

POSIDONIA 2002

**CONVENTION DE L'INDUSTRIE MARITIME
SECTEUR CARGOS – CROISIÈRES**

2 – 9 juin 2002

Athènes, Pirée, Grèce

MISSION EXPLORATOIRE

Participants

**M^{ne} Marie-Josée Boissinot
Agence maritime Watson inc.**

**M. Alkis Scourtellis
Directeur du marketing
Navitrans, Agence maritime inc.**

**M. Réjean Leclerc
Conseiller
Secrétariat au transport maritime et à la
mise en valeur du Saint-Laurent**

Québec, le 24 juillet 2002

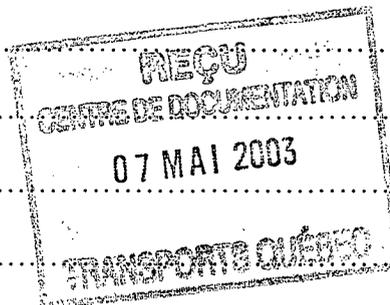
CANQ
TR
PST
TMAF
105

Secrétariat au transport maritime et à la mise en
valeur du Saint-Laurent
Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire
700, boul. René-Lévesque Est, 24^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Téléphone : 418-644-2908
Télécopieur : 418-646-6196

TABLE DES MATIÈRES

	Page
INTRODUCTION	2
1. POSIDONIA 2002 – Le Congrès – 3 juin	3
Image du transport maritime	5
2. HELMEPA, 20 ans d'engagement.....	6
3. POSIDONIA 2002, L'EXPOSITION – 4 au 7 juin 2002, Athènes, Pirée, Grèce.....	8
4. LES ENTREPRISES VISITÉES ET PARTICIPATION AUX ACTIVITÉS.....	9
Lundi, 3 juin.....	9
Mardi, 4 juin.....	11
Mercredi, 5 juin.....	12
Jeudi, 6 juin.....	15
Vendredi, 7 juin.....	16
5. LES GRECS SONT DES ACTEURS MAJEURS DU TRANSPORT MARITIME... 17	
Le drapeau grec a gagné du tonnage.....	18
Qu'y a-t-il de mauvais avec l'image?	19
Les opérateurs de traversiers et les croisiéristes sur la voie de la consolidation... 20	
CONCLUSION.....	20
RECOMMANDATIONS - POSIDONIA 2004.....	21
ANNEXE 1.....	24
ANNEXE 2.....	35
ANNEXE 3.....	36
ANNEXE 4.....	42



CANQ
TR
PST
TMAF
105

INTRODUCTION

M^{me} Marie-Josée Boissinot, d'Agence maritime Watson inc. de Québec, M. Alkis Scourtellis de Navitrans, Agence Maritime inc. de Montréal et M. Réjean Leclerc, du Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent du ministère des Transports du Québec se sont rendus en Grèce, à Athènes et au port du Pirée pour participer à l'Exposition POSIDONIA 2002 tenue du 3 au 7 juin dernier.

Les deux premières personnes ont pu bénéficier du programme d'aide en transport maritime – volet promotion, mis sur pied à la suite de la publication de la Politique de transport maritime et fluvial par le gouvernement du Québec en août 2001.

C'est avec plaisir que nous vous présentons le compte-rendu de notre participation à cet événement international de grande envergure où il serait judicieux d'y faire la promotion du système Saint-Laurent – Grands Lacs en partenariat avec les entrepreneurs maritimes et les autorités de la Voie maritime du Saint-Laurent canadienne et américaine auprès de la communauté maritime grecque lors de la tenue de la prochaine manifestation, soit POSIDONIA 2004, qui aura lieu en juin de cette année là.

Veillez accepter l'expression de nos sentiments les meilleurs.

1. POSIDONIA 2002 – Le Congrès – 3 juin

Ayez confiance en nous est le message aux armateurs de la vice-présidente de la Commission européenne en charge des transports.

Les relations difficiles entre les législateurs et les armateurs ont dominé la session d'ouverture du Congrès de POSIDONIA au Megaron, Athens Concert Hall, le 3 juin.

Le président de « l'Union of Greek Shipowners » John C. Lyras et la vice-présidente de la Commission européenne en charge des transports, M^{me} Lola de Palacio ont eu des échanges acérés. Cet événement ressemblait à une revanche depuis les débats chauds lors du dernier congrès de POSIDONIA en 2000 quand le commissionnaire européen avait parlé des phases préliminaires d'introduction des mesures appelées Erika I pour accélérer l'usage des coques double fond sur les pétroliers dans les eaux européennes. À partir de ce moment, le ton des discussions s'est considérablement transformé.

En introduction M. Lyras a chanté les louanges des secteurs du vrac et de la tradition grecque de l'esprit d'entrepreneurs individuels qui ont permis aux petits opérateurs de s'épanouir.

Il souligne que le secteur maritime n'a pas besoin d'être aiguillonné par une législation ad hoc conduite par une politique à courte vue.

M. Anoméritis, le ministre grec de la Marine Marchande a tiré dans les flancs de M^{me} Palacio. La Grèce devrait assumer la présidence du Conseil Européen dans le début de 2003, souligne-t-il et le pays reste la nation leader du monde maritime européen avec au moins 20 % du tonnage mondial sous son contrôle et il a et le droit et l'obligation de jouer un rôle de premier plan dans la politique à établir.

La politicienne Palacio a débuté par quelques points en sa faveur. Après avoir payé tribut à ses hôtes et au monde maritime grec, elle a référé au Congrès de POSIDONIA d'il y a deux ans quand un nombre de voix avait prédit le chaos à l'échelle mondiale ou même la rupture de l'offre de pétrole en Europe. C'est avec beaucoup de satisfaction que j'ai vu notre proposition non seulement ratifiée au niveau de l'Europe mais aussi adoptée par l'OMI. Cela a été indubitablement un des meilleurs succès de l'Europe sur la scène internationale depuis des années.

Sur les bases de ce succès, je vous demande d'avoir confiance en la Commission Européenne sur ce travail commun qui est d'étendre la position du secteur maritime européen dans le monde.

La vice-présidente de la Commission Européenne veut voir relever les défis qu'elle a mise de l'avant : restaurer la compétitivité de la flotte européenne, encourager la qualité du transport maritime, mettre en valeur la sécurité et la sûreté du transport

maritime, renverser le déclin du nombre de marins, faire la promotion de la compétition du libre marché dans les aires portuaires. Toutes ces composantes font partie de l'agenda de Bruxelles.

Regardant l'initiative Marco Polo pour encourager le transport maritime sur courtes distances, M^{me} Palacio exprime le désir de transférer du cargo du réseau routier congestionné au transport maritime pour des raisons environnementales.

M. Lyras saisit l'allusion se référant aux discussions tendues du dernier Congrès POSIDONIA et qu'il trouve agréable à entendre à ses oreilles telle une douce musique que le transport maritime est reconnu comme mode de transport le plus respectueux de l'environnement. Cette remarque a été saluée par une salve d'applaudissements venus des 800 délégués dans la salle.

Plus tard, le ministre Anoméritis a été mis à l'avant scène quand le modérateur, M. Christopher Hayman lui a demandé de répondre aux explications de M^{me} Palacio, pourquoi l'Europe avait appliqué pour joindre l'OMI.

Privément, l'idée a rencontré de considérables résistances dans les cercles maritimes établis à savoir qu'il voulait politiser un forum technique.

M^{me} Palacio a dit qu'en joignant l'OMI, l'Europe agira comme catalyseur pour ouvrir les marchés qui sont encore trop fermés, citant en exemple de récent accord bilatéral maritime Chine – Europe.

Le fait que nous soyons dans un âge de haute technologie, le transport maritime demeure une communauté d'entreprises basée sur les personnes et le thème qui émerge de la dernière réunion du matin.

Cette situation est difficile à admettre, mais elle ajoute au dynamisme de notre industrie commente le président du Congrès, M. John C. Lyras.

M. K. H. Koo, président de « Hong Kong Shipowners Association » rappelle à l'audience que la Chine a été une puissance maritime dans le Moyen Âge quand l'Europe en était à ses phases de découvertes.

L'Asie ré-émerge plutôt qu'elle développe une région maritime et est pleinement engagée à jouer un rôle de premier plan dans le développement d'une industrie maritime de qualité.

Il lance un appel aux législateurs à Bruxelles, Washington et Londres, de considérer l'Asie et le secteur maritime asiatique quand ils débattent au sujet de nouvelles législations affectant le maritime.

M. Rosendo Zambrano, directeur de Pemex International of Mexico, a continué sur un thème régional quand il a prédit les tendances futures dans le transport maritime des produits énergétiques.

Même si le pétrole demeure le combustible dominant, la part du gaz naturel liquéfié générant de l'électricité s'élèvera à 28 % en 2015, prédit-il, signifiant qu'il y aura plus de transporteurs maritimes de LNG avec une majorité se destinant vers l'Asie.

M. George P. Dertilis de l'École des Hautes Études en sciences sociales à Paris admet être un étranger qui n'est pas impliqué dans le secteur maritime, celui des banques ou des réseaux affiliés. Il a livré un exposé stimulant à savoir comment la communauté maritime grecque et sa diaspora internationale n'a pas seulement survécu mais s'est développée positivement dans les deux siècles suivant la révolution du pays. Ceci est dû principalement à son unique création des réseaux savamment bâtis autour de l'aspect religieux, ethnique, familial, de parenté dans lesquels ils sont capables de transférer des fonds, de l'information et de l'expertise conduisant à la mobilité sociale et économique de ses membres et la dilution des risques individuels.

De telles structures se sont révélées être extrêmement flexibles adaptables et capables d'un renouveau constant s'avérant de façon surprenante être modernes, malgré ses origines traditionnelles.

Cependant, il questionne le fait observé dans certains cercles que le manque de structure corporative du monde maritime grec pourrait s'avérer un handicap dans le futur.

M. Richard du Moulin de l'Intrepid Shipping et ancien président d'Intertanko pense que la plus grande pierre d'achoppement était pour sa profession d'opter pour le produit moins dispendieux au prix le plus bas selon le hasard quand il s'agit de nouvelles constructions maritimes, une pratique qui ne serait pas tolérée dans le domaine de l'aviation. Ce facteur est largement à blâmer concernant l'image négative du transport maritime.

- **Image du transport maritime**

Surprise, le transport maritime a une pauvre image aux yeux de la population en général et l'industrie maritime doit faire des actions pour polir son image face à ces idées préconçues.

Ce n'est pas un travail facile. Il doit être entrepris à travers un effort collectif pour présenter une meilleure image de l'industrie qui doit être offerte en priorité au public. M. Stelios Haji-Ioannou, président de Easy Group et maintenant un ex-cadre de l'industrie maritime n'est pas surpris qu'il y ait temps d'idées préconçues à propos du maritime. Aucune autre industrie n'est aussi controversée, combattue, n'a aussi mauvaise presse, déclare-t-il.

Comme d'autres conférenciers, il croit que des actions doivent être entreprises et à travers des solutions parfois radicales prenant ainsi plusieurs délégués par surprise.

M. Tom Mangold, un reporter d'expérience à la BBC, affecté au programme des affaires courantes, a dit que chaque incident maritime peut être retourné avantageusement et que des mauvaises nouvelles peuvent se changer en bonnes nouvelles. Puis, il dit que le transport maritime est une industrie qui se meut plus lentement que n'importe quelle autre. Vous êtes une industrie qui réagit au lieu d'être proactif.

Ancien président d'Intertanko, Richard du Moulin souligne que l'organisation des propriétaires de navires citernes a réalisé le besoin de prévenir dans le temps un incident et de se préparer en conséquence à savoir envisager les voies dans lesquelles on peut faire un usage positif de la publicité générée par un accident.

En outre, l'Association regarde plus attentivement les chemins à suivre pour que son message soit plus accrocheur, devienne plus actif, qu'il plaise aux législateurs tout en faisant un effort majeur pour utiliser sagement les méthodes de relations publiques pour améliorer son image dans le milieu des vracs liquides.

Il a dit qu'Intertanko échange maintenant plus étroitement avec les législateurs et les régulateurs et que cette action a un effet très positif.

La transparence apparaît être le facteur clé et s'avère vitale pour la sécurité.

2. HELMEPA, 20 ANS D'ENGAGEMENT

Juin de cette année marque le 20^e anniversaire d'HELMEPA depuis que des représentants du « Panhellenic Seaman's Federation » et l'Union of Greek Shipowners se sont mis ensemble pour former HELMEPA (Hellenic Marine Environment Protection Association) matérialisant ainsi la vision de M. George P. Livanos.

À travers la Grèce, cette organisation a fondé ses assises et a pris racine. Des représentants de 7 MEPA de différents pays se sont réunis au Pirée les 3 et 4 juin pour célébrer le 20^e anniversaire de cette organisation internationale. Ce sera la première fois qu'HELMEPA réunit ensemble des représentants de Cymepa (Chypre) Britmepa (UK), Turmepa (Turquie) Urumepa (Uruguay) Philmepa (Philippines) et Ausmepa (Australie) et les bâtisseurs d'une nouvelle organisation dans le Golfe.

Dans son message de félicitations, le secrétaire général de l'OMI (Organisation maritime mondiale) M. William A. O'Neil (un ancien président canadien de la Voie maritime du Saint-Laurent) a dit qu'HELMEPA fait depuis 2 décennies campagne

avec grand succès dans la lutte contre la pollution maritime en complémentarité avec la réglementation de l'OMI.

Vous vous attaquez au problème de pollution maritime d'un angle différent mais complètement complémentaire à celui de l'approche réglementaire qui est suivie par OMI.

Votre déclaration de base mentionne que la législation et la politique seules ne peuvent prévenir des accidents en mer ou la pollution maritime. Il continue. « Vous vous organisez pour engager le cœur et l'esprit des individus qui ont l'habileté individuellement ou collectivement pour faire la différence ».

M. O'Neil souligne l'influence qu'HELMEPA a sur les jeunes, les futurs gardiens de l'environnement pour comprendre de façon mature les rapports des individus sur notre planète.

Quelques 105 compagnies administrant 500 navires de 40,13 millions dwt sont des membres réguliers ou des membres associés. 34 autres entreprises non impliquées dans le maritime en sont membres. Près de 12 000 marins de toutes catégories et spécialisés sont des membres actifs de l'Association HELMEPA.

Durant l'année 2001, un total de 768 personnes ont participé au programme d'entraînement d'HELMEPA.

Le président d'HELMEPA, M. Nikos Ptsakos, a offert une réception au Megaron, le centre de Concert d'Athènes, pour souligner le 20^e anniversaire de fondation de l'Association. Une seconde célébration sera tenue à l'hôtel Metropolitan d'Athènes.

Le président d'HELMEPA, Nicholas Tsakos a été l'hôte d'une réception de plus de 1 000 personnes dans le foyer du Megaron, Centre de Concert d'Athènes après la journée de Congrès POSIDONIA 2002 dont le président était M. Themis Vokos. Ont assisté à cette réception les personnalités suivantes : le président de Ceres Shipping, le directeur général d'HELMEPA, M. Dimitri Mitsatsos, le président de Turkish Shipowners Organisation, le ministre des Transports de la Turquie, le ministre des Transports et de la Marine Mercantile de Grèce, M. George Anomeritis, le président de l'American Hellenic Chamber of Commerce, M. Stephanos Costopoulos, l'Ambassadeur des États-Unis en Grèce, M. Thomas J. Miller.

Remise d'un prix spécial à M. Mitsatsos d'HELMEPA pour son 20^e anniversaire d'engagement dans la protection de l'environnement.

À l'hôtel Metropolitan, l'organisation HELMEPA a présenté une conférence de presse suite à sa réunion annuelle où il a été décidé que désormais, compte tenu de l'importance de nombreuses organisations nationales de MEPA, le nouveau nom sera

INTERMEPA pour refléter le caractère international de cette organisation qui a pris naissance en Grèce sous le nom d'HELMEPA.

M. Dimitri Mitsatsos, directeur général d'HELMEPA, nous informe qu'un membre de la Garde côtière canadienne d'Halifax s'était engagé à représenter le Canada auprès d'HELMEPA, mais qu'il n'y a jamais eu de suivi à ce sujet. Il invite donc le gouvernement du Québec à être membre d'HELMEPA et à représenter le Saint-Laurent auprès de cette organisation internationale. Ceci répondrait en partie à la stratégie d'action 4.1.3 de la Politique de transport maritime et fluvial du gouvernement du Québec « Gérer de façon concertée et intégrée les activités maritimes et portuaires dans une perspective de développement durable » p. 38, et à la piste d'action suivante « s'assurer d'une participation accrue du gouvernement du Québec aux organisations canadiennes et internationales du secteur du transport maritime et aux divers organismes qui s'intéressent, quelles que soient les raisons, aux politiques économiques et environnementales liées au transport maritime dans le système Saint-Laurent – Grands Lacs, p. 39.

3. POSIDONIA 2002, L'EXPOSITION – 4 au 7 juin 2002, Athènes, Pirée, Grèce

Cette 18^e exposition internationale bi-annuelle a été présentée au Centre d'Exposition de l'Autorité Portuaire du Pirée où les exposants représentant plus de 1 630 entreprises venant de plus de 80 pays ont exhibé leurs produits et services dans plus de 1 500 kiosques dont 23 regroupés en pavillon national. Plus de 30 000 visiteurs fréquentent cette exposition.

Cette manifestation d'envergure internationale représente l'une des plus grandes démonstrations commerciales de l'industrie maritime à être présentée en Europe.

Ce congrès et cette exposition sont organisés par de nombreuses associations du milieu maritime mais plus particulièrement sous les auspices des autorités suivantes :

- The Greek Ministry of Mercantile Marine
- The Municipality of Piraeus
- The Hellenic Chamber of Shipping
- The Union of Greek Shipowners
- The Greek Shipping Co-Operation Committee of London
- The Union of Shipowners of Mediterranean Cargo Vessels
- The Greek Shipowners Association for Passenger Ships
- The Union of Coastal Passengership Owners

Les kiosques sont répartis sur 3 planchers du Centre d'exposition. Nous avons combiné des visites dans les entreprises et des visites à l'exposition POSIDONIA à chaque jour.

En août 1995, Navitrans a établi une succursale à Churchill au Manitoba et en août 1996 une autre à Vancouver.

Maintenant, Navitrans offre des services d'agence maritime à travers tout le Canada incluant la Voie maritime du Saint-Laurent où Navitrans sert des clients aussi bien dans les ports canadiens qu'américains.

En juillet 1998, Navitrans reçoit la certification ISO 9002 attestant la qualité des services offerts à ses clients au cours des ans.

Tous les navires consignés à Navitrans reçoivent l'assistance des principaux employés de la compagnie : Capitaine Markos Antoniadis, Capitaine Elias Mitrikas et M. Alkis Scourtellis qui partagent plus de 100 ans d'expérience dans le transport maritime et l'expédition.

Navitrans fait tous les efforts nécessaires pour être bien renseignés au sujet des développements se produisant localement ou internationalement dans l'industrie du transport maritime en étant membre des comités de la Voie maritime du Saint-Laurent, de la Fédération maritime du Canada. M. Alkis Scourtellis fait de la représentation internationale avec la Voie maritime du Saint-Laurent et plusieurs directeurs de marketing de différents ports.

Les représentants de Navitrans visitent annuellement leurs clients, échangent de l'information vitale avec eux et échangent au sujet de leurs préoccupations.

Services d'agence maritime

Les services d'agence maritime fournis par Navitrans comprennent le chargement et le déchargement des navires dans les domaines suivantes :

- marchandises générales, ensachage, projet cargo, matériel lourd, cargo frigorifique;
- produits forestiers, pâtes et papiers;
- verres, sable, ciment, charbon;
- concentrés, fertilisants, céréales, rebuts métalliques, acier, sucre et soufre;
- produits pétroliers et autres vrac liquides;
- conteneurs.

Navitrans fournit également les services d'agence maritime pour les navires de croisières dans les Grands Lacs et la Voie maritime autant du côté canadien qu'américain.

Services d'arrimage

Le Capitaine Elias Mitrikas a travaillé durant 19 ans comme Directeur des opérations et Surintendant maritime pour Empire Stevedoring de Montréal, Navitrans peut offrir ces services pour le chargement et le déchargement des navires des différents produits mentionnés plus haut.

Le bureau de Navitrans au Pirée, en Grèce, fait du marketing pour Navitrans et permet à l'entreprise d'être mieux informée sur toute la réglementation maritime internationale. Ce bureau est d'un grand recours pour participer à POSIDONIA et à NORSHIP à Oslo en Norvège et il contribue activement à préparer les missions commerciales faites en collaboration avec les voies maritimes canadiennes et américaines en Europe pour rencontrer les représentants des ports et de la communauté maritime en Allemagne, Angleterre, Norvège, Grèce, Hollande, Turquie, Chypre et Suisse et prochainement l'Espagne et la France.

Congrès POSIDONIA

HELMEPA Réception

Cocktail croisière à l'île d'Égée à bord du navire, Epirotiki Hydraiki Pleasure Cruises M/V Hermes.

Invitation : Ambassadeur des États-Unis, M. Thomas J. Miller
 Président de l'American Hellenic Chamber of Commerce, M.
 Stephanos Costopoulos
 Président de « Greek Passenger Shipowners Association, M.
 Andreas Potamianos

- **Lundi, 3 juin** **Capitaine Dimitros Bezantakos, Navigator s.a.**

Lors d'un voyage effectué à Vancouver, son navire a été immobilisé longtemps pour effectuer des réparations mineures. Des ateliers de réparation de navires lui ont coûté très cher et les attentes de réparation se sont soldées par d'autres coûts importants constituant des irritants majeurs et l'incitant à ne plus revenir au Canada.

- **Mardi, 4 juin** **M. Anthony Priovolos – Caribic Star, Athènes**

Cette entreprise détient le navire ARCADIA présentement ancré au port de Montréal. Elle a le mandat de trouver une vocation à ce navire de croisières qui a eu des problèmes avec les inspecteurs maritimes du Canada.

Caribic Star voudrait en faire un hôtel restaurant flottant dans le port de Montréal. M. Priobolos s'est informé de notre politique de transport maritime et fluvial et du programme d'aide en transport maritime. Nous lui avons signalé que le programme d'aide était réservé pour les entreprises ayant leur raison sociale au

Québec. Il recevra prochainement copie de la politique et du programme d'aide, version anglaise.

M. Dimitros S. Papagiannakis, Office Manager Imperium Ships Management S.A. Athènes, Grèce

M. Engin Kaptanoglu, Kaptanoglu Shipping Group, Istanbul, Turquie

Ces personnes ont évoqué la rigidité de l'application de la réglementation maritime par les représentants de la Garde côtière canadienne relative à la sécurité des navires dans le Saint-Laurent exigeant ainsi que des réparations mineures soient effectuées sur place avant le départ du navire.

Des problèmes ont été également soulevés concernant Douanes et Immigration Canada lors d'un passage de leurs navires à Baie-Comeau à l'occasion d'un changement d'équipage.

Ils font référence aux coûts élevés pour naviguer sur le Saint-Laurent dus au système de monopole de réparation navale (chantiers maritimes et ateliers de réparation) et à l'utilisation des remorqueurs.

- **4 juin , soirée**

Port du Pirée
Réception à bord du navire M/F SAMSUN

Suite à une invitation de Turkish Chamber of Shipping, MM. Erol Yucel, président et M. Cengiz Kaptanoglu, président du Conseil.

Présence de personnalités politiques dont le ministre des Transports de la Turquie et le ministre du Transport et de la marine Mercantile de Grèce.

- **Mercredi, 5 juin 2002**

Thenamaris Ships Management Inc.
Captain C.A. Boutsikas, Operations Manager
C. Dean Tseretopoulos, Manager, Technical Department
Christos Papadimitriou, Disbursements Department Manager
Captain P.N. Theodoridis Master Marines Operations Department
Konstantinos A. Mavraganis, Operations Department

Cette entreprise est une entreprise de gestion de navires avec plus de 30 ans d'expérience dans les services de transport maritime. Elle administre une flotte

Minerva Marine inc. dispose d'une flotte d'une vingtaine de navires-citernes modernes, dont la capacité varie de 45 000 à 150 000 tonnes deadweight (dwt).

Les principaux problèmes rencontrés par cette entreprise et leurs navires qui opèrent dans le Saint-Laurent se situent surtout durant l'hiver.

Ils souhaiteraient être informés en hiver de façon quotidienne sur les conditions météorologiques et des conditions de glace (Marie-Josée Boissinot leur référera à cet effet un site de la Garde côtière canadienne où ils pourront avoir des renseignements quotidiens à cet effet).

M. Gianniou devrait nous faire parvenir des commentaires écrits relatifs aux problèmes rencontrés dans le Saint-Laurent par les navires administrés par Minerva Marine inc.

Éventuellement, les principaux problèmes à déplorer sont les coûts élevés de la Garde côtière canadienne notamment au niveau des aides à la navigation et du déglâçage. Lorsqu'ils ont des réparations à effectuer à leurs navires dans le Saint-Laurent, ils mentionnent être à la merci des chantiers maritimes et des ateliers de réparation navale.

• **Mercredi, 5 juin 2002** **Capt. V. Constantinou, Goldenport
Shipmanagement Ltd Operations**

Le capitaine Constantinou nous fait état des problèmes rencontrés pour desservir la compagnie Alcan à Port-Alfred. Lors d'une escale d'un de leurs navires, il a dû attendre son poste à quai pendant dix jours avant de décharger sa cargaison. Voici les deux facteurs principaux :

- pour le déchargement des marchandises, il y a un ordre de priorité donné à chaque jour, le matin, qui donne lieu à du favoritisme, ce qui rend toute coordination de livraison et de changement d'équipage difficile;
- lorsqu'il vente, on doit arrêter les opérations de déchargement pour éviter l'émission de poussières sur la ville de La Baie.

L'ensemble de ces situations problématiques augmente considérablement les coûts d'opérations, compte tenu qu'elles allongent passablement le temps du navire au poste d'ancrage et à quai. Ces opérations inefficaces ont comme conséquence des pertes de contrats d'affrètement, compte tenu que le navire n'est pas disponible dans un temps raisonnable pour d'autres voyages prévus.

Ces inconvénients non négligeables font que le Saint-Laurent n'est pas très attrayant pour les armateurs et les navires opérant sur le « spot market ».

- **Mercredi, 5 juin 2002, mercredi soir** **Hôtel Astir Aphrodite Palace
Cocktail Reception – V Ships**

V. Ships se présente comme un partenaire global offrant des ressources techniques et humaines avec une grande connaissance et expérience pour fournir des services commerciaux, financiers, d'agences maritimes de consultation et de loisirs.

M. Tullio Biggi, le président de V. Ships est à la tête de la plus importante entreprise d'administration d'affaires maritimes au monde, avec la fusion récente de son plus grand compétiteur Acomarit.

L'industrie maritime, entre autres les compagnies de management, est formée par des douzaines de joueurs de différentes tailles très fragmentés. M. Biggi croit que dans les 5 prochaines années, il y aura de nombreuses fusions pour former pas plus que 4 joueurs majeurs importants dans ce secteur. Ce phénomène est observé aussi dans le secteur des compagnies de croisières internationales.

À cette réception, sont présents plus de 1 000 personnes, parmi lesquelles on retrouve des armateurs de navires de marchandises et de passagers, des membres de P & I. Club, des journalistes de magazines maritimes, des hommes politiques et des gestionnaires d'opérations maritimes.

Des rencontres et échanges avec plusieurs personnes témoignent que le Saint-Laurent s'avère un marché très peu attractif présentement. C'est le dernier marché où nous faisons des affaires quand on a peu ou pas de marchandises à transporter, on se résigne à y faire un voyage. Les coûts sont excessifs et la législation beaucoup trop rigide.

- **Jeudi, 6 juin 2002** **Madame Chrissie Palassis, Director, Cruise
Management Consultants
M. Lakis D. Venetopoulos, President, Zeus Group of
Companies**
 - **Zeus Casual Cruises**
 - **Harmony Cruises**
 - **Gallileo Cruises**

M^{me} Palassis qui est directrice d'une entreprise de consultation en administration des entreprises de croisières en Méditerranée et particulièrement en Grèce, nous a fait rencontré M. Lakis D. Venetopoulos, Président de Zeus Group of Companies, qui comprend notamment Zeus Casual Cruises, Harmony Cruises et Gallileo Cruises.

Cette entreprise possède aussi un réseau d'hôtels Resort en Grèce et à Athènes.

Compte tenu des événements du 11 septembre dernier à New York, les Américains qui sont normalement des grands consommateurs de croisières en Méditerranée et en Grèce en particulier, ont décidé de rester chez eux et de faire des croisières dans les Caraïbes à partir des ports de la Floride et de la Californie.

Cette situation se traduit par des baisses sensibles de fréquentation, des croisières en Méditerranée et en Grèce et libère des navires pour d'autres marchés dont le potentiel de développement est intéressant à savoir le Saint-Laurent et les Grands Lacs. Harmony Cruises dispose présentement de petits navires de croisières dont la capacité varie de 52 à 100 passagers. M. Venetopoulos serait prêt à s'engager sur le marché du Saint-Laurent et des Grands Lacs en 2004-2005. Il verrait une opération saisonnière dans cette région complétée par une opération hivernale dans les Caraïbes par exemple. Cette combinaison d'opération signifierait une opération sur une base annuelle.

M. Venetopoulos s'enquiert de notre politique de transport maritime et fluvial, de notre programme d'aide en transport maritime. Il s'informe des politiques de construction navale et souhaiterait contacter les « Tours Operators ». À notre retour, nous avons fait parvenir à M. Venetopoulos toutes les informations demandées.

M. Scourtellis indique que M. Tom Conley de la Great Lakes Coalition, serait une personne intéressante à contacter pour développer le marché des croisières dans les Grands Lacs, puisqu'il chapeaute tout un réseau de ports désirant développer le marché des croisières dans cette région.

- **Vendredi, 7 juin 2002** **M. Christo G. Anagnostou, General Manager
Oceanbulk Maritime SA**

Les services de transport maritime offerts au Canada sont très dispendieux. Lorsque nous avons des réparations à effectuer sur les navires, nous n'avons pas le choix du chantier ou des ateliers de réparations.

La Garde côtière canadienne et le système portuaire canadien sont sous le contrôle de l'État.

Durant l'hiver, si nous avons des réparations à effectuer sur le navire, même si elles sont mineures, nous devons les faire immédiatement. Ils immobilisent le navire aux Escoumins par exemple et nous devons attendre longtemps avant de repartir. Il nous semble que pour des réparations mineures, elles pourraient s'effectuer au port de destination en même temps que l'on procède au chargement ou au déchargement des marchandises. La Garde côtière canadienne est inflexible. Cette manière de procéder se traduit par des pertes de temps et des coûts engendrés excessifs et contribue à projeter une image négative auprès des armateurs.

Depuis le 1^{er} janvier dernier, il existe une nouvelle réglementation concernant le chargement de marchandises en vrac (céréales) « Block Loading Effects » (annexe 1). Il existe un manuel approuvé par les Sociétés de Classification à cet effet, qui est à bord des navires. Maintenant, pour les calculs de stabilité de chargement des navires, on doit obtenir l'approbation de la Société de Classification avant le chargement du navire. Compte tenu des décalages horaires à considérer, cette opération supplémentaire se traduit par des allongements du temps à quoi engendrant des coûts additionnels.

Il mentionne avoir eu un accident en entrant dans une écluse de la Voie maritime se traduisant par des dommages au système de propulsion et de la pale d'hélice. Il doit aller au chantier maritime, ce qui se chiffre par des coûts importants. Personne ne semble responsable de l'accident; pilote, personnel de l'écluse, etc...

• **Vendredi, 7 juin 2002** **Union of Greek Shipowners**

Plus de 3 500 invités ont assisté à cet événement parrainé par l'Union of Greek Shipowners où tout le gratin maritime grec et athénien était présent.

Le résumé des commentaires et échanges des personnes rencontrées sont les suivants :

« La business va où les coûts sont les meilleurs et où c'est le plus profitable pour les compagnies maritimes ».

Vous avez à réduire sérieusement vos coûts et rendre votre législation maritime plus souple, moins rigide. Il devrait avoir une meilleure coordination entre la législation et les services offerts et demandés.

Les nouvelles législations se sont traduites récemment par une augmentation sensible des coûts rendant le système Saint-Laurent – Grands Lacs moins compétitif par rapport aux autres grands marchés maritimes.

5. **LES GRECS SONT DES ACTEURS MAJEURS DU TRANSPORT MARITIME**

Ce n'est pas surprenant que le monde maritime veuille se rassembler au seuil de la naissance du transport maritime, soit en Grèce. Les Grecs s'avèrent des joueurs majeurs de l'industrie du transport maritime. Non seulement sont-ils des opérateurs du plus grand nombre de navires et de la plus grande capacité de transport maritime offerte qu'aucun autre groupe national, mais encore ils émergent comme une voix forte et puissante dans les corridors où les politiques internationales de transport maritime sont ébauchées.

En regardant l'industrie du transport maritime comme un tout, le changement caractérise l'industrie maritime grecque. Ce changement implique les atouts du transport maritime, la flotte et l'approche des opérations de la navigation par une jeune génération de propriétaires qui s'adapte au nouvel environnement d'opération et à la consolidation du marché.

Pour faire face à l'avenir, les Grecs se sont embarqués dans un programme de renouvellement massif de leur flotte dans lequel ils ont investi plus de 20 milliards de dollars pour l'acquisition de nouveaux navires que ce soit des projets de nouvelles constructions ou l'achat de navires de seconde main.

Les intérêts grecs contrôlent maintenant près de 3 500 navires de haute mer représentant un tonnage de 165 millions de tonnes (dwt) incluant 234 navires d'une capacité de 23,5 millions de dwt valant 6,8 milliards en construction dans les chantiers navals du Far East et de l'Europe de l'Est. De plus, comptons quelques 500 navires servant les besoins domestiques du pays, dont 400 sont engagés dans le vaste réseau de croisières et de traversiers en Grèce.

Toujours acheteurs agressifs de navires de seconde main, les armateurs grecs dans les 21 premières semaines de cette année ont dépensé 1,5 milliard pour l'acquisition de 155 navires d'une capacité de 7,5 millions de dwt. En même temps, les armateurs ont embarqué dans un super programme de démolition qui a vu retiré du marché 6 millions de dwt représentant près de 50% de tous les navires démolis cette année.

En outre, il y a 43 compagnies grecques qui gèrent des flottes de plus d'un million de dwt. Néanmoins, les flottes grecques sont généralement plus petites en terme de nombre de navires, mais elles ont des navires plus jeunes et plus grands de taille, un signe d'une consolidation croissante des entreprises.

Néanmoins, même si le nombre des bureaux maritimes est en déclin présentement, la banque de Grèce confirme que le transport maritime a injecté 3,456 milliards de dollars dans les coffres nationaux en 2001. L'industrie du transport maritime grec a gagné 8,156 milliards de dollars avec des dépenses autour de 4,7 milliards de dollars faisant de fortes contributions à l'économie grecque.

- **Le drapeau grec a gagné du tonnage**

Non seulement le drapeau grec contrôle la plus large flotte de navires au monde, les grecs administrent 20,5% de la capacité de transport maritime des vracquiers liquides pétroliers, 23,9% de la capacité d'autres vracquiers liquides et juste au-dessus de 20% de la capacité de vracquiers de produits chimiques.

La flotte maritime grecque représente le plus grand pavillon national au monde incluant 40% de la force commerçante maritime de l'Europe, en dépit du fait que

seulement 1 000 navires d'une capacité de 55 millions de dwt navigent sous pavillon national.

Le drapeau grec gagne en tonnage avec plusieurs nouvelles constructions qui seront bientôt délivrées sous son pavillon. Mais aussi, les Grecs utilisent 45 autres drapeaux différents à la recherche des coûts d'opérations plus économiques.

En janvier, le ministre Anoméritis a annoncé un premier train de mesures ayant pour but de rendre le pavillon grec plus attractif. Le « package slashed tonnage Tax » jusqu'à 70% sur certaines classes de navires sous pavillon grec et réduit par un tiers la taxe payée par les officiers. La taxe payée par les matelots est coupée par 50% la ramenant à près de 0, pavant ainsi la voie pour le retour au travail pour les matelots retirés.

Déclarant cette offre comme juste un commencement, le ministre Anoméritis a dit qu'il voulait présenter une seconde offre traitant de l'éducation maritime, de l'équipage, d'assurances et des autres secteurs sociaux. Mettant ensemble ces offres deviennent plus alléchantes pour les matelots pensionnés et bénéficieront des programmes de sécurité sociale.

Néanmoins, le président de l'Union des armateurs grecs, M. John C. Lycros, voit dans ces mesures un premier pas encourageant en couvrant les besoins de base pour aider les navires hauturiers à améliorer leur compétitivité à long terme. M. Lycros mentionne que cette offre reflète une politique réaliste pour la première fois depuis longtemps.

Les questions relatives aux matelots deviennent une action majeure pour le transport maritime grec et M. Lycros appelle à une politique nationale, à la tête de laquelle doit prôner le manque de main-d'œuvre expérimentée à la mer et à terre. Le futur du transport maritime grec est à ce risque, dit Lycros sans une nouvelle main-d'œuvre qualifiée et attirée par la profession.

- **Qu'y a-t-il de mauvais avec l'image?**

M. Lycros admet que l'image de l'industrie maritime est à la racine du problème. Les acteurs de l'industrie maritime ont besoin de présenter un profil positif du transport maritime dans les yeux et la tête des preneurs de décisions, politiciens et le public en général.

L'image de l'industrie maritime grecque doit être projetée à travers l'univers comme des membres étant impliqués dans des alliances et des partenariats stratégiques avec d'autres joueurs majeurs sur le plan international. Plusieurs représentants de compagnies maritimes grecques de premier plan sont maintenant des personnages clés de pools commerciaux internationaux dans les secteurs pétroliers et des vrac solides.

Les armateurs et leurs investissements colossaux sont des partenaires vitaux dans des consortiums intéressés dans les programmes de privatisation du gouvernement grec.

- **Les opérateurs de traversiers et les croisiéristes sur la voie de la consolidation**

Ces opérateurs locaux, pour plusieurs Grecs, restent le seul lien tangible avec le maritime. Ils sont aussi sur la voie de la consolidation et la Grèce devient comme un marché libre. Au 1^{er} novembre prochain, les règles de protection du service de cabotage seront plutôt orientées vers le marché libre. Cependant, en conséquence, le prix des billets augmenteront.

Déjà, les tarifs ont évolué et ils augmenteront plus en novembre parce que les propriétaires de ces navires doivent batailler pour rencontrer les coûts nécessaires pour offrir un service aux voyageurs grecs et touristes avec une flotte moderne.

Dans les deux dernières années, 36 navires rapides à haute vitesse ont été construits pour offrir des services dans les eaux grecques à un coût avoisinant les 3 milliards de dollars. Il est estimé que la construction de cette nouvelle armada générera 6 milliards de chiffres d'affaires annuellement.

CONCLUSION

L'image du transport maritime doit être améliorée. Il y a un parallèle à établir avec le Forum de concertation sur le transport maritime où la table sur la valorisation traite également de ce problème d'image du transport maritime.

Mentionnons qu'HELMEPA deviendra Intermepa et que le directeur général d'HELMEPA, M. Dimitri Mitsatsos invite le gouvernement du Québec à être membre d'HELMEPA et à représenter le Saint-Laurent auprès de cette organisation internationale.

L'exposition POSIDONIA représente un lieu de rencontre important du milieu maritime européen tant par son ampleur (plus de 1 500 kiosques représentant plus de 1 630 entreprises provenant de plus de 80 pays dont 23 pays regroupés en pavillon national), que par la fréquentation (plus de 30 000 visiteurs).

Le milieu maritime grec demeure le plus important au monde. Il est formé de plus de 700 entreprises maritimes et quelques 3 500 entreprises liées au transport maritime basées en Grèce.

Donc, POSIDONIA et la Grèce s'avèrent un endroit stratégique en Europe pour y faire la promotion du système Saint-Laurent – Grands Lacs.

La présentation d'un stand majeur à POSIDONIA 2004 en partenariat avec la communauté maritime du Saint-Laurent semble tout à fait appropriée.

Parallèlement à cette présence à l'exposition POSIDONIA 2004, il faudrait offrir une réception à la communauté maritime grecque et rencontrer des entreprises maritimes grecques qui fréquentent ou qui pourraient fréquenter le Saint-Laurent afin d'échanger avec les utilisateurs actuels et potentiels pour accroître la fréquentation des ports du Saint-Laurent par le pavillon le plus important du monde.

Il va de soi que les autorités politiques et administratives du Ministère devraient se joindre à la prochaine mission.

Les différentes entreprises de transport maritime grecques rencontrées font références aux coûts élevés pour naviguer dans le Saint-Laurent : coûts de la Garde côtière canadienne principalement les aides à la navigation et le déglacage.

Ils font face à des monopoles ou duopoles: pilotage, remorquage et sont confrontés à des coûts de réparations élevés quand ils sont obligés d'aller dans les chantiers maritimes ou font appel à des ateliers de réparation navale. Ils ne peuvent contrôler les travaux de réparation.

La législation et son application seraient trop rigides. Le temps passé à quai (Port Alfred) et les changements d'équipage se traduisent par des coûts élevés et des pertes de contrat.

Présentement, le Saint-Laurent ne serait pas attractif comme marché à desservir.

Compte tenu de la faiblesse du marché des croisières en Méditerranée, conséquence des événements du 11 septembre dernier, certains opérateurs (Zeus Group of Companies) seraient intéressés au marché des croisières sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs.

Les nouvelles législations et leur application maritimes se traduisent par des augmentations sensibles des coûts d'opération rendant le système Saint-Laurent – Grands Lacs moins compétitif.

RECOMMANDATIONS POSIDONIA 2004

- Il est suggéré une participation importante du gouvernement du Québec en partenariat avec les autorités portuaires du Saint-Laurent et si possible avec la Voie maritime du Saint-Laurent côté canadien et côté américain, de même que les gardes côtières canadiennes et américaines afin de représenter de façon globale le Système Saint-Laurent – Grands Lacs dans son ensemble.

- Les entrepreneurs maritimes, importateurs et exportateurs qui opèrent dans les ports du Saint-Laurent seraient invités à participer activement et financièrement pour ce projet de promotion du Système Saint-Laurent – Grands Lacs (POSIDONIA 2004).
- Il est suggéré de réserver un espace majeur situé dans un endroit stratégique (voir Plan en annexe 2) pour POSIDONIA 2004.
- Un comité POSIDONIA 2004 devra être créé le plus tôt possible afin de préparer et de bien planifier cette importante mission de promotion. Ce comité devrait être initialement composé des représentants ayant participé à la présente mission exploratoire de POSIDONIA 2002.
- POSIDONIA 2004 s'avérera la plus importante et la plus fréquentée, compte tenu de la tenue des Jeux Olympiques d'été de 2004 présentés à Athènes.
- La participation des exposants sera au-delà de 1 500 kiosques et les responsables s'attendent à des records d'assistance de visiteurs qui se situent actuellement à un niveau de 30 000.
- Comme il y a une forte représentation politique provenant de divers pays, il serait judicieux de prévoir la participation du ministre délégué aux Transports et à la Politique maritime, de même que celle du sous-ministre, lors d'une réception offerte par la communauté maritime du Saint-Laurent.
- En plus de la participation au Congrès et à l'exposition POSIDONIA 2004, il serait opportun d'offrir, en parallèle, une réception officielle où toutes les personnalités politiques, les autorités portuaires, armateurs et opérateurs de navires de la communauté maritime grecque et étrangère seraient invités (de l'ordre de 250 invités).

Aussi, des réunions privées et des visites des armateurs grecs et des membres de la communauté maritime grecque devraient être planifiées pour permettre des échanges de points de vue relatifs aux problèmes rencontrés dans le Saint-Laurent par la fréquentation des navires internationaux dont une bonne proportion est possédée par des intérêts grecs. Ce serait aussi l'occasion de faire la promotion dynamique du Saint-Laurent.

- La participation financière à POSIDONIA 2004 serait partagée par le ministère des Transports et les entreprises de la communauté maritime du Saint-Laurent via le programme d'aide en transport maritime – volet promotion.
- Les détails budgétaires de la participation de la communauté maritime du Saint-Laurent à POSIDONIA seront évoqués auprès du comité POSIDONIA 2004.

Le coût des espaces pour un kiosque serait de 400 \$ US le mètre carré. Un kiosque majeur de 40 à 50 M² serait de l'ordre de 15 000 \$ à 20 000 \$ US. Ce kiosque pourrait présenter le Système Saint-Laurent – Grands Lacs et les frais pourraient être partagés avec la Voie maritime du Saint-Laurent américaine et canadienne et les autres partenaires du système intéressés par ce projet de promotion.

ANNEXE 1

ANNEXE 1

**INFORMATION FOR HAND OUT FOR GRAIN LOADING MEETING
WITH THE SHIPPING FEDERATION . Montreal February 14 ,2002**

**SOLID BULK CARGOES: DEVIATION FROM THE LOAD
CONDITIONS AND LIMITATIONS GIVEN IN THE APPROVED
LOADING MANUAL**

The following draws attention owners and operators of vessels carrying or loading solid bulk cargoes to be aware of potential problems (often resulting over either a short or long term) caused by the use of loading methods and cargo hold sequences not anticipated when their ships were designed, constructed and certified.

Millions of tonnes of cargoes such as coals, concentrates, grains, fertilizers, animal foodstuffs, minerals and ores - are shipped in bulk by sea every year. While the vast majority of these shipments are made without incident, there have been a number of serious casualties, which resulted, not only in the loss of ships, but also in loss of life.

In recent years there have been initiatives by IMO and other organizations in regards Bulk Carrier Safety. The concept of "Block Loading Effects" from cargo and ballast configurations has started to be recognized by safety concerns and authorities and is more and more incorporated into approved ship stability documentation. In its simplest terms the effect can be described as the creation of void spaces at mid length with solid blocks of ballast or cargo either side of it, much like cutting a very thick slice out of the middle of a loaf of bread. This is created by vessels having to make voyages while having a hold empty amongst other homogeneously loaded holds. See also the attached diagram as published by the International Association of Classification Societies. This is often the result of having to carry part cargoes to ports with reduced or restricted drafts, or due to a general lack of cargoes to carry in order to have a normal full load. A number of cases have been encountered where a cargo was proposed to be loaded in a conditions that did not correspond to the approved loading manual. In such a case the particular condition was required to be reviewed by the ship's administration or

classification society for approval, in many cases this was subsequently not approved and other load conditions were used.

It is important to be aware that over-stressing of the local structural members can occur even when the hull girder still water shear force (SWSF)/still water bending moment (SWBM) have remained within their permissible limits.

It is well recognized that exceeding the permissible limits specified in the ship's approved loading manual will lead to over-stressing of the ship's structure and may result in catastrophic failure of the hull structure. Thus, when deviating from the cargo load conditions contained in the ship's approved loading manual, it is necessary to ensure that both the overall(SWSF and SWBM) and imposed local structural limits are not exceeded.

The *Canada Shipping Act section 538 and 543* requires Port Wardens to ascertain whether the ship is in a fit condition to carry the proposed cargo and to examine whether the ship is in a fit state to proceed to sea. In addition in section 391, the Master and every agent charged with the loading of a ship shall use all reasonable means to ensure the seaworthiness of the ship for the voyage.

Furthermore, as a result of the break-up and sinking of the bulk carrier "FLARE", in the Cabot Strait on January 16, 1998 and subsequent TSB recommendation M00-05(See text below also available on the web at www.tc.gc.ca/flare/index_e.stm), it was agreed that:

Transport Canada Marine Safety Inspectors ensure, during Port Warden and Port State Control Inspections, that proposed loading plans and sequences are in accordance with the approved loading manuals. (Past experience shows that a large number of senior officers on board vessels are unaware of the danger of not following the authorized loading conditions).

In the event that an improper loading condition is proposed by the vessel, the Port Wardens will not allow the ship to be loaded in this fashion and will require a plan to be submitted in accordance with the approved loading manual or approval by the flag State and

classification society concerned prior to the issuance of a certificate of readiness to load. Upon completion of loading, the inspector will ensure that the vessel is loaded, in accordance with the approved loading plan and issue the certificate of fitness to proceed to sea.

Consequently, ship owners, ship operators, masters, classifications societies, charterers, terminal operators and shipping associations are hereby informed that the above measures are applicable to all ships loading or carrying solid bulk cargoes in Canada. Ships should not load or carry cargo in load configurations that are not specifically authorized in the approved stability manual which has to be used in conjunction with any approved loading instruments. To avoid potential delays during inspections it is further advised that approved documents should be amended to include additional loading conditions or information corresponding to actual operating practices for ships loading solid bulk cargoes.

IACS Recommendations:

Part Loaded and block loading conditions should only be adopted in either of the following situations:

- The Loading distributions are described in the ship's loading manual. In this case the ship's structure has been approved for the carriage of cargo in the specified loading condition and the loading conditions described in the ship's loading manual should be adhered to, or,
- The ship is provided with a set of approved local loading criteria which define the maximum cargo weight as a function of the ship's mean draft for each cargo hold and block of cargo hold(s). In this case, it is necessary to ensure that the amount of cargo carried in each hold satisfies the cargo weight, and draught limits specified by the local loading criteria and the hull girder SWS and SWBM values are within their permissible limits.

Further information can be obtained by addressing any query to Transport Canada Marine Safety Cargoes and Ship Port Interface (AMSEB), we would also recommend to review information

contained in the various IMO (International Maritime Organization) documents such as : Assembly Resolutions A.862(20) Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers; A.797(19) Safety of Ships carrying Solid Bulk Cargoes; A.713(17) Safety of Ships carrying solid bulk cargoes; MSC /Circ.646 and MSC/Circ.667 Safe Practices on Board Bulk Carriers www.imo.org.uk . Also: IACS (International Association of Classification Societies) documents, www.iacs.org.uk pertaining to this subject.

For further reference the following international or national requirements are highlighted:

Canada Shipping Act, Grain Cargo Regulations: "No ship shall be loaded with bulk grain unless a document of authorization has been issued in respect of that ship by the ship's flag state or an organization recognized by that Administration."

SOLAS, Chapter II-I, Part B, Regulation 22.1

Stability information for passenger ships and cargo ships:

Every passenger ship regardless of size and every cargo ship having a length, as defined in the International Convention on Load Lines in force, of 24 m and upwards, shall be inclined upon its completion and the elements of its stability determined. The master shall be supplied with such information satisfactory to the Administration as is necessary in order to be able, by rapid and simple processes, to obtain accurate guidance as to the stability of the ship under varying conditions of service. A copy of the stability information shall be furnished to the Administration"

Load Line Convention, 1966, Regulation 10:

Information to be supplied to the Master :

(1) " The master of every new ship shall be supplied with sufficient information, in an approved form, to be able to arrange for the loading and ballasting of the ship in such a way as to avoid the creation of any unacceptable stresses in the ship's structure, provided that this requirement need not apply to any particular

length, design or class of ship where the Administration considers it unnecessary."

Directives:

IMO Resolution A-749 (18), subsection 2.1.3.8-: "Code on Intact Stability for All Types of Ships Covered by IMO Instruments."

Chapter 2- General Provisions against Capsizing and Information for the Master

2.1 "Stability Booklet"

2.1.3 The format of the stability booklet and the information included will vary dependent on the type of ship and operation. In developing the stability booklet, consideration should be given to including the following information:

.8 Standard operating conditions and examples for developing other acceptable loading conditions using the information contained in the stability booklet".

IMO Resolution A-749 (18), subsection 3.4.2

3.4 Assessment of compliance with stability criteria

3.4.2 If the owner of the ship does not supply sufficiently detailed information regarding such loading conditions, calculations should be made for the standard loading conditions.

TSB Recommendations from Report on the sinking of the M/V FLARE:
<http://www.tsb.gc.ca/ENG/>

The *International Convention on Load Lines, 1966* (LL1966) requires that the master of every ship be supplied with sufficient information to enable him to arrange for the loading and ballasting of the ship in such a way as to avoid any unacceptable stresses in the ship's structure. Such information is provided in detail in the Loading Manual. In addition, in 1998, the IMO adopted the *Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers* (the Code). The Code was developed by IMO to minimise losses of bulk carriers due to structural failure resulting from excessive stresses. The Code requires that the ship be provided with a "booklet" which shall include, inter alia, ballasting and deballasting rates and capabilities, general loading and unloading instructions on the most adverse operating conditions during loading, unloading, ballasting operations and the voyage.

Loading manuals provide masters with guidelines to assist them in ensuring that their vessels are safely ballasted and trimmed throughout a voyage, to maintain adequate structural integrity in various operating conditions. In addition to the vessel's Loading Manual, the *Lloyd's Rules and Regulations for the Construction and Classification of Steel Ships* that were applicable at the time the vessel was built make reference to the minimum forward draughts. According to these rules, the "FLARE" should have had a minimum forward draught of 4.6 m in order to avoid excessive forefoot exposure in rough seas. However, the vessel's actual forward draught of 3.35 m, reported to ECAREG three days before the occurrence, was substantially less. As indicated above, increasing the draught results in a decrease in both the slamming stress and the speed range in which slamming occurs. Had the instructions pertaining to ballasting and minimum draughts been followed, the vulnerability of the "FLARE" to pounding and slamming would have been markedly reduced, and the negative effects of dynamic stresses could have been avoided. However, the investigation was unable to determine why the instructions in the Loading Manual were not followed. The Board hopes that, with the effective implementation of and adherence to the International Safety Management Code (ISM), such deviations from norms may be minimized.

In the interim, however, notwithstanding the existing guidelines and requirements of LL1986 and the IMO Code, it appears that structural failure of bulk carriers due to improper loading and distribution of ballast continues to occur. The Board is concerned that mariners may not fully appreciate that deviation from approved loading manuals may overstress the structure and lead to catastrophic failures. In particular, the Board is concerned that mariners may not fully appreciate the adverse consequences of dynamic loadings on the hull caused by slamming and bow flare impacts due to inadequate forward draughts. Therefore, the Board recommends that:

The Department of Transport promote increased awareness and understanding in the international maritime community of potential structural failure associated with high frequency stresses on the hull due to slamming and pounding as a result of inadequate draughts of vessels operating in ballast conditions.

M00-04

and that:

The Department of Transport, in coordination with international agencies (including the International Maritime Organization and the International Association of Classification Societies), bring the need for stricter adherence to approved loading manuals to the attention of ship owners, ship operators and ship masters in order to avoid undue structural stresses in bulk carriers.

M00-05



**Transport Canada
Marine Safety**

Grain Loading
The Shipping Federation of
Canada
Thursday, February 14, 2002

GRAIN

- **DEVIATION FROM THE LOAD CONDITIONS AND LIMITATIONS GIVEN IN THE APPROVED LOADING MANUAL**

Legal Provisions

- **391. (1) ...the owner, the master and every agent charged with the loading of the ship, the preparing of the ship for sea or the sending of the ship to sea shall use all reasonable means to ensure the seaworthiness of the ship for the voyage...**

Legal Provisions

- 538. (1) The master or agent of any ship intending to load grain consigned to any place outside Canada and not being a place within the limits of an inland voyage shall, before loading the grain, notify a port warden, who shall proceed on board and ascertain whether the ship is in a fit condition to carry the proposed cargo,

Legal Provisions

- 543. (1) The master of any ship that is either wholly or partly laden with grain,, consigned to any place outside Canada and not being a place within the limits of an inland voyage, shall, before proceeding on a voyage or clearing at the custom-house, notify a port warden, who shall then proceed on board the ship and examine whether it is in a fit state to proceed to sea.

Legal Provisions

- Grain cargo regulations - Authorization

13. (1) no ship shall be loaded with bulk grain unless a document of authorization has been issued in respect of that ship by the ship's flag administration or an organization recognized by that administration.

Legal Provisions

• Grain loading stability information

14. (1) every ship that is to be loaded with bulk grain shall be provided with information sufficient to allow the master to determine in all reasonable loading conditions the heeling moments due to grain shift., including

(iii) typical loaded service departure and arrival conditions and, where necessary, intermediate worst service conditions. (Grain Code - 6.3.6)

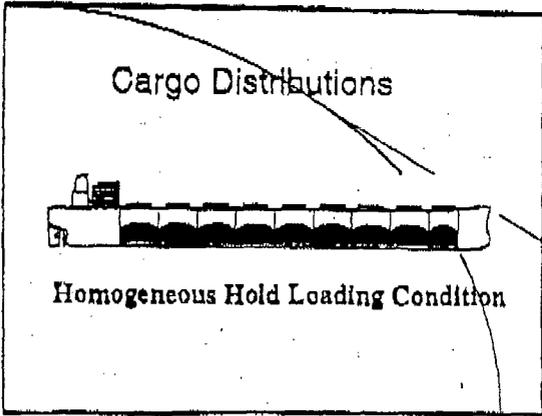
(iv) a worked example for the guidance of the master

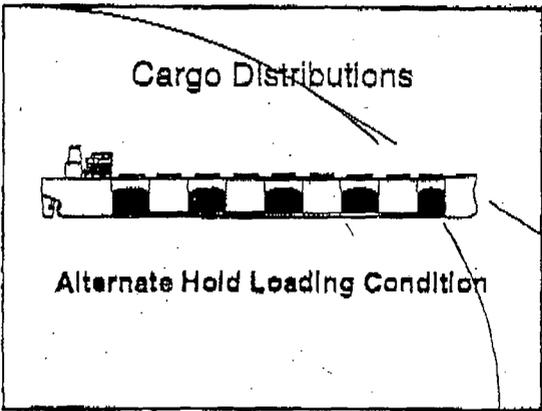
SOLAS II-1, Part B Regulation 22.1

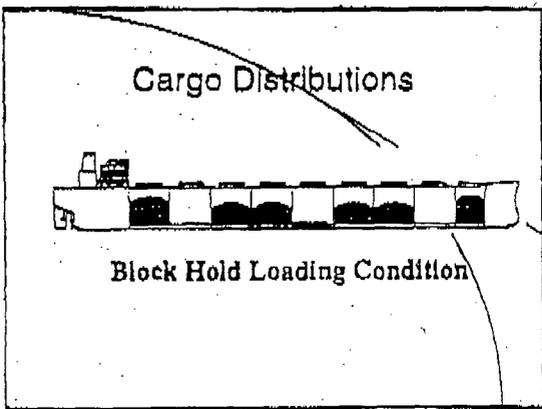
• Every passenger ship regardless of size and every cargo ship having a length The master shall be supplied with such information satisfactory to the administration as is necessary to enable him by rapid and simple processes to obtain accurate guidance as to the stability of the ship under varying conditions of service. A copy of the stability information shall be furnished to the administration

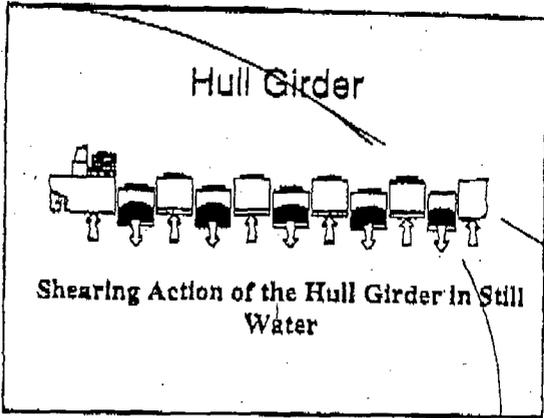
LL,1966 Regulation 10

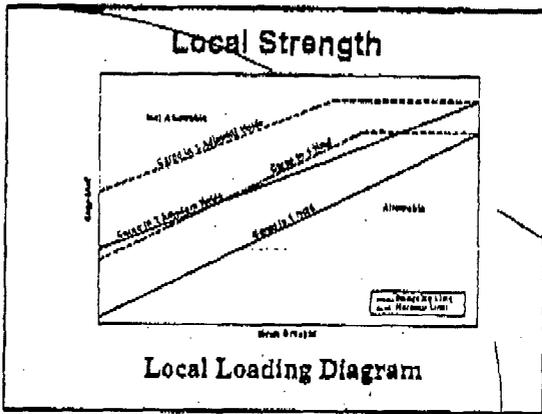
• The master of every new ship shall be supplied with sufficient information, in an approved form, to enable him to arrange for the loading and ballasting of his ship in such a way as to avoid the creation of any unacceptable stresses in the ship's structure, provided that this requirement need not apply to any particular length, design or class of ship where the Administration considers it to be unnecessary.











ANNEXE 2

ANNEXE 3



Australian Marine Environment Protection Association

Michael Alexander

Chairman

Floor 21, Mineral House 41 George Street Brisbane Q 4000
GPO Box 2595 Brisbane Q 4001 Australia
Telephone (07) 3404 3967 Fax (07) 3229 6636
Mobile 0412 566 714 Alternate (07) 4124 9998



OCEANBULK MARITIME S.A.

CHRISTO G. ANAGNOSTOU

B. Sc. L.M.A.A. Supp.
General Manager

AETHRION CENTER
40, AG. KONSTANTINOU AVE.
AMAROUSION 151 24
GREECE

PHONE : +3 010 6195810
FAX : +3 010 6195819
TELEX : 2167 73 OCEA GR.
E-MAIL: ocean@oceanbulk.gr



TURKISH
SHIPBUILDERS'
ASSOCIATION

Hami BALMUMCU Foreign Affairs Committee

Tersaneler Cad. No.24 81700 Tuzla - İSTANBUL - TURKEY
Tel. : (0216) 446 06 80-81-82 Fax : (0216) 446 06 84
e-mail: gisb@veezy.com info@mail.gisb.com

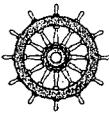


ANADOLU DENİZ İNŞAAT KIZAKLARI SAN. ve TİC. LTD. ŞTİ.

İ. Hami BALMUMCU Gemi Mak. İşletme Yük. Müh. (Marine Engineer M.Sc.) Tersane Müdürü (Director of Shipyard)



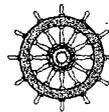
Tersane (Shipyard) : Tuzla, Tersaneler Cad. No: 22 81700 İSTANBUL / TÜRKİYE
Telephone : +90 (216) 395 2870-395 0705
Facsimile : +90 (216) 395 3118-395 0051-446 76 87 (16 Mak)
http://www.anadolu-shipyard.com
e-mail: adik@veezy.com
adik@anadolu-shipyard.com
hami@anadolu-shipyard.com



NAVIGATOR S.A.
REPRESENTATIONS

Capt. DIMITRIS BEZANTAKOS

267, KIFISSIAS AVE., GR-145 61 KIFISSIA - HELLAS
TEL.: +3 010 62 31 050, +3 010 62 32 106
FAX: +3 010 62 30 789, +3 010 62 33 505, Mobile: 0937.029299
http://www.hellenic-navigator.gr, e-mail: navi@navikefi.gr



NAVIGATOR S.A.
REPRESENTATIONS

DANAI BEZANTAKOU

267, KIFISSIAS AVE., GR-145 61 KIFISSIA - HELLAS
TEL.: +3 010 62 31 050, +3 010 62 32 106
FAX: +3 010 62 30 789, +3 010 62 33 505, Mobile: 0945.590030
http://www.hellenic-navigator.gr, e-mail: navi@navikefi.gr

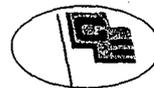
Captain C. A. Boutsikas
OPERATIONS MANAGER



THENAMARIS
SHIPS MANAGEMENT INC

TEL DIRECT +30 10 8909 401
TEL DEPT. +30 10 8909 402
FAX DEPT. +30 10 8909 254
AOH +30 10 8956 943
DIRECT E-MAIL op@thenamaris.com

16 Athinas Street
Vouliagmeni, Athens
166 71 Greece
TEL +30 10 8909 000
FAX +30 10 8909 653
TELEX 210468 THAN GR
www.thenamaris.com



CERRAHGİL
GROUP OF COMPANIES

Eşref Cerrahoğlu
Chairman

CERRAHGİL A.Ş.
Abdi İpekçi Cad.
Cerrahgil Building No: 33
82020 Teşvikiye - İSTANBUL / TURKEY

Tel : +90 (212) 232 47 00
Fax : +90 (212) 231 00 35
Comtext : AS5TR032
Telex : 39091
E-mail : cerrahgil@cerrahgil.com.tr
Web page : http://www.cerrahgil.com.tr



GOLDENPORT SHIPMANAGEMENT LTD.
(SHIPMANAGERS)

CAPT. V. CONSTANTINOU
OPERATIONS

STATUS CENTER
41, ATHINAS AV.
GR - 166 71 VOULIAGMENI
ATHENS, GREECE

TELEX : 215454 GPSM GR
215077 GPSM GR
215448 GPSM GR
E-MAIL: goldenport@hol.gr

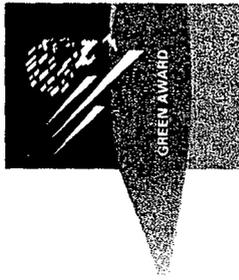
TEL : + 301 96 70 300
FAX : + 301 96 70 311



FRANMAN
LIMITED

COSTIS J. FRANGOULIS
MANAGING DIRECTOR & CEO

220 SYNGROU AVENUE, ATHENS 176 72, GREECE
Tel.: +3-010-9532 350, Fax: +3-010-9532 355
TLX: 21 40 92 FRAN GR, CABLES: FRANMARE
e-mail: franman@franman.gr http://www.franman.gr



J.A.A.J. (Jan) Fransen
DEPUTY MANAGING DIRECTOR

Bureau Green Award
Veerkade 2, 3016 DE Rotterdam
P.O. Box 23107, 3001 KC Rotterdam
The Netherlands
Tel: +31 10 21 70 202
Fax: +31 10 28 29 762
E-mail: jfransen@greenaward.org
Internet: http://www.greenaward.org



MINERVA MARINE INC.

Captain ARISTOTELIS I. GIANNIOU
OPERATIONS DEPT. MANAGER

141-143 Vouliagmenis Av. & Aeolou Str., Voula - Athens 166 73 GREECE
Switch Board: 010 89 07 500/ Telex: 21 45 44 MIMA GR./ Fax: 010 89 07 670
Direct: 010 89 07 571 - 572 Department: 010 89 07 570 A.O.H. : 010 48 19 202
Mobile: 0942 474 547 E-mail: op@minervatank.gr

Captain George K. Ginis
Master Mariner
OPERATIONS DEPARTMENT



THENAMARIS
SHIPS MANAGEMENT INC

TEL DIRECT +30 10 8909 413
TEL DEPT. +30 10 8909 400
FAX DEPT. +30 10 8909 254
AOH +30 10 7662 246
DIRECT E-MAIL op@thenamaris.com

16 Athinas Street
166 71 Vouliagmeni
Athens, Greece
TEL +30 10 8909 000
FAX +30 10 8909 653
TELEX 210468 THAN GR
www.thenamaris.com



ADVISORY & TECHNICAL MARINE SERVICES PTE LTD

Marine Surveyors & Consultants

Capt. YIANNIS A. GOROS

Managing Director

No. 8 Pandan Ave., #05-01, Liebherr Bldg., Singapore 609384
Tel : 62665811/814, Fax : 62615492
Mob. Tel : (65) 96331057 (24 hrs)
E-mail : atms@pacific.net.sg

Branch Offices in :

Malaysia, Indonesia, Thailand, Bangladesh, Taiwan & P.R.C

YIANNIS A. GOROS
REGIONAL SURVEYOR



SINGAPORE OFFICE
No. 8 Pandan Avenue, #05-01
Liebherr Building, Singapore 609384
Tel +65 62665811/814
Fax +65 62615492
E-mail atms@pacific.net.sg
Mobile Tel +65 96331057
Residence at Johor Bahru/Malaysia
Tel +607 3886384
Fax +607 3886385

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING
23 AKTI MIAOULI
PIRAEUS 185 35
GREECE
TEL +301 4221900-909
FAX +301 4221913-4
TLX 211564 HRS GR
E-MAIL hrs@hrs.gr



HELLENIC OVERSEAS MARITIME ENTERPRISES PTE LTD

* Shipping Agents & Brokers, Marine Surveyors & Consultants
Suppliers of New & 2nd Hand Ship's Spares*

Capt. YIANNIS A. GOROS

Managing Director

No. 8 Pandan Avenue, #05-00
Liebherr Building, Singapore 609384
Tel: 62684338 (Direct 62658933)
Telex: 35652/39502 HOMSEAS
Fax: 62684432
Email: hellenseas@pacific.net.sg

After Office Hours:
Mobile Tel : 65-96331057 (24 hrs)
Pager No : 9605 4287
Residence at Johor Bahru/Malaysia:
Tel No : 60-7-3886384
Fax No : 60-7-3886385



Loucas Hamatsos
F.I.C.S., M.C.I.T., M.I.L.T.
DIRECTOR

ZELA SHIPPING CO. LTD

4 PAUL STREET, LONDON EC2A 4UG
Telephone: 020 7247 6715 (6 lines)
Telex: 886644 (Asb ZELA G) Fax: 020 7377 6699
E-mail Address: mail@zelashipping.com / loucas.hamatsos@zelashipping.com
Mobile: +44 7768 344354

HYDREX
UNDERWATER TECHNOLOGY



RENE HUYBREGTS

Main office :
Haven 29
Noorderlaan 9
B-2030 Antwerpen
BELGIUM

Tel. ++32 3 213 53 05
Fax ++32 3 213 53 21
Mobile ++31 651 425 590
E-mail: shiprepair@hydrex.be
www.hydrex.be

Seatrade

Bob Jaques
EDITOR

Seatrade, Seatrade House
42 North Station Road
Colchester CO1 1RB, UK

① +44 1206 545121
① +44 1206 545190
② bjaques@seatrade-global.com
③ www.seatrade-global.com



BEŞİKTAŞ GROUP

R. Yavuz Kalkavan
Managing Director

Piyale Paşa Bulvarı Memorial Center A Blok Kat : 15
80270 Okmeydanı / İstanbul - Turkey
Tel: +90 212 210 99 10 (pbx) Fax: +90 212 210 99 20
E-Mail: yavuzkalkavan@besiktasgroup.com Telex: 26600 / 26601



H.I. KAPTANOĞLU
SHIPPING GROUP

ENGİN KAPTANOĞLU

Fahrettin Kerim Gökay Cad. No: 22
A Blok Floor: 3 81190 Altunizade,
Usküdar-İSTANBUL - TÜRKİYE
Phone : 0216 -391 62 50 PBX
Fax : 0216 - 391 63 49
Telex : 29713 iko tr. - 29376 hoff tr.
AOH : 0216 - 325 56 51

Capt. I. Kehagias F.I.C.S.

WHITE SEA NAVIGATION S.A.
67, AKTI MIAOULI
PIRAEUS 185 37
GREECE

TEL.: (30-1) 4528740 (3 Lines)
FAX: (30-1) 4280037
TLX: 211815 WSN GR
E-mail: whitesea@otenet.gr



CAPTAIN NICHOLAS E. MALPAS

PERICLES LYKOUDIS

Credit Officer
Shipping Unit

E-mail pericles.lykoudis@
europe.hypovereinsbank.com

Bayerische
Hypo- und Vereinsbank AG
62, Notara str.,
GR - 185 35 Piraeus
Tel. (3) 010 4100 506-8
Fax (3) 010 4126 597

N.G. LIVANOS MARITIME CO. LTD.
LIVANOS BUILDING
47/49 AKTI MIAOULI STR.
185 36 PIRAEUS
GREECE

TEL.: 010-4292920
FAX: 010-4292924
TLX: 212436 NGLGR
E-mail: ngl@nglivanos.gr
RES: 010-7252653

Konstantinos A. Mavraganis
OPERATIONS DEPARTMENT



THENAMARIS
SHIPS MANAGEMENT INC

TEL DIRECT +30 10 8909 407
TEL DEPT. +30 10 8909 400
FAX DEPT. +30 10 8909 254
AOH +30 10 2522 172
DIRECT E-MAIL op@thenamaris.com

16 Athinas Street
166 71 Vouliagmeni
Athens, Greece
TEL +30 10 8909 000
FAX +30 10 8909 653
TELEX 210468 THAN GR
www.thenamaris.com



• HELMEPA •

Dimitris C. Mitsatsos
Director General

5, Pergamou Str.,
171 21 Athens, Greece
Internet: <http://www.helmepa.gr>

Tel.: +30 (1) 9343088, 9341233,
Fax: +30 (1) 9353847 • Tlx: 223179 HELM GR
e-mail: dmitsatsos@helmepa.gr



Chrissie Palassis
Director

19 Botsari Street, Piraeus 185 38, Greece, Tel: (301) 42 83 775 - 6
Fax: (301) 42 82 921, Mob.: 0944 355 501, e-mail: ctm@ath.forthnet.gr



DIMITRIOS S. PAPAGIANNAKIS
OFFICE MANAGER

220 SYNGROU AVENUE, ATHENS 176 72, GREECE
Tel.: (301) 9532 104, Fax: (301) 9532 126
TLX: 21 42 98 IMPE GR, CABLES: IMPERIUM
e-mail: dsp@imperium.gr <http://www.imperium.gr>



Normar Marine Services SLU

Ragnvald Midtbust
Commercial Manager

Ctra. El Rinconillo, Edif. Sur - I, Planta 1ª, Suite 2
PO BOX 1093, 11205 Algeciras (Cádiz) SPAIN
Telf: +34 956 093 868 - Fax: +34 956 093 869 - Mobile: +34 610 769 776
e-mail: ram@normar.net



Costel MITU
head of Communication department

National Company **Maritime Ports Administration Constantza S.A.**
Incinta Port, Gara Maritima, 8700 Constantza, România
Tel: +40.41.602508; 602507; Fax: 601316; 601792
Mobile: +40.94.575539; E-mail: cmitu@constantza-port.ro

Christos Papadimitriou
DISBURSEMENTS DEPARTMENT MANAGER



THENAMARIS
SHIPS MANAGEMENT INC

TEL DIRECT +30 10 8909 431
TEL DEPT. +30 10 8909 430
FAX DEPT. +30 10 8909 254
AOH +30 10 8971 230
MOBILE +30 944 601 970
DIRECT E-MAIL db@thenamaris.com

16 Athinas Street
166 71 Vouliagmeni
Athens, Greece
TEL +30 10 8909 000
FAX +30 10 8909 653
TELEX 210468 THAN GR
www.thenamaris.com



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
HELLENIC MARINE ENVIRONMENT
PROTECTION ASSOCIATION
• HELMEPA •

Marina Papaioannou
Maritime Dpt - Statistics

5, Pergamou Str., 171 21 Athens, Greece
Tel.: +30 (1) 9343088, 9341233
Fax: +30 (1) 9353847 • Tlx: 223179 HELM GR
e-mail: helmepa@helmepa.gr
Internet: <http://www.helmepa.gr>

R.S. HELLAS

Authorized agency for Russian Maritime Register of Shipping

128, Alkiviadou & Sotiros Dios Str., 185 35, Piraeus - Greece
Phones: +30 10 4121177 - Fax: +30 10 4128708 - E-mail: rshellas@otenet.gr
Mobile: +30 97 7248648



Antonios Petridis



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
HELLENIC MARINE ENVIRONMENT
PROTECTION ASSOCIATION
• HELMEPA •

Christiana Prekezes
Head of Maritime Dpt

5, Pergamou Str., 21 Athens, Greece
Tel.: +30 (1) 9343088, 9341233
Fax: +30 (1) 9353847 • Tlx: 223179 HELM GR
e-mail: helmepa@helmepa.gr
Internet: http://www.helmepa.gr



HELLENIC OVERSEAS MARITIME ENTERPRISES PTE LTD
Shipping Agents & Brokers, Marine Surveyors & Consultants

Capt. John Psarras
Piraeus Representative

Piraeus Office: 5 Bouboulinas Str., Piraeus 185 35, Hellas
Tel: (01) 4130488, Fax: (01) 4220111, AOH: (01) 4511705, (0944) 720872

Head Office: 8 Pandan Ave, #05-00 Liebherr Bldg, Singapore 609384
Tel: (65) 2684338, Fax: (65) 2684432, Telex: 39502 & 35652 HOMSEA
AOH: Capt. John Goros (65) 96331057, Andreas Goros (65) 96331060



BALUCO S.A.

Marina Saridaki
Bunker Trader



170, Ipsilantou Str., 185 35 Piraeus - Greece
Tel.: +3 0104190 562 (8 lines) Fax: +3 0104190 566/567
Mobile: +3 097 4488221 E-mail: balucosa@otenet.gr

CAPTAIN P.N. THEODORIDIS
MASTER MARINER
OPERATIONS DEPARTMENT



THENAMARIS
SHIPS MANAGEMENT

16 ATHINAS ST, VOULIAGMENI
ATHENS 166 71 GREECE

TEL: +301 890 9400 DIRECT: 890 9410
FAX: 890 9254 TLX: 210468THAN GR
AOH: 899 4050 MOB: 0944 834113
CONTEXT: A24GR472
E-MAIL: OP@THENAMARIS.GR



Navitrans

SHIPPING AGENCIES INC.
Steamship Agents • Chartering Brokers



Thomas Psarras
Resident Representative

Tel.: (01) 4130488
(01) 4110594
Fax: (01) 4220111
AOH: (01) 4511705

5 Bouboulinas Str.
Piraeus 185 35
Greece

DET NORSKE VERITAS



Terje STAALSTRØM
Senior Vice President

DET NORSKE VERITAS AS
Veritasseien 1
N-1363 Høvik
Norway
www.dnv.com

Tel: +47 67 57 99 00
Direct line: +47 67 57 89 99
Fax: +47 67 57 88 50
E-mail: Terje.Staalstrom@dnv.com

C. Dean Tseretopoulos
MANAGER
TECHNICAL DEPARTMENT



THENAMARIS
SHIPS MANAGEMENT INC

TEL DIRECT +30 10 8909 501
TEL DEPT. +30 10 8909 500
FAX DEPT. +30 10 8909 512
MOBILE +30 944 350 602
AOH +30 10 8962 633
DIRECT E-MAIL te.cdt@thenamaris.com

16 Athinas Street
166 71 Vouliagmeni
Athens, Greece
TEL +30 10 8909 000
FAX +30 10 8909 653
TELEX 210468 THAN GR
www.thenamaris.com



ZEUS GROUP S.A.

Head Office
2, Papada Str. & Mesogion Ave
115 25 Athens - GREECE
Tel (01) 6919191 - Fax 6998484
Email: lakis@zeusgroup.gr

Marine Technical Branch
37B, Vyronos Str.
185 38 Piraeus
Tel/Fax (01) 4530311

www.zeusgroup.gr

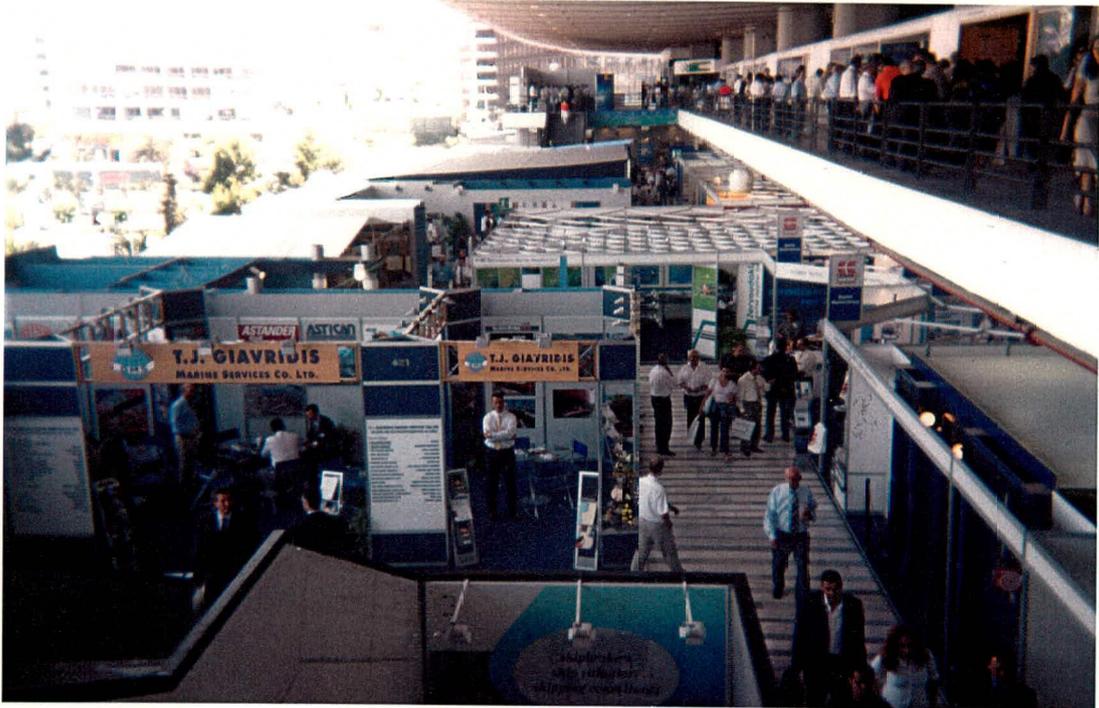
Lakis D. Venetopoulos
President

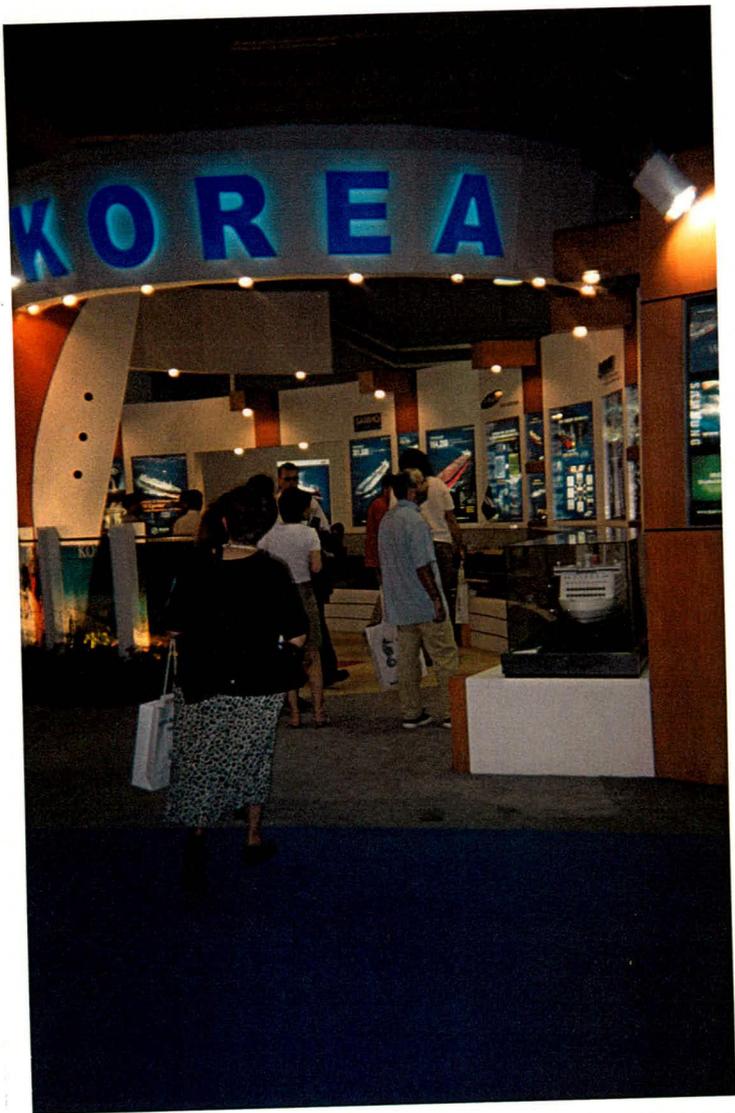
casual
Zeus Cruises

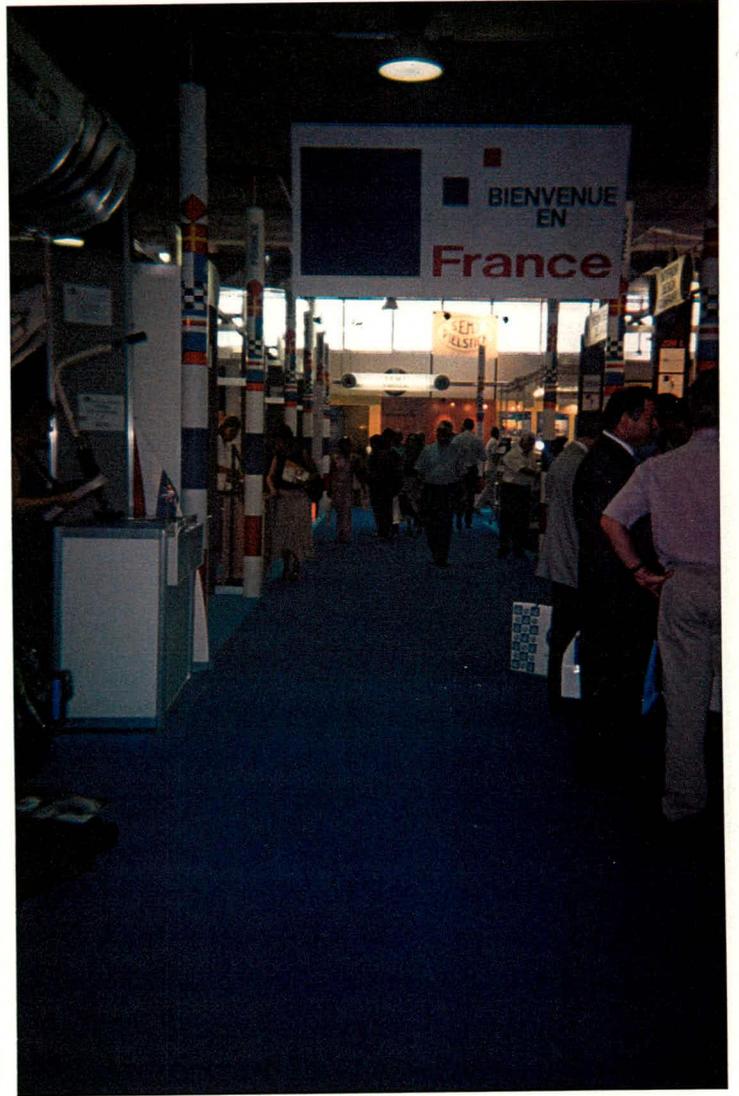


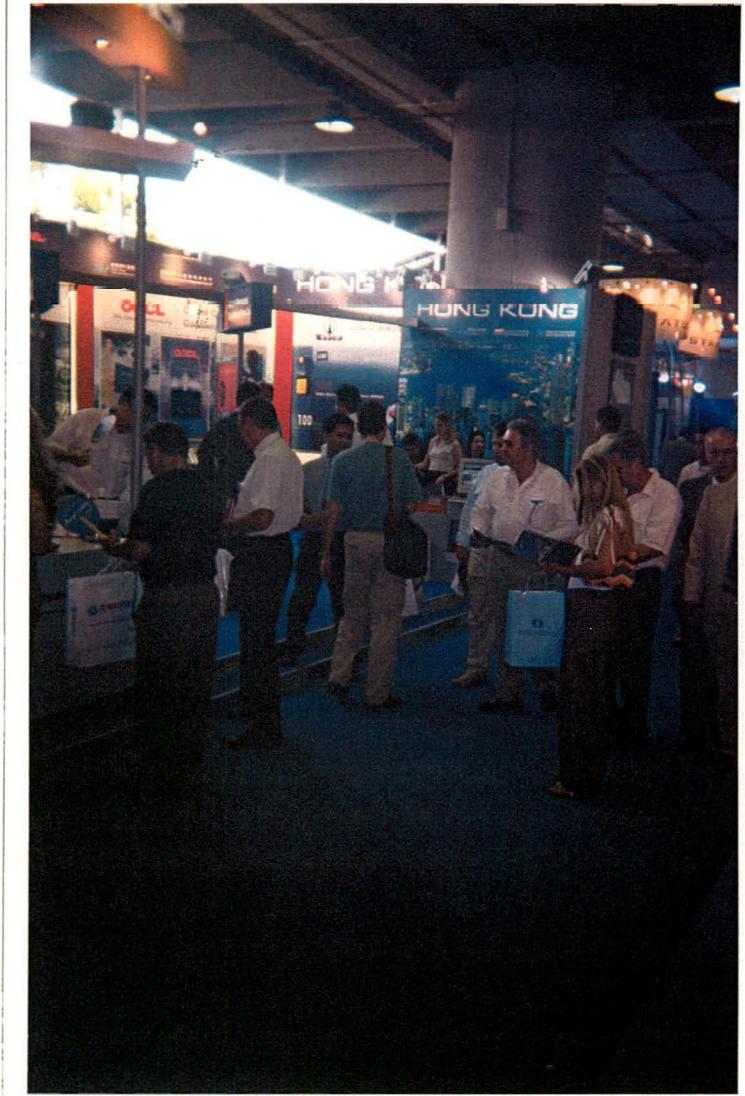
ANNEXE 4







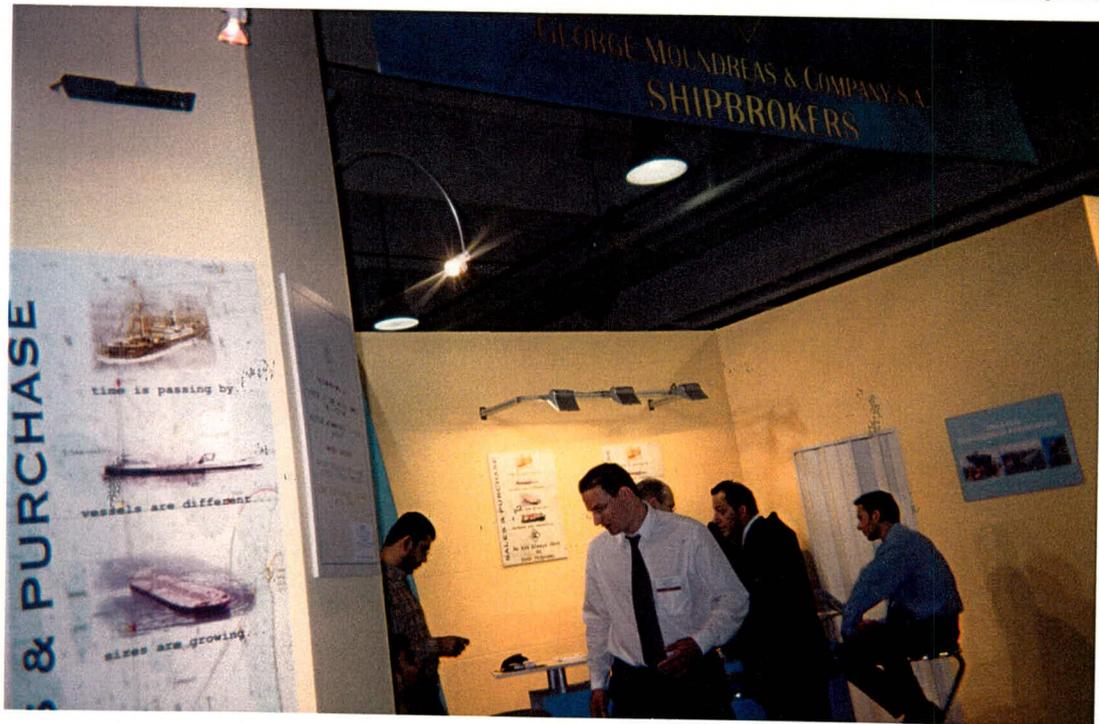




















MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 191 587