers changements à l'opération et à la gestion du système de pilotage, y compris de repenser la structure de société de la Couronne sous laquelle les Administrations de pilotage fonctionnent; l'exclusion des fournisseurs de service comme membre au sein des conseils d'administration des Administrations de pilotage, et l'inclusion de lignes directrices dans la *Loi sur le pilotage* elle-même en ce qui a trait à la composition des conseils d'administration.

La Fédération a également présenté des commentaires sur les recommandations du groupe d'étude visant à amender la *Loi sur le pilotage*; à savoir, la structure de gouvernance régissant le fonctionnement des Administrations de pilotage, le dépôt des appels tarifaires auprès de l'Office des transports du Canada, ainsi que le processus actuel de révision de la réglementation. En ce qui concerne la structure de gouvernance régissant le fonctionnement des Administrations de pilotage, la Fédération a exprimé son appui à une proposition de modification de la *Loi sur le pilotage* afin de permettre aux Administrations de pilotage d'embaucher simultanément des corporations de pilotes et des pilotes, ce qui donnerait aux Administrations une plus grande flexibilité dans la gestion du système de pilotage. La Fédération a également recommandé que l'arbitre dans le processus de sélection de l'offre finale ait accès à toutes les informations qui peuvent être pertinentes pour évaluer laquelle des deux offres devrait être retenue, et qu'il ait le pouvoir de rejeter les deux offres finales et de relancer le processus si nécessaire. En ce qui concerne le processus d'opposition de l'OTC, la Fédération s'est vivement opposée à la proposition de remplacer celui-ci par une période de commentaires de 30 jours, notant au passage que l'OTC offre aux utilisateurs un forum neutre pour entendre leurs commentaires sur les questions tarifaires et de service. Enfin, en ce qui a trait au processus actuel de révision de la réglementation sur le pilotage, la Fédération a recommandé de l'encadrer dans des délais plus courts et de continuer l'effort de modernisation du processus d'évaluation des risques.

En plus d'inclure les commentaires ci-dessus dans son mémoire destiné au groupe d'étude, la Fédération a participé aux audiences qui ont eu lieu à Terre-Neuve, au Québec et en Ontario, où elle a discuté des questions tarifaires et de service spécifiques aux régions de l'Atlantique, des Laurentides et des Grands Lacs. La Fédération était également présente à l'audience finale à Ottawa, où elle a présenté un sommaire de ses commentaires sur ce sujet crucial.

Gestion des eaux de ballast

La nouvelle réglementation canadienne en matière de gestion des eaux de ballast est entrée en vigueur en juin 2006 après des discussions et des consultations approfondies avec l'industrie. Le Code de meilleures pratiques pour la gestion des eaux de ballast de la Fédération a été incorporé à la réglementation, et celle-ci a été harmonisée autant que possible aux exigences de la Garde côtière américaine et à la Convention internationale pour la gestion des eaux de ballast de l'OMI. La nouvelle réglementation exige que tous les navires aient un plan de gestion de l'eau de ballast à bord à compter du 8 décembre 2006.

Du côté des États-Unis, l'État du Michigan a publié l'été dernier une ébauche de permis exigeant que tous les navires océaniques effectuant des opérations portuaires dans cet État obtiennent un permis du Michigan Department of Environmental Quality (MDEQ), à partir du 1er janvier 2007 indiquant a) qu'ils ne déverseront pas d'espèces aquatiques nuisibles; ou b) qu'en cas de déversement d'eau de ballast, ils utiliseront l'une des quatre méthodes de traitement de l'eau de ballast à bord (aucune d'elles n'étant disponible sur le marché ou approuvée par l'OMI). La Fédération a fait plusieurs démarches en relation avec cette proposition, demandant aux législateurs du Michigan de se conformer aux délais de l'OMI quant à l'installation de technologies de gestion des eaux ballast (2009 pour les nouveaux navires, et une période d'introduction progressive jusqu'à 2016 pour tous autres navires), et de reconnaître dans l'intervalle l'échange des eaux de ballast comme une méthode de gestion efficace. Malgré le fait que cette nouvelle exigence soit maintenant en vigueur, la Fédération demeure prudemment optimiste quant aux résultats des démarches entamées en collaboration avec d'autres groupes et ayant pour but de retarder l'implantation de la mesure. D'ici là, l'impact de l'exigence de permis ne sera pas ressentie avant l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent à la fin mars.

Réglementation sur la prévention de la pollution par les navires

En juin dernier, Transports Canada a publié un nouveau règlement sur la prévention de la pollution par les navires et les produits chimiques dangereux, qui a été conçu afin de consolider et de mettre à jour les mesures actuelles de prévention de la pollution pour les eaux sous juridiction canadienne. La réglementation comprend la compilation des exigences réglementaires existantes sous la Loi sur la marine marchande du Canada, ainsi que de nouvelles dispositions qui permettront

au Canada de ratifier les Annexes IV, V et VI de la Convention MARPOL et d'adopter la Convention sur le contrôle des systèmes antiallure. Les nouvelles exigences comprennent : des normes d'approbation plus sévères pour les nouveaux équipements de filtrage d'hydrocarbures et des alarmes pour eaux de cale, l'obligation pour les navires de noter les procédés de traitement des eaux usées et d'obtenir des reçus pour la vidange aux installations de pompage à terre, la révision de la définition de « déchet » qui comprend maintenant les résidus de cargaison non toxiques, et des mesures pour l'inspection et la certification des navires en conformité avec la réglementation sur les émissions atmosphériques. Les commentaires qu'a soumis la Fédération à Transports Canada, développés suite à la consultation du Comité environnement, offrent un soutien général au nouveau règlement tout en réitérant la requête d'accélérer l'implantation des installations de réception.

Rapport sur les niveaux d'eau du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent

La Commission mixte internationale a complété son étude de cinq ans sur le développement d'un nouveau plan pour la réglementation des niveaux d'eau du lac Ontario, et a présenté le produit final en mai dernier. Le rapport proposait trois plans possibles (A+, B+ et D+), chacun offrant divers avantages économiques et environnementaux. Après avoir étudié le rapport et consulté d'autres intervenants de la navigation commerciale, la Fédération a soumis une réponse détaillée et exprimé son soutien au Plan D+, qui représente l'option la plus souhaitable pour l'industrie maritime puisqu'il améliore la stabilité des niveaux d'eau sans augmenter le risque d'inondation en amont ou en aval. Malgré le fait que ce plan serait bénéfique pour toutes les parties prenantes (en particulier pour la production d'hydroélectricité, la navigation de plaisance, les riverains et la marine marchande), les groupes de conservation et les propriétaires de bateaux de plaisance s'y sont opposés car les deux plans alternatifs (A+ et B+) offrirait des avantages additionnels et assurent des niveaux d'eau plus élevés, particulièrement pour le lac Ontario.

Protocole d'entente TC/EC

La version finale du *Protocole d'entente sur la collaboration des parties dans le cadre de l'application des lois sur la prévention de la pollution et la faune en matière de protection du milieu marin contre la pollution marine causée par les navires* a été signée par les sous-ministres de Transports Canada et Environnement Canada en juin dernier. Lors de discussions préalables avec les ministères, la Fédération a émis des

recommandations afin que le protocole d'entente soit modifié pour indiquer explicitement que Transports Canada est l'autorité responsable de tous les déroutements et des immobilisations de navires en mer, ainsi que dans les cas où la responsabilité ministérielle n'est pas claire. Quoique le gouvernement n'ait pas donné son accord pour modifier le protocole d'entente sur cette question (puisque la législation donne des responsabilités au niveau de l'application à Environnement Canada), Environnement Canada s'est engagé à consulter Transports Canada pour tous les cas impliquant des déroutements et des immobilisations afin d'éviter des délais inutiles pour les navires. Le gouvernement a également donné l'assurance que toute section du protocole d'entente exigeant des modifications pourrait être révisée et commentée à la conférence nationale du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). Les changements seront considérés seulement après que cette révision ait été réalisée et des commentaires aient été envoyés.

Convention sur les substances nocives et potentiellement dangereuses

La Fédération a travaillé avec la section de la politique maritime internationale de Transports Canada pour la mise en œuvre de mécanismes permettant la ratification de la Convention sur les substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD). La Convention offre un régime d'indemnisation à deux volets dans les cas de déversement, le premier volet étant payé par le propriétaire du navire, et le second par un fond d'indemnisation international qui est financé par des prélèvements sur les chargements de substances dangereuses et nuisibles (au-dessus d'un seuil de 20 000 tonnes) reçus par les terminaux maritimes dans les pays signataires.

Pratiques exemplaires pour la gestion des eaux huileuses

Au cours de l'année, le Comité de l'Environnement de la Fédération a révisé le *Code of Best Practices for Managing Oily Water Waste in Ships' Engine Rooms*, lequel remplace l'ancien *Code of Best Practices for Bilge Water Management*. Le Code est conçu pour être utilisé à bord des navires comme outil d'amélioration des pratiques de gestion des eaux huileuses et pour faciliter la conformité à la législation canadienne et aux obligations de la Convention MARPOL. La Fédération a récemment produit une version plastifiée du Code pour afficher à bord des navires opérés par ses membres. Il devrait s'avérer extrêmement utile, non seulement d'un point de vue opérationnel, mais également comme moyen de démontrer la diligence

raisonnable et la conformité au projet de loi C-15 (Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs).

Forum Atlantique

En 2006, la Fédération a mis sur pied le Forum Atlantique, lequel a pour but d'offrir un forum pour aborder les questions environnementales spécifiques à la marine marchande et ses activités connexes dans les provinces de l'Atlantique. Le Forum comporte trois groupes de travail (Nouvelle-Écosse, Terre-Neuve, et Nouveau-Brunswick / Île-du-Prince-Édouard), chacun rassemblant des membres de la Fédération, des représentants du gouvernement fédéral et provincial, de groupes environnementaux, d'institutions universitaires et autres intervenants. Les éléments du mandat de chaque groupe sont d'identifier et d'établir les priorités quant aux principales questions environnementales reliées à la navigation commerciale, et le développement d'un plan d'action environnemental comportant des actions individuelles et collectives. Le Groupe de travail de la Nouvelle-Écosse, qui a été le premier à être mis sur pied, s'est réuni deux fois dans l'année et a identifié cinq enjeux clés qui seront suivis du développement d'une stratégie environnementale. Le Groupe de travail de Terre-Neuve a tenu sa rencontre inaugurale à St. John's en janvier dernier, tandis que le Groupe de travail du Nouveau-Brunswick / Île-du-Prince-Édouard s'est réuni pour la première fois en mars.

Base de données des programmes environnementaux

La Fédération a continué de développer sa *Base de données des programmes environnementaux*, qui est un compendium des programmes environnementaux (politiques, lignes directrices, meilleures pratiques et rapports annuels) qui ont été développés par des entreprises de transport maritime, des associations maritimes et autres intervenants à travers le monde. La base de données a été conçue dans le but d'offrir un aperçu des activités et engagements environnementaux d'une organisation à un moment donné, et pour servir de « boîte à outils » et de source d'information pour l'industrie maritime afin de mesurer et / ou d'améliorer leur propre performance environnementale. La base de données contient actuellement environ 150 programmes et en est à ses dernières étapes de programmation, suite à quoi elle sera soumise aux membres de la Fédération pour révision et commentaires. L'intention est de rendre la base de données accessible à tous les membres (et éventuellement au grand public) à partir du site Web de la Fédération.

sûreté et douanes

Règlement sur la sûreté du transport maritime

La Fédération a participé à plusieurs rencontres à Halifax et Montréal au cours de l'année portant sur le nouveau *Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime* proposé par Transports Canada. Selon la nouvelle réglementation, les individus oeuvrant dans les secteurs du transport de conteneurs et de passagers aux ports de Halifax, Montréal et Vancouver devront obtenir l'habilitation de sécurité d'ici le 15 décembre 2007. Cette obligation sera étendue à d'autres ports et terminaux vauquiers (Québec, Saint John, St. John's, Toronto, Hamilton, Windsor, Prince Rupert et Victoria) à la fin 2008. La Fédération s'est impliquée dans la cartographie des processus portuaires afin de déterminer quels postes spécifiques exigeront l'habilitation de sécurité selon cette réglementation. Elle est aussi membre du Groupe de travail de Transports Canada sur l'applicabilité des règlements aux travailleurs portuaires, ainsi que du groupe sur les travailleurs hors-port, tels que les employés des transporteurs maritimes, les approvisionneurs de navires, les équipes de réparation, etc. La position de la Fédération quant à la question de l'habilitation de sécurité a toujours été que cette exigence devrait s'appliquer aux individus qui requièrent un accès direct au terminal et / ou au port, et que des mesures volontaires telles que celles du programme des douanes « Partenaires en protection » devraient être utilisées pour les autres individus.

Convention FAL

Au cours de l'année, la Fédération a entrepris de sensibiliser l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) à la Convention de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur la facilitation du trafic maritime international (Convention FAL), qui semble être peu connue au sein de l'Agence, malgré le fait que le Canada soit l'un des signataires de la convention. Une dimension importante de cet enjeu est que la Convention FAL est placée sous la juridiction de Transports Canada, ce qui signifie qu'une plus grande adhésion à ses dispositions exigerait que l'ASFC travaille de plus près avec ce ministère. Plusieurs modifications importantes à la Convention FAL sont entrées en vigueur en novembre 2006 et visent à encourager l'utilisation de systèmes électroniques pour l'échange de données et simplifier les procédures de façon générale afin de faciliter le commerce. Les nouvelles pratiques recommandées issues des amendements à la convention couvrent la transmission à un seul et même endroit des données concernant l'arrivée, le séjour et le départ des navires, des personnes ou du chargement (le principe de « guichet unique »); ainsi que l'utilisation pour la mainlevée et le dédouanement des passagers et du chargement des données déjà fournies avant l'arrivée. Étant donné le rôle potentiel de ces dispositions dans la facilitation du mouvement des importations et exportations au Canada, la Fédération continuera à sensibiliser l'ASFC quant à l'importance de travailler dans l'esprit de cette convention.

IPEC (Programme de l'information préalable sur les expéditions commerciales)

Suite à la mise en oeuvre du programme IPEC des douanes (lequel exige une déclaration électronique pour tous les envois maritimes transfrontaliers vers les États-Unis) en décembre 2005, la Fédération a continué à rencontrer les fonctionnaires de l'ASFC dans l'optique d'encourager l'Agence à harmoniser ses exigences IPEC avec celles des États-Unis. Après des discussions approfondies et de nombreuses démarches de la Fédération, il semblerait maintenant que l'ASFC consentira à reporter la déclaration de chargements en transit dans les Grands Lacs, ainsi que les chargements « frêt restant à bord » en provenance des États-Unis, jusqu'au 26 juin 2008. Cette décision sera révisée à nouveau en 2008 et modifiée si nécessaire.

Pendant ce temps, la troisième phase du programme IPEC a débuté le 18 janvier 2007 avec une date de complétion prévue pour 2012. Cette phase couvre les chargements routiers et ferroviaires en transit, les déclarations IPEC de chargements routiers et ferroviaires, les déclarations IPEC d'informations provenant des transitaires, des importateurs et des courtiers en douane, et les listes électroniques des équipages de transporteurs maritimes et aériens. La Fédération participera à plusieurs des sous-comités travaillant pour cette phase du programme, lesquels sont tous sous la responsabilité du CCACF (Comité consultatif sur les activités commerciales à la frontière) qui se réunit trois ou quatre fois par année. L'ASFC investit 431 millions de dollars dans la phase III, dans le cadre de l'Initiative pour une frontière sécuritaire.

Comité de planification à long terme pour les questions reliées aux navires de croisière

Au cours de l'année, la Fédération s'est jointe à la Northwest Cruise Ship Association pour former un nouveau comité visant à examiner les enjeux à long terme reliés à l'ASFC et à Immigration Canada. Le comité, qui comportera également des représentants d'autres associations de navires de croisière du Québec et de la région de l'Atlantique, abordera des questions telles que la récupération des coûts, la cotisation forfaitaire de 25 000 \$ du Ministère de l'immigration dans les cas de passagers non documentés, clandestins ou déserteurs, le nombre de ports désignés comme ports de navires de croisière par l'ASFC, et le nombre de bars permis à bord des navires de croisière. En ce qui a trait à cette dernière question, l'ASFC a reconsidéré sa décision précédente permettant un bar par cent passagers pour permettre un bar par pont. Un memorandum annonçant ce changement devrait être publié avant le début de la saison 2007 des navires de croisière.

Comité de pilotage

Ross Baldwin, McLean Kennedy inc.
Robert Calvé, Agence océanique du Bas Saint-Laurent ltée
Andrew Digby, Robert Reford
Christian Daviau, Agences Marine Montréal (M.M.A.) Inc.
Mike Kent, Services maritimes inchcape inc.
Ivan Lantz, Fédération maritime du Canada
Michael O'Morchoe, OOCL (Canada) Inc.
Donald Poirier, Hapag-Lloyd (Canada) Inc.
Tony Scalzo, Montship inc.
Robert Vandenberg, Gresco ltée
David Grieve, Fednav limitée (Président)

Comité des douanes

Chad Allen, OOCL (Canada) Canada inc.
Lisa Brown, Transport maritime Protos
Frank Caucci, Zim compagnie israélienne de navigation (Canada) ltée
Donny Coelho, Robert Reford
Bill Currie, Currie Maritime Corporation
Dan Crowe, Fednav ltée
Doug Davison, Montship inc.
Linda Hall, Atlantic Container Line
Jennifer Holmes, Holmes Maritime Inc.
Steve Holt, Montship inc.
Gabriel Lagunes, Maersk Canada Inc.
Denis Legoff, Hapag Lloyd (Canada) Inc.
Marlene Nassar, OOCL (Canada) Inc.
Jason Skorski, Norton Lilly International
Jim Moram, Fédération maritime du Canada (co-Président)
Heather Morrison, Maersk Canada Inc. (co-Présidente)

Comité de la Voie maritime

Marcos Antoniadis, Navitrans agences maritimes ltée
Andrew Digby, Robert Reford
Tony Dobsch, Motorships Colley ltée
Robert Muir, Gresco ltée
Philippe Roderbourg, Fednav ltée
Ivan Lantz, Fédération maritime du Canada (Président)

Comité des passagers

Agnieska Kroskowska, Cross Marine inc.
Ross Baldwin, McLean Kennedy inc.
René Castonguay, Administration portuaire de Québec
Henry Flight, Administration portuaire de St. John's
Lou Holmes, Holmes Maritime Inc.
Stephen Masters, Administration portuaire de Montréal
James Murphy, Ramsey Greig & Co. limitée
Lary Nolan, Administration portuaire de Halifax
Martial Savard, Robert Reford
Tony Scalzo, Montship inc.
Ivan Lantz, Fédération maritime du Canada (Président)

Comité du transport intermodal

Asad Amath, Zim compagnie israélienne de navigation (Canada) ltée
Al Race, Maersk Canada Inc.
Joe Berghello, Senator Lines (Canada) inc.
Brad Carter, China Shipping (Canada) Agency Co. Ltd.
David Daly, K Line Canada limitée
Fritz King, Atlantic Container Line
Steve Kwiaton, MSC (Canada) inc.
Brian McDonald, Montship inc.
Mustafa Mirfassih, MSC (Canada) inc.
Holger Oetjen, Hapag Lloyd (Canada) Inc.
David Quinn, Zim compagnie israélienne de navigation (Canada) ltée
Didier Vanal, CMA-CGM (Canada)
David Watson, OOCL (Canada) Inc.
Jim Moram, Fédération maritime du Canada (Président)

Comité environnement

Aiden Wadman – Société maritime CSL inc.
Bob Moore – Atlantic Container Line
Bruce Partridge – Société maritime CSL inc.
Denis Blondeau – Agence tanker SMK inc.
Capt. Scott Clegg – Société maritime CSL inc.
Fritz King – Atlantic Container Line
Jim Stoneman – Atship Services Ltd.
Jerry Stacey – North Atlantic Refining Ltd.
Lee Kindberg – Maersk Canada Inc.
Michael O'Morchoe – OOCL (Canada) Inc.
Phillippe Roderbourg – Fednav limitée
Caroline Gravel, Fédération maritime du Canada (Présidente)

Acro Navigation Inc.
Admiral Marine Inc.
Agence de pétroliers océaniques ltée
Agence Gibson Canadien et Global inc.
Agence maritime Aegean inc.
Agence maritime CMC inc.
Agence maritime Nortec inc.
Agence océanique du Bas Saint-Laurent ltée
Agence tanker SMK inc.
Agences CP Ships (Canada) Limitée
Agences maritimes de Sorel inc.
Agences maritimes Scandia inc.
Agences MCA Marine & Cargo ltée
Agences Marine Montréal (M.M.A.) inc.
APL (Canada)
Atlantic Container Line
Atship Services Ltd.
Canadian Maritime Agency Limited
Canmer Navigation Inc. inc.
Celtique maritime
China Shipping (Canada) Agency Co. Ltd.
China Ocean Shipping Co. (COSCO)
CMA – CGM (Canada)
Cross Marine inc.
Eastern Canada Towing Limited
Echo Fret Inc.
Evergreen America Corporation
Fednav limitée
F.K. Warren Limited
Fundy Shipping Ltd.
Fumcan Marine Limited
Gestion de bateaux Anglo-Eastern ltée
Goodfellow Shipping Agency Limited
Gresco ltée
Hampton courtiers maritimes Canada ltée
Hapag-Lloyd (Canada) Inc.
Holmes Maritime Inc.
K Line Canada limitée
H.E. Kane Agencies Limited
Lakehead Shipping Co. Limited
Les agences maritimes Poros inc.
Les courtiers maritimes Trillium ltée
Les industries McAsphalt ltée
Les transports Merada ltée
Maritime Laden inc.
Mathers Marine Agency Ltd.
McKeil Marine Limited
McLean Kennedy inc.
MSC (Canada) inc.
Maersk Canada Inc.
Montship inc.
Montship Maritime Inc.
Motorships Colley ltée
Navitrans agences maritimes ltée
North Atlantic Refining Ltd.
Norton Lilly International
NYK Line (Canada) inc.
Ocean remorquage Montreal inc.
OOCL (Canada) Inc.
Project Transport & Trading Ltd.
Ramsey Greig & Co. limitée
Remorquage et sauvetage McAllister inc.
Robert Reford
Seabridge International Shipping Inc.
Senator Lines (Canada) inc.
Services des transports de l'Alcan ltée
Services maritimes Inchcape inc.
Société maritime CSL inc.
Transport maritime Protos
Wagenborg Navigation Amerique du Nord inc.
Wallenius Wilhelmsen Logistics Americas LLC
Zim compagnie israélienne de navigation (Canada) ltée

membres affiliés

Administration de Pilotage de l'Atlantique
Administration de pilotage des Grands Lacs
Administration portuaire de Belledune
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
CTC Services
Courtage et transport Seamont Itée
Germanischer Lloyd
Halterm Limited
Institut maritime du Québec
L'Association des pilotes maritimes du Canada
Langlois Kornström Desjardins
Les Elévateurs des Trois-Rivières
Marine Press inc.
Newfoundland Transshipment Ltd.
Pictou Marine Terminals
Service de transport Trac-World
Société d'intervention Maritime, Est du Canada Ltée
Unitor Ship Services Canada
U.S. Great Lakes Shipping Association
Urgence Marine Inc.
Voyageur transport maritime Itée
Worldscale Association (London) Ltd.

compagnies représentées par les membres de la Fédération

A.S Bulk Handling
Abitibi Consolidated Inc.
Aimcor
Alcan Inc.
Alcan Shipping Services
Alcoa Steamship Co.
Alendal, Haugesund
Alendal, Rotterdam
Alliance Grain Inc.
American Iron and Metal Company Inc.
Atlantic Ro-Ro Lines
Atlantska Plovidba
Beluga Chartering GmbH
Bermuda Container Line
BHP Billiton
Bibby-Harrison Shipmanagement Services
BPB Canada
Brenntag, Montreal
British Steel – Steel Shipping
British Steel PLC
Brodin Shipping
BTC, Rappersvil
Bunge Roma
Canada Steamship Lines
Carnival Cruise Line
Celebrity Cruises
China Shipping Container Lines
Clear Water
Clipper Elite Carriers
Co-metals
CP Ships
Crowley Marine
Crystal Cruise Line
Cunard Line
Daiichi Chuo Shipping
David J. Joseph
Demerara Rum
Donsotank
Dowa Line Americas

Eaglebrook
EMR European Metal Recycling
Eramet Canada
Eric Thun AB
Falconbridge Nickel Mines
Fednav International
Fred Olsen Cruises
Gearbulk
Gorthon Lines
Great Lakes European Shipping
Hamburg Sud
Hannah Marine
Hapag-Lloyd Cruise Ship Management GmbH
Hawknet Ltd.
Heidenreich Marine
Herning Shipping DK
Herning Shipping NL
Hoegh Autoliners
Holland America Westours
Horizon Lines
ICEC, Canada
Indotrans
Internaut, Bremen
Internaut, Cyprus
Islamic Republic of Iran Shipping Lines
Italia Line
Italsov Spa
Jacor Scorpio Tanker Pool
Jo Tankers
Johan G. Olsen
Jumbo Navigation
Kent Lines
Krisax DK
Laurenne Shipping NL
Leif Hoegh & Co. A/S
Lithuanian Shipping Co.
Lockwood Bros
Lorstem
Louis Dreyfus

M W Beer
Maersk Sealand
Mar-Ocean Brokers Inc.
Martin Marietta
Maruba SCA
Melfi Lines
Metrofin Ltd.
MidShip Marine
Minsui OSK bulkers
Moran towing
MST Mineralien Schiffahrt und Transprot GmbH
Navios Handybulk
Neste Oil
Newco Ferrous
Nissan Motor Carrier Co. Ltd.
Nordana Lines
Nordtank DK
Norwegian Cruise Line
Ohlsson & Linde
Olof Brodin (Chartering)
Otto Danielsen
P & O Cruises
Pacific Basin Shipping (UK) Ltd.
Paltrans
Panocean
Paramount Enterprises International
Passat Shipmanagement Ltd.
PK Drycargo
Primal Shipmanagement
Princess Cruises
Pro Line Limited & Co GmbH
Project Lines
Quantum Tankers
Radisson Cruises
Rederi Transatlantic Services AB
Reederei Weser-Schiffahrts Agentur GmbH & Co.
Rio Tinto
Royal Caribbean Cruise Line
Safmarine
Saga Forest Carriers

Saga Shipping
Sanko Steamships
Saskatchewan Wheat Pool
Sassco
Seabourn Cruises
Seapartners
Seaway S.A.M.
Shinwa
Silversea Cruises
Sims Hugo Neu Global Trading
Sinochem Shipping Co., Ltd.
Smit-Lloyd BV
SMT
Solmar / universal
Star Shipping Inc.
Star Shipping N.Y. Inc.
Star Trading & Marine
Statoil
Stolt Nielsen
Stolt Parcel Tankers
The World Residencea
TMM Lines
Toko
Tokyo Marine Co. Ltd.
Transatlantic AB
Transatlantic Shipping
TST, New York
Turkish Cargo Lines
Tube City IMS
UBC
V. Ships Leisure
Van Ommeren Clipper
VW Transport GmbH & Co. OHG
Wagenborg
Wallem Shipmanagement
Waterfront Shipping Company
Winslow Marine
XCan Grain
Zim Integrated Shipping Services