

No 53

Maritime Magazine

CHAMBER OF
MARINE COMMERCE



CHAMBRE DE
COMMERCE MARITIME

AGA et CONFÉRENCE **AAPC • ACPA** AGM and CONFERENCE

DOSSIER **Pionniers de l'Arctique • Arctic Pioneers**

Second d'une série de deux volets

Second of two-part series

8,95 \$



Mieux faire aujourd'hui

Seaway Marine Transport réinvestit continuellement dans sa flotte afin de maintenir un niveau de service supérieur, une souplesse inégalée dans l'ordonnancement et le meilleur rapport qualité-prix pour le transport.

Seaway Marine Transport possède plus de 30 navires de types très divers qui lui permettent de répondre à une grande variété de besoins de transport maritime.

La flotte de Seaway Marine Transport est entretenue et exploitée selon les normes les plus élevées que commandent les certifications ISM et ISO 9001 – 2000. Elle offre aux expéditeurs une performance sans faille, tout en respectant l'environnement et sans sacrifier la sécurité.

**Seaway Marine Transport,
le choix des expéditeurs avisés.**

Pour Faire Plus Demain



Marine Transport

Doing More Today

Seaway Marine Transport continually reinvests in its fleet in order to maintain the highest levels of service, unmatched flexibility in scheduling and the best value in shipping.

Seaway Marine Transport has over 30 vessels with the largest range of vessel types to meet a variety of shipping requirements.

Seaway Marine Transport maintains and operates its fleet at the highest standards demanded by joint certification under ISM and ISO 9001 – 2000 providing shippers with unparalleled performance, environmental protection and safety.

**Seaway Marine Transport,
the carrier of choice for leading shippers.**

Doing More For Tomorrow

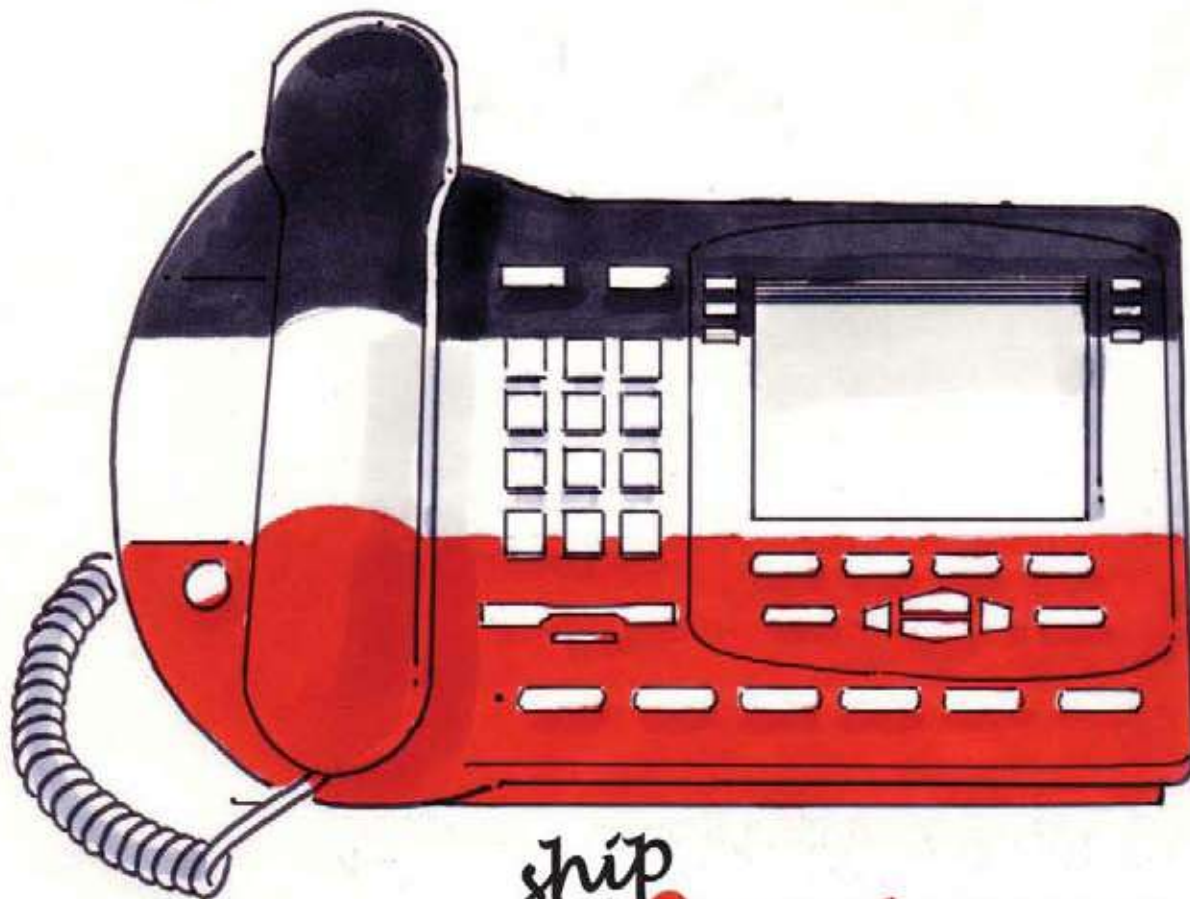
20 Corporate Park Drive, Suite 300
St. Catharines, Ontario, Canada L2S 3W2
Tel: (905) 988-2600 Fax: (905) 988-1803
www.seawaymarinetransport.com

A partnership of Algoma Central Corporation
& Upper Lakes Shipping Inc.

**Sablage au jet et recouvrement des cloisons,
des arches de pont et des hiloires sur le
Capt. Henry Jackman, 2008**

**Sandblasting and Re-coating Bulkheads,
Deck Arches and Hatch Coamings on
the M.V. Capt. Henry Jackman, 2008**

cargo
^ **Hotline open...**



ship
... ^ **Operators are
ready to take your call.**



Canada Steamship Lines
759 Square Victoria
Montreal, Quebec
H2Y 2K3

T: (514) 982-3800 • F: (514) 982-3802 • ships@cslnmtl.com • www.csl.ca

Éditeur / Publisher:
Pierre Terrien
pterrien@maritimemag.com
Rédacteur en chef / Editor:
Leo Ryan
lryan@maritimemag.com

Collaborateurs / Contributing editors:
Michael Broad, Stephen J. Brooks, Stephen Brown,
Richard Corfe, Raymond Johnston, Andrew Livingstone,
Robert Masson, Pierre Métivier, Leo Quigley,
Wylie Spicer, Allan Swift, Nicole Trépanier

Traducteurs / Translators:
Joanne McCracken, Yvan Rompré

Révisseur / Proofreader:
Marie-Andrée L'Allier

Infographiste / Electronic publishing:
Denis Landry Contraste

RÉDACTION / EDITORIAL OFFICE

4493, Sherbrooke Ouest, bureau 200
Westmount (Québec) Canada H3Z 1E7
Tél.: 514 937 9009 Fax: 514 937 9088

ADMINISTRATION

175, rue Saint-Paul, Québec (Québec) Canada G1K 3W2
Tél.: 418 692 3779 Fax: 418 694 6904

SERVICE AUX ABONNÉS / SUBSCRIBER SERVICE

mdawson@maritimemag.com
Fax: 418 694 6904 Tél.: 418 694 6903

PUBLICITÉ / ADVERTISING

Sophie Belina Brzozowska
marketing@maritimemag.com
Tél.: 514 937-5080 Fax: 514 937-1426

Authors have sole responsibility for their texts. Readers are cordially invited to submit suggestions, criticisms or relevant articles. Articles must be typed and unpublished. However, we reserve the right to review or retouch any text accepted by the editorial committee. No part of this magazine can be reproduced without written authorization.

Les textes n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Nos lecteurs sont cordialement invités à soumettre suggestions, critiques ou articles pertinents. Ces derniers doivent être dactylographiés et inédits. Toutefois, nous nous réservons le droit de corriger ou de retoucher les textes qui seront acceptés par le comité de rédaction. Le contenu de la revue ne peut être reproduit sans autorisation écrite.

Dépôt légal / Copyright:
Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2006
ISSN-1201-5415

ANNUAL MAIL SUBSCRIPTIONS, 1 year (4 issues) are \$ 32 in Canada, \$ 42US in the US and \$ 46US in other countries. Please add 5% GST and 7.5% QST.

L'ABONNEMENT PAR LA POSTE, pour 1 an (4 numéros) est de 32 \$ au Canada, de 42 \$US aux États-Unis et de 46 \$US dans les autres pays. Ajoutez 5 % de TPS et 7,5 % de TVQ aux prix indiqués. Imprimé au Canada / Printed in Canada

Port payé à Québec. Envoi de Poste-publications
Convention n° 40046923 - Enregistrement n° 7710.
Retour: 175, rue Saint-Paul, Québec (Qc) Canada G1K 3W2
mdawson@maritimemag.com

We acknowledge the financial support of the Government of Canada through the Publications Assistance Program and the Canada Magazine Fund toward our mailing and editorial costs.



Nous reconnaissons l'aide financière accordée par le gouvernement du Canada pour nos coûts d'envoi postal et nos coûts rédactionnels par l'entremise du Programme d'aide aux publications et du Fonds du Canada pour les magazines.

M SUMMARY 53 SOMMAIRE

CHRONIQUES / COLUMNS

5 **FORUM**
Nicole Trépanier

6 **FIRST WATCH
PREMIÈRE BORDÉE**
Leo Ryan

10 **ATLANTIC HORIZONS
ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE**
Andrew Livingstone

12 **PACIFIC HORIZONS
ÉCHOS DU PACIFIQUE**
Leo Quigley

14 **CANADIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION
ASSOCIATION DES ARMATEURS CANADIENS**
Bruce Bowie

17 **FOCUS**
Pierre Terrien

18 **SHIPPING FEDERATION OF CANADA
FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA**
Michael Broad

COUVERTURE / COVER

This summer issue of Maritime Magazine has exceptional content. In addition to the Dossier on the 50th anniversary of the Chamber of Marine Commerce and our annual feature on the upcoming AGM and Conference of the Association of Canadian Port Authorities, we are publishing the second instalment of a two-part series on Canada's Arctic shipping pioneers. The cover photo shows the Camilla Desgagnés of the Groupe Desgagnés in the Northwest Passage.

Le numéro de cet été du Magazine a un contenu d'une richesse exceptionnelle. En plus du Dossier sur le cinquantenaire de la Chambre de commerce maritime et de notre chronique annuelle concernant la prochaine AGA et Conférence de l'Association des administrations portuaires canadiennes, nous publions le second d'une série de deux articles sur les pionniers du transport maritime dans l'Arctique. La photo de la page couverture montre le Camilla Desgagnés du Groupe Desgagnés dans le Passage du Nord-Ouest.

Photo: Groupe Desgagnés

20 DOSSIER

*Chamber of Marine
Commerce celebrates
50 years of achievements*



**La Chambre de commerce
maritime célèbre 50 ans
de réalisations**

Leo Ryan

46 DOSSIER

51^e AGA et CONFÉRENCE
ACPA • AAPC
51st AGM & CONFERENCE



Leo Ryan • Leo Quigley

75 DOSSIER

Second of two-part series

**Canada's Arctic
shipping vanguard**

Second d'une série de deux articles

**L'avant-garde du Canada
dans l'Arctique**

• Leo Ryan
• Allan Swift



85 PORTSECURE '09 • Montréal

**Enhanced security
efforts help trade**

**Une sûreté améliorée
favorise le commerce**

• Leo Ryan

89 SEAFARERS SOUGHT MARINS RECHERCHÉS

Second of two-part series

**Maritime human
resources development**

Second d'une série de deux volets

**Le développement de la
main-d'œuvre maritime**

• Claude Mailloux

93

JOURNAL

92

**La page
de l'AGGIMQ**

103

**Calendar of Events
Calendrier des événements**

104

**Advertisers
Annonces**



CONGRÈS EN MER

Sur le majestueux fleuve Saint-Laurent. L'itinéraire et la durée varient en fonction des besoins du groupe.

Tenez votre rencontre dans un cadre tout à fait exceptionnel !

Le N.M. CTMA Vacancier a 220 cabines et peut accommoder jusqu'à 450 passagers. Quelque soit la taille de votre groupe, il nous fera plaisir de vous assister dans la planification de votre Congrès en Mer.

Nous mettrons à votre disposition de l'équipement audio-visuel, de même que des outils d'écriture, de présentation, de communication, d'impression et de photocopie. Nous mettrons aussi à votre disposition, des espaces désignés pour la tenue de vos ateliers et des espaces plus vastes pour vos plénières.

Pour nous rejoindre : Groupe CTMA
Téléphone : (418) 986-6604 poste 246
www.ctma.ca




Ensemble au service du secteur Maritime Together serving the Maritime Sector

NOS CHAMPS D'EXPERTISE

- Techniques maritimes
- Gestion portuaire et transport maritime
- Interventions sous-marines et hyperbares
- Navigation électronique
- Sûreté et sécurité maritime
- Technologies environnementales
- Mesures d'urgence
- Simulation

Des solutions intégrées et adaptées à vos besoins de formation et de recherche

OUR FIELDS OF EXPERTISE

- Maritime techniques
- Port management and maritime transport
- Underwater and hyperbaric interventions
- Electronic navigation
- Maritime safety and security
- Environmental technologies
- Emergency duties
- Simulation

Integrated solutions adapted to your training and research needs






Institut maritime du Québec
Cégep de Rimouski

418 835-1621
sfc@imq.qc.ca
www.imq.qc.ca/partenaire
www.imq.qc.ca/eng/partner



MARITIME INNOVATION
CENTRE MARITIME DU QUÉBEC

418 725-3525
imar@imar.qc.ca
www.innovationmaritime.ca
www.maritimeinnovation.ca



Nicole Trépanier

St. Lawrence Shipoperators and
Québec Shortsea Shipping Roundtable

Armateurs du Saint-Laurent et
Table du Québec sur le transport maritime de courte distance

La Romaine, est-ce qu'on manque le bateau?

En mai étaient lancés les travaux du « plus grand chantier au Canada en 2009 », comme le rapportaient les médias. Le projet d'Hydro-Québec, évalué à 6,5 milliards de dollars, sera réalisé sur plus de 10 ans.

Vu les limites de la route 138 et la proximité de certains ports, c'est là une occasion de mettre à profit le transport maritime pour éviter un poids additionnel à une route déjà trop sollicitée.

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a donné un avis favorable à La Romaine. Hydro-Québec, s'est notamment engagé à fournir au ministère des Transports du Québec les scénarios d'approvisionnement des chantiers de même que le volume de trafic généré par les travaux. Le ministère des Transports du Québec les attend toujours.

Hydro-Québec se défend en disant que les choix de transport relèvent des entrepreneurs et des fournisseurs. Les impacts environnementaux, la sécurité routière et la dégradation du réseau ne sont pas de son ressort! Faut-il rappeler qu'un seul navire peut transporter la même quantité de marchandises que 870 camions.

Régionalement, on était pourtant unanime face au BAPE:

La Conférence régionale des élus de la Côte-Nord estime qu'Hydro-Québec doit favoriser davantage le transport maritime, alors que le ministère des Transports du Québec souhaite « un engagement plus formel » d'Hydro-Québec à ce sujet. De plus, la Corporation de développement et de gestion du port de Havre-Saint-Pierre et la députée de Duplessis considèrent qu'Hydro-Québec aurait avantage à envisager l'utilisation des installations portuaires de Havre-Saint-Pierre. Les intervenants politiques et économiques de Sept-Îles suggèrent la création d'un comité de travail pour faciliter le transport sur cette « autoroute bleue ».

Jean Charest a souligné que La Romaine contribuerait à la lutte contre les changements climatiques. Ce n'est pas avec plus de 1 000 camions par jour, au plus fort des travaux, que la lutte sera effectuée. Tout ça pour créer une énergie dite verte! 

La Romaine, are we missing the boat?

In May, work began on "Canada's greatest project in 2009," as reported by the media. The Hydro-Québec scheme, estimated at \$6.5 billion, will stretch over more than 10 years.

Given the limitations of highway 138 and the proximity of certain ports, this should be an opportunity to ship supplies in by sea and avoid clogging up a highway that is already overused.

La Romaine now has a green light from BAPE (*Bureau d'audiences publiques sur l'environnement - Public Hearings Office on the Environment*). Hydro-Québec has also committed to providing Québec's Department of Transport with the construction-site supply scenarios and the traffic volume that the work will generate. These forecasts have yet to arrive at the Department of Transport.

Hydro-Québec justifies its foot-dragging by saying that the contractors and suppliers are the ones who should choose their means of transportation. The government agency has no stake in the project when it comes to environmental impacts, highway safety, and degradation of the road system! Are they aware that one ship can carry as much cargo as 870 trucks can?

Locally, participants were unanimous at the BAPE public hearings:

The Regional Conference of Elected North-Shore Officials felt that Hydro-Québec should do more to encourage shipping. Québec's Department of Transport wished to see "a more formal commitment" from Hydro-Québec on this subject. The Havre-Saint-Pierre Port Development and Management Corporation and the MNA for Duplessis thought that Hydro-Québec ought to look into using the port facilities at Havre-Saint-Pierre. Political and economic participants from Sept-Îles suggested forming a working group to make transportation easier on the "blue highway."

Jean Charest has said that La Romaine will contribute to the fight against climate change. Such a fight can hardly be waged with over 1,000 trucks rumbling back and forth every day at the height of construction. And this is all being done to create "green energy"! 



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef, *Maritime Magazine*

Une gigantesque zone de contrôle des émissions en Amérique du Nord: est-ce pour bientôt?

La proposition qu'ont récemment présentée le Canada et les États-Unis à l'Organisation maritime internationale (OMI), un organisme de l'ONU, d'établir la plus grande zone de contrôle des émissions (ZCE) au monde, qui engloberait la majeure partie des eaux côtières nord-américaines, a soulevé une vive controverse. Tous sont d'accord en principe pour réduire les émissions de soufre, mais certaines associations industrielles représentant des transporteurs océaniques qui desservent des ports du Canada et des États-Unis s'inquiètent de la portée des modifications réglementaires prévues ainsi que du calendrier de mise en œuvre. En revanche, Maersk Line, le plus gros transporteur, qui a une politique «verte» énergique, a annoncé son appui à la proposition canado-américaine.

Cette proposition commune annoncée le printemps dernier créerait une grande ZCE s'étendant jusqu'à 200 milles marins au large des côtes des deux pays. Le Mexique, l'Alaska et l'Arctique canadien en seraient exclus. L'impression générale est que c'est l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis qui a pris l'initiative, encouragée par l'administration Obama, notoirement pro-verte.

Faisant valoir qu'environ 93 000 navires font escale chaque année dans les ports canadiens et américains, le document multiplie les arguments de santé publique en faveur de cette gigantesque ZCE. L'EPA estime le coût global de la ZCE à 3,2 milliards de dollars, mais affirme qu'elle pourrait sauver jusqu'à 8 300 vies humaines et soulager les difficultés respiratoires de plus de trois millions de personnes chaque année.

La Chamber of Shipping of British Columbia (COSBC) et la Fédération maritime du Canada ont indiqué qu'elles se rangeaient derrière les autorités canadiennes et étasuniennes pour réclamer une ZCE à l'OMI. Elles croient cependant que la proposition va trop loin et ne s'appuie ni sur des arguments scientifiques ni sur la recherche. Le comité de la protection de l'environnement marin de l'OMI de Londres va examiner la proposition cet été. La date cible pour son adoption officielle est le mois de mars 2010.

Contrairement aux États-Unis, le Canada n'a pas encore ratifié l'annexe VI de la convention MARPOL de l'OMI, qui contient des règles destinées à réduire les émissions de gaz d'échappement des navires et des dispositions pour la formation d'une ZCE. L'industrie maritime du Canada presse depuis longtemps Ottawa de signer ce document.

«Cette proposition va bien plus loin que le régime que préconise le California Air Resources Board, le plus exigeant

Future giant Emission Control Area around North American coasts?

A recent U.S.-Canada proposal to the International Maritime Organization (IMO), a UN agency, to establish the world's largest Emission Control Area (ECA) around most of North America's coastal waters has stirred considerable controversy. Although there is wide support in principle for further reducing sulphur emissions, some industry associations representing ocean carriers serving ports in Canada and the United States are concerned over the projected scope and implementation timeline of regulatory changes. On the other hand, Maersk Line, the biggest carrier, which has a strong 'green' policy, announced it backs the U.S.-Canada proposal.

The joint proposal announced this spring would create a consolidated ECA stretching 200 nautical miles off the coasts of the two countries. It does not encompass Mexico, Alaska and the Canadian Arctic. The prevailing impression is that the U.S. Environmental Protection Agency (EPA) has clearly led the charge, encouraged by the pro-Green Obama administration.

Pointing out that some 93,000 ships call at US and Canadian ports each year, the proposal document goes to great lengths to justify the giant ECA on health grounds. The EPA estimates the overall cost of the ECA at \$3.2 billion, asserts it could save as many as 8,300 lives, and could offer relief from respiratory symptoms for over three million people each year.

Both the Chamber of Shipping of British Columbia (COSBC) and the Shipping Federation of Canada have indicated they support the idea of an application to the IMO for an ECA by the Canadian and the U.S. authorities. But they affirm that the proposed ECA goes too far and is not rooted in science or research. The IMO Marine Environment Protection committee in London is to review the proposed ECA this summer, with formal adoption targeted for March 2010.

Contrary to the case of the U.S., Canada has not yet ratified Annex VI of the IMO's MARPOL Convention, which contains the regulations for limiting emissions from vessel exhausts and outlines the provisions for forming an ECA. The marine industry in Canada has long urged Ottawa to sign on.



© Contraste/Maritime Magazine

The joint proposal announced this spring would create a consolidated ECA stretching 200 nautical miles off the coasts of the two countries.

La proposition commune annoncée le printemps dernier créerait une grande ZCE s'étendant jusqu'à 200 milles marins au large des côtes des deux pays.

en Amérique du Nord, qui oblige les navires à passer au combustible à faible teneur en soufre à 24 milles marins des côtes», a déclaré Stephen Brown, président de la COSBC, au cours d'une interview qu'il donnait au *Maritime Magazine*.

Il a ajouté qu'une ZCE de 200 milles marins serait également beaucoup plus étendue que celles qui existent dans la Baltique et la mer du Nord, où le taux de conformité n'excède pas les 60 %.

Selon Michael Broad, président de la Fédération maritime du Canada, «l'accent devrait être mis sur une norme fondée sur la performance et non sur la technologie».

La proposition binationale vise à réduire la teneur en soufre des carburants de 96 %, les émissions d'oxyde d'azote de 80 % et les émissions de particules de 85 % par rapport aux exigences mondiales actuelles. De telles réductions obligerait les navires à utiliser dès 2015 des carburants ne contenant pas plus de 1 000 parties par million, ou 0,1 % de soufre. Selon le capitaine Brown, cela nécessitera «d'importants investissements dans les raffineries» pour fournir les quantités de carburant à faible teneur en soufre nécessaires à l'implantation d'une aussi grande ZCE.

Les règlements de la Californie sont contestés

Pour sa part, la Pacific Merchant Shipping Association (PMSA) de San Francisco a traîné en justice le California Air Resources Board (CARB). Elle conteste la compétence de l'État de réglementer les carburants utilisés par les navires dans la zone de 24 milles marins bordant la côte de Californie. Le nouveau règlement du CARB destiné à imposer l'utilisation de carburant à faible teneur en soufre prévoit

“This proposal goes far beyond the current 24 nautical mile offshore change to low sulphur fuel required by the California Air Resources Board which is the strictest regime in North America,” commented COSBC president Stephen Brown, in an interview with *Maritime Magazine*.

He added that a 200 nautical mile zone would also go well beyond existing ECAs in the Baltic and North seas, where compliance has not exceeded 60%.

Michael Broad, President of the Shipping Federation of Canada, said “the emphasis should be on a performance-based standard and not on a technology-based standard.”

The bi-national proposal aims at reducing sulphur in fuel by 96%, nitrogen oxide emissions by 80% and particulate emissions by 85% from the present global requirements. To achieve these reductions, vessels must use fuel with no more than 1,000 parts per million of sulphur, or 0.1% starting in 2015. The latter, Capt. Brown says, assumes “significant refinery investment” to provide enough low sulphur fuel supplies that are not presently available to support such a big ECA.

California regulations attacked

For its part, the Pacific Merchant Shipping Association (PMA) in San Francisco has taken the California Air Resources Board (CARB) to court to challenge the state's authority to regulate fuel use on ships within 24 nautical miles of the California coast.

des amendes pouvant atteindre 75 000 \$ par jour de non-conformité.

Dans sa poursuite, la PMSA soutient que l'autorité de l'État ne s'étend pas au-delà de trois milles des côtes. L'Association veut que le règlement soit déclaré «illégal et inconstitutionnel», puisque sa portée excède les limites territoriales de la Californie.

La PMSA rappelle que les transporteurs océaniques prennent déjà des mesures volontaires pour réduire les émissions nocives: ils brûlent du combustible à faible teneur en soufre en approchant d'un port et ils utilisent une technologie de captage des émissions des cheminées des navires.

Application possible sur les Grands Lacs

La voie navigable Grands Lacs-Saint-Laurent n'est pas visée par la demande à l'OMI parce que les eaux intérieures ne sont pas assujetties à la convention MARPOL. Toutefois, le Canada et les États-Unis ont exprimé l'intention de mettre en place un régime intérieur inspiré des règles de l'OMI.

Bruce Bowie, président de l'Association des armateurs canadiens (AAC), prévient que même si les armateurs de navires sous pavillon canadien sont des participants enthousiastes de l'Alliance verte (Green Marine), un resserrement des normes environnementales actuelles doit néanmoins tenir compte des réalités économiques du transport maritime commercial.

Selon lui, «un régime équivalant à la ZCE proposée n'aurait pas les mêmes répercussions dans les voies de navigation intérieures que dans le transport océanique, et son application directe sur le réseau des Grands Lacs menacerait la compétitivité du transport maritime. En effet, les navires qui commercent surtout sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent sont en concurrence avec des modes terrestres de transport de fret, contrairement au transport océanique de marchandises qui n'a pas de concurrents à affronter».

M. Bowie souligne que l'achat de carburant à faible teneur en soufre pourrait presque doubler les coûts de carburant des transporteurs maritimes; il deviendrait alors moins cher pour la clientèle de faire transporter ses marchandises par chemin de fer ou par camion.

La meilleure solution à son avis serait un régime binationnel coordonné fondé sur des normes presque équivalentes à celles de la ZCE, mais dont l'application serait progressive et s'échelonnerait sur une plus longue période que d'ici 2015. Ainsi, les fournisseurs locaux de combustible seraient capables de répondre aux besoins et les armateurs auraient le temps de renouveler leurs flottes avec des bâtiments dotés des technologies environnementales les plus évoluées. Pour ce qui est du renouvellement des flottes, un obstacle de taille demeure le droit de 25 % perçu sur les navires neufs ou d'occasion qui sont importés au Canada pour usage intérieur.

On sera mieux en mesure de voir comment les choses évolueront cet été ou cet automne, après la réunion de Londres du comité spécial de l'OMI. 

The new CARB low-sulphur rule provides for fines of up to \$75,000 for each day of non-compliance.

In its suit, the PMA affirms the state's jurisdiction is restricted to three miles off its coast. It wants the regulation to be declared "unlawful and unconstitutional" since it attempts to exercise control beyond California's territorial boundaries.

The PMA recalled that ocean carriers are already taking voluntary actions to reduce harmful emissions, including burning low-sulphur fuel as they approach port and through technology that captures emissions from vessel smokestacks.

Possible Great Lakes dimension

The Great Lakes/St. Lawrence waterway is not included in the IMO application because internal waters are not covered by the MARPOL Convention. However, both Canada and the U.S. have expressed their intention to introduce a domestic regime based on IMO rules.

In this regard, Bruce Bowie, head of the Canadian Shipowners Association (CSA), stresses that while Canadian-flag vessel owners are enthusiastic participants in Green Marine (Alliance verte), a strengthening of current environmental standards must take into account the economic realities of the commercial shipping industry.

He says that "an ECA-equivalent regime will affect internal waterways differently than ocean shipping and its direct application in the Great Lakes system would threaten marine transport competitiveness. That's because ships operating mainly in the Great Lakes and St. Lawrence River do so in competition with land-based modes of freight transport, while for ocean-going freight there is no such competition."

Mr. Bowie points out that buying low sulphur fuel could roughly double fuel costs of marine carriers, and consequently it could be cheaper for customers to ship their goods by rail or truck.

The best approach, in his view, would be a binationally-coordinated regime with near ECA-equivalent standards phased out for a longer timeline than 2015. This would allow local fuel suppliers to meet the requirements and enable shipowners to hopefully renew their fleets with the latest environmental technologies. As far as the latter is concerned, a major obstacle remains the 25% duty charged on a new or used vessel imported into Canada for use in the domestic trades.

Meanwhile, how the whole issue unravels will become clearer late this summer or in the fall following the meeting in London of the IMO special committee. 

Maritime Simulation and Resource Centre *Centre de simulation et d'expertise maritime*



**Corporation des pilotes
du Bas Saint-Laurent**

418-692-0183

Fax: 418-692-4262

info@sim-pilot.com

www.sim-pilot.com



Hire the Marine Hydraulic
Experts!

- Complete service to existing mooring winches & drag winches
- Specializing in Collomatic winches – Rebuilt exchange program on winches and components. Specialists in Dowty Pump / Motor rebuilding!
- Supply & rebuild all hydraulic components for self-unloaders, including slew, luffing, tensioning and tunnel systems.
- Specialists in rebuilding hydraulic cylinders, pumps/motors and valves - Meeting Lloyd's, ABS and Transport Canada
- Fully insured and equipped to provide on-board service

**Dilts Piston
Hydraulics Inc.**

10 CUSHMAN RD, ST CATHARINES, ONTARIO
TEL: 905-641-4488, TOLL FREE: 888-289-7262, FAX: 905-688-1186
24/7 EMERGENCY SERVICE AVAILABLE – www.diltspiston.com

Serving the Hydraulic needs of the Marine industry since 1988



MISSION

Maintain a state of marine oil spill response preparedness that is consistent with the legislation and capable of providing a real response at an affordable cost to our members

Provide value added preparedness services to all of our members

Assume a leadership role in the preparedness to oil spill response

Assurer un état de préparation pour les interventions en cas de déversement conforme à la loi et capable de fournir à nos membres une intervention efficace à un prix abordable

En préparation à l'intervention, fournir à tous nos membres des services à valeur ajoutée

Démontrer un leadership dans l'état de préparation à l'intervention pour des déversements de produits pétroliers



ECRC ~ SIMEC

1201-275 rue Slater Street
Ottawa (Ontario) K1P 5H9 Canada
TEL: (613) 230-7369 FAX: (613) 230-7344
www.ecrc.ca www.simec.ca



Andrew Livingstone

Les camionneurs déplorent les «engorgements» à la frontière des États-Unis

Les efforts des États-Unis pour «durcir» et «resserrer» les contrôles à la frontière entre le Canada et les États-Unis au nom de la sécurité sont mal accueillis par l'industrie du camionnage du Canada atlantique.

Le président Barack Obama en a surpris beaucoup en février quand il a affirmé lors de sa rencontre avec le premier ministre Harper que le Canada demeurerait un partenaire commercial de premier plan. Pourtant la secrétaire d'État, Hillary Clinton, et la secrétaire à la Sécurité intérieure des États-Unis, Janet Napolitano, semblent faire tout ce qu'elles peuvent pour entraver les échanges transfrontaliers, spécialement par camion, et favoriser une attitude protectionniste.

On a le sentiment dans certains cercles que la frontière du Canada est traitée de la même manière que celle qui sépare les États-Unis du Mexique, où le commerce illicite des drogues et l'infiltration d'immigrants illégaux sont des problèmes permanents. M^{me} Clinton et M^{me} Napolitano considèrent le Canada comme un point d'entrée possible de terroristes aux États-Unis. On a prétendu aux États-Unis que les terroristes du 11 septembre étaient entrés par le Canada et même si cela s'est révélé faux, le mythe persiste.

Aussi, alors que le président Obama nous dit de ne pas nous inquiéter, Clinton et Napolitano multiplient de leur côté les barrages routiers.

Selon l'industrie canadienne du camionnage, les programmes de sécurité supplémentaires à la frontière que le Département de la sécurité intérieure des États-Unis a implantés depuis le 11 septembre ont coûté à l'industrie environ 1 milliard de dollars.

Le dernier dos d'âne pour entraver la circulation des marchandises à la frontière a été la mise en œuvre de l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental (IVHO). Depuis le 1^{er} juin, quiconque se rend aux États-Unis doit avoir un passeport ou du moins un permis de conduire Plus. En outre, pour les camionneurs qui se rendent dans des ports étasuniens, la Transportation Worker Identification Credential, ou TWIC, est exigée.

Cette dernière est en fait devenue obligatoire le 15 avril, mais certains ports ont attendu que l'IVHO entre en vigueur avant d'exiger la TWIC. Peter Nelson, directeur exécutif de l'Atlantic Provinces Trucking Association (APTA), affirme que ses membres, dont la grande

Truckers deplore 'thickening' U.S. border

The American effort to 'harden' and 'thicken' the border between Canada and the United States in the name of security is not sitting well with Atlantic Canada's trucking industry.

There is considerable bewilderment about President Barack Obama's claim in February when he visited Prime Minister Harper that Canada remains a solid trading partner. Yet, U.S. Secretary of State Hillary Clinton and U.S. Homeland Security Secretary Janet Napolitano appear to be doing whatever they can to hamper cross-border trade, especially by truck, and fostering an American protectionist attitude.

There is a sense in some circles that Canada's border is being treated in the same manner as the U.S./Mexico crossing where an illicit drug trade and infiltration of illegal immigrants are ongoing problems. Ms. Clinton and Ms. Napolitano see Canada as a potential entry point into the U.S. for terrorists. There was a claim by the U.S. that 9/11 terrorists entered the States through Canada and even though that has been proven wrong, the myth persists.

So even though President Obama says not to worry, Clinton and Napolitano are throwing up road blocks.

The Canadian trucking industry claims that additional border security programs implemented by the U.S. Department of Homeland Security since 9/11 have cost the industry about \$1 billion.

The latest speed bumps to hinder the flow of goods across the border has been the implementation of the Western Hemisphere Travel Initiative (WHTI). Effective June 1, anyone crossing into the U.S. needs a passport and or an enhanced driver's license. In addition for truckers heading to American ports, the Transportation Worker Identification Credential, or TWIC, has been fully implemented.

The latter actually became mandatory April 15 but some ports waited until WHTI came into effect before enacting TWIC. Peter Nelson, executive-director of the Atlantic Provinces Trucking Association, says his membership, a vast majority

majorité voyage chaque jour aux États-Unis pour aller chercher une foule de produits, de fruits et de légumes du Sud dans divers ports, n'ont constaté aucune amélioration aux frontières.

«Ça m'a intrigué de voir les Américains lancer une sorte de campagne de relations publiques pour nous convaincre qu'ils ne vont pas être trop rigides. Nous allons avoir une période d'entrée en vigueur progressive, mais nous avons constaté qu'à la frontière, c'est devenu très arbitraire, cela dépend beaucoup d'à qui vous avez affaire», a-t-il déclaré.

Malheureusement, selon lui, il ne semble y avoir aucune uniformité dans les postes frontaliers. Si l'administration centrale de la Sécurité intérieure a donné des directives concernant la procédure à appliquer aux frontières, celles-ci ne se sont jamais rendues aux responsables.

Le temps requis pour traverser, déclare-t-il, dépend de plusieurs facteurs: à qui on a affaire au poste frontalier, où celui-ci est situé et l'heure de la journée où on veut traverser. Le passage peut être assez rapide, mais il peut aussi parfois prendre des heures.

L'accréditation TWIC augmente les coûts

Pour le patron de l'APTA, le problème avec la TWIC, c'est qu'elle représente un coût additionnel pour l'industrie et que pour les camionneurs qui veulent l'obtenir, il s'agit d'une procédure longue et fastidieuse.

Les demandes se font par courrier et le processus est très lent. Le taux initial d'approbation pour les premières demandes est d'environ 50 % pour les chauffeurs canadiens. Curieusement, les chauffeurs étrangers au service de compagnies canadiennes ont apparemment un bien meilleur taux d'approbation à la première demande.

En ce qui concerne les ports, les affirmations de M^{me} Clinton selon lesquelles les ports canadiens sont «poreux» ne tiennent pas vraiment la route. On y contrôle de près qui entre et qui sort et les plans des ports de Montréal et d'Halifax pour avoir leur propre programme local d'accréditation pour les camionneurs sont un bon exemple de l'importance accordée à la sûreté.

M. Nelson se plaint à dire depuis un certain temps qu'avec tous les droits et les taxes supplémentaires perçus au nom de la sécurité à la frontière, il ne faudra pas bien longtemps avant qu'une pomme de laitue ne coûte 8 \$ dans le Canada atlantique! 

There is a sense in some circles that Canada's border is being treated in the same manner as the U.S./Mexico crossing where an illicit drug trade and infiltration of illegal immigrants are ongoing problems.

On a le sentiment dans certains cercles que la frontière du Canada est traitée de la même manière que celle qui sépare les États-Unis du Mexique, où le commerce illicite des drogues et l'infiltration d'immigrants illégaux sont des problèmes permanents.

of which travel into the U.S. on a daily basis loading a lot of southern produce, fruit and vegetables from a variety of ports, hasn't seen any let up on border issues.

"I was intrigued to see the Americans start a bit of a PR campaign saying we are not going to lock things down. We are going to have a soft enforcement period but we have found the border has become very arbitrary in terms of how you are dealt with," he said.

Unfortunately, he says, any type of uniformity in the border crossing process doesn't seem to exist. If there is direction from the head office of Homeland Security on the crossing procedures, it hasn't

filtered down to the actual people at the border.

Crossing time, he says, depends on who is at the border, where the crossing is located and the time of the day you want to cross. The process can take a relatively short time or hours.

TWIC credentialing adding to costs

For the APTA boss, the issue with TWIC is it represents an additional cost to the industry and for truckers trying to get the credentialing it is a long, drawn out procedure.

The application process is through regular mail and is very slow. Initial approval rate on first applications is about 50 per cent for Canadian drivers. Ironically, foreign drivers working for Canadian companies apparently have had a much better first time approval rate.

On the port side, Ms. Clinton's claims that Canadian ports are 'porous' don't really hold a lot of water. Ports have clamped on who comes and goes and plans by Halifax and Montreal to institute their own local credentialing program for truckers is an example of keeping a tight lid on security.

Mr. Nelson has contended for some time that with all the extra fees and charges being applied in the name of security at the border, it won't be long before Atlantic Canadians are paying \$8 for a head of lettuce! 



Leo Quigley

Port Metro Vancouver bien placé pour la reprise du trafic conteneurisé

Lorsque le trafic conteneurisé va reprendre, probablement vers la fin de l'an prochain, la reprise devrait être rapide car les entreprises nord-américaines vont reconstituer leurs stocks et se démener pour répondre à la demande comprimée de biens de consommation.

Les ports de la côte Ouest devront alors à nouveau relever les défis qu'un afflux de conteneurs pose aux systèmes de manutention. Par le passé, certains ont dû constater qu'ils étaient incapables de manutentionner les volumes imprévus de conteneurs: ensevelis sous les commandes, ils ont été débordés par les retards et les appels de clients mécontents.

Aujourd'hui, bien des ports de la côte Ouest sont plus prêts à faire face à un accroissement rapide des volumes et, parmi eux, Port Metro Vancouver est à l'avant-garde.

Plusieurs facteurs ont contribué à bien préparer Port Metro Vancouver à affronter les défis qui attendent les ports de la côte Ouest, notamment une meilleure capacité de manutention, une circulation plus fluide des conteneurs vers les terminaux et, facteur tout aussi important, une structure de gestion intégrée plus souple.

Le troisième poste à quai à Deltaport devrait être prêt cet automne dans le plus grand terminal à conteneurs du Canada. Ce poste à quai supplémentaire augmentera de 600 000 conteneurs EVP la capacité de Deltaport et ajoutera plus de 20 hectares d'espace d'entreposage de conteneurs aux installations existantes.

Le troisième poste à quai s'accompagnera du matériel nécessaire pour fournir des prises d'alimentation à quai qui permettront désormais le raccordement quai-navire avec un minimum d'entraves à l'exploitation du terminal.

Porte de l'Asie-Pacifique

Des projets d'infrastructures de plusieurs millions de dollars pour alléger la congestion des routes et des voies ferrées conduisant aux terminaux de la région de Vancouver sont en chantier dans le cadre de l'Initiative de la Porte de l'Asie-Pacifique.

Ces projets comprennent la construction d'une nouvelle gare de triage, plus grande, et l'amélioration des approches de Deltaport afin de répondre à la capacité accrue que fournira le troisième poste à quai. Et en 2012, la très attendue route à grand volume pour les camions porte-conteneurs, la route périphérique de la rive sud du fleuve Fraser, entrera en service.

Les bénéfices de la fusion

Dernier élément mais non le moindre, grâce à la fusion de l'Administration portuaire de Vancouver avec les deux

Port Metro Vancouver well poised for container rebound

When container traffic volumes recover, probably late next year, it's expected they'll recover quickly as North American businesses rebuild inventories and struggle to supply pent-up consumer demand.

When this happens West Coast ports will once again face the challenges that a flood of boxes presents to handling systems and, in the past, some discovered they were unable to handle the unexpected volume of containers and found themselves wallowing in backlogs, delays and phone calls from unhappy customers.

Today, many West Coast ports are better prepared to handle an upsurge in volumes and among these ports. Here, Port Metro Vancouver stands front and centre.

Several factors have come together to prepare Port Metro Vancouver for the challenges that will face West Coast ports in the future. Among these is a larger handling capacity, an improved flow of boxes to the terminals and, equally important, a more flexible, consolidated management structure.

The Deltaport Third Berth Project at Canada's largest container terminal is expected to be completed this fall. The additional berth will increase capacity at Deltaport by 600,000 TEUs and add over 20 hectares of container storage facilities to the existing facility.

Included in the Third Berth Project is the necessary equipment to provide shore power that will allow for future installation of ship to shore power with minimum disruption to terminal operation.

Asia Pacific Gateway

Several multi-million dollar infrastructure projects to relieve road and rail congestion leading to Vancouver area terminals are underway as part of Ottawa's Asia-Pacific Gateway Initiative.

Included in these will be a new and expanded rail yard and approach to Deltaport to handle the increased capacity provided by the Third Berth. And, in 2012 a badly needed, high volume highway for container trucks, the South Fraser Perimeter Road, will come on stream.

Amalgamation benefits

Last, but not least, the amalgamation of the Vancouver Port Authority with its two neighbouring

The Deltaport Third Berth Project at Canada's largest container terminal is expected to be completed this fall.

Le troisième poste à quai à Deltaport devrait être prêt cet automne dans le plus grand terminal à conteneurs du Canada.



administrations portuaires fluviales voisines (celles du fleuve Fraser et du North-Fraser) qui a créé une nouvelle entité baptisée Port Metro Vancouver; il est désormais possible de relever les défis en équipe et de cesser de se faire concurrence.

Chris Badger, chef de l'exploitation, a déclaré lors d'une récente interview: «Nous commençons vraiment à voir les possibilités que nous offre la fusion. Il est beaucoup plus facile de gérer la performance globale de la Porte. Nous pouvons mieux nous faire entendre et nous rejoignons plus facilement les principaux intervenants. En outre, cela a grandement amélioré notre capacité d'aller chercher de l'argent à tous les paliers de gouvernement en vertu du programme de la Porte.»

La relève de la garde

Il faut aussi mentionner la nomination de Robin Silvester au poste de président-directeur général. Il succède au capitaine Gordon Houston qui a officiellement pris sa retraite le 31 mars 2009, après huit ans passés à la barre du plus grand port du Canada.

Étiqueté comme quelqu'un qui «va voir le potentiel du commerce de l'Asie-Pacifique», M. Silvester a quitté le printemps dernier le poste qu'il occupait au sein de l'entreprise australienne United Group Services ANZ. Il était auparavant le premier président de P&O Ports Canada dont le siège administratif se trouve à Vancouver et il a dirigé l'acquisition de BCR Marine. Lors d'une interview avec le *Maritime Magazine*, M. Silvester a déclaré que son expérience de l'industrie maritime et des ports devrait lui être fort utile.

«J'ai l'avantage, a-t-il déclaré, d'avoir travaillé avant dans les milieux portuaires en Europe, en Amérique du Nord et ici, à Vancouver. Bien sûr, il ne faut pas non plus oublier Sydney et l'Asie. J'arrive donc avec une perspective internationale. Dans un sens, je suis capable de voir Vancouver avec les yeux de quelqu'un d'outre-mer. C'est un atout dont j'espère tirer profit pour développer la clientèle et nouer des liens étroits avec nos clients et utilisateurs de la Porte (du Pacifique). 

river port authorities (Fraser River and North Fraser) has given the re-named Port Metro Vancouver the ability to work on projects as a single team rather than as competitors.

Chris Badger, Chief Operating Officer, said in a recent interview “we’re clearly beginning to realize the opportunities that the amalgamation gives us. It makes it much easier to manage the overall performance of the Gateway. It gives us a better voice and easier access to key stakeholders. And, it’s been extremely beneficial in our ability to leverage dollars from all levels of government under the Gateway program.”

Changing of the Guard

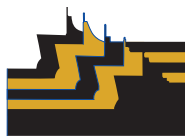
Add to this the appointment of Robin Silvester as President and CEO, succeeding Capt. Gordon Houston, who officially retired on March 31, 2009 after eight years at the helm of Canada's largest port.

Billed as someone who will “seize the potential of Asia-Pacific Trade”, Mr. Silvester this spring moved to the job from Australian-based United Group Services ANZ. He was previously the first president of P&O Ports Canada headquartered in Vancouver and led the acquisition of BCR Marine.

In an interview with *Maritime Magazine*, Mr. Silvester indicated that his experience in the marine and ports industry should serve him in good stead.

“I have the advantage,” he said, “of having worked in the ports business in Europe and North America and, previously, here in Vancouver. And, of course, based in Sydney and around Asia.

“So I bring an international perspective to the business. In some ways, I’m able to look at Vancouver from the perspective of some seeing Vancouver from overseas. This is a perspective I hope to capitalize on as we develop the business and further build close links with our customers and users of the (Pacific) Gateway.” 



Bruce Bowie

CSA President
Président de l'AAC

L'avenir du transport maritime dans les Grands Lacs

Au beau milieu de la récession économique, les activités industrielles sont des plus touchées et les répercussions sur l'industrie maritime sont marquantes. Les dirigeants de l'industrie se concentrent avant tout sur la survie à court terme. De même, il est plus important que jamais que l'industrie collabore avec les organismes gouvernementaux afin de régler les problèmes influant sur l'avenir à long terme du transport maritime.

L'industrie du transport maritime intérieur s'engage entièrement à améliorer sa performance environnementale. Bien que le transport maritime soit déjà le choix de transport le plus respectueux de l'environnement, l'industrie maritime dans le réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent (RGLVMSL) a adopté une vision qui le rend encore plus écologique. La participation de tous les transporteurs intérieurs du programme Alliance verte démontre que des mesures concrètes sont prises afin de dépasser les exigences réglementaires, de réduire l'empreinte écologique du transport maritime et d'améliorer sans cesse la performance environnementale.

Les transporteurs maritimes lancent des programmes de durabilité qui atténuent l'impact de leurs activités sur l'environnement. Ils ont toutefois besoin que le gouvernement leur confirme la prévisibilité et la gérabilité du cadre de réglementation régissant les problèmes environnementaux, et qu'il a tenu compte de tout changement potentiel aux modes de transport pouvant découler des initiatives de réglementation. Ce qui n'est pas toujours le cas.

La US Environmental Protection Agency (l'Agence américaine de protection de l'environnement) a mis en œuvre un programme de permis général de navire (Vessel General Permit [VGP]) qui contrôle les décharges des eaux usées venant des navires. Le VGP permet à chaque État d'ajouter des dispositions aux exigences fédérales. En réalité, les transporteurs maritimes doivent composer avec une multitude d'organismes de réglementation représentant huit États, deux provinces canadiennes et deux gouvernements fédéraux, qui créent tous des règlements indépendants visant un seul corridor de transport maritime. Les règlements sont non seulement différents, mais bon nombre d'entre eux se contredisent et il est également impossible d'en respecter certains car la technologie pour ce faire n'existe tout simplement pas.

Bi-national standards vital for Great Lakes shipping

In midst of economic recession, when industrial activities are affected more than most, the impact on the marine industry is dramatic. Short term survival is foremost in the minds of industry executives. At the same time, it is more important than ever for industry to work together with government agencies to address the issues impacting the long term future of marine transportation.

The domestic marine carrier industry is fully committed to improving its environmental performance. Already the most environmentally friendly transportation choice, the marine industry in the Great Lakes St. Lawrence system (GLSLS) has embraced a vision to make the greenest mode of transportation greener. The 100% participation by domestic carriers in the Green Marine program demonstrates the concrete actions being taken to exceed regulatory requirements, to reduce the environmental footprint of marine carriage and to continuously improve environmental performance.

Marine carriers are undertaking sustainability programs to reduce the environmental impact of their operations. However they need assurance from government on the predictability and manageability of the regulatory framework governing environmental issues and assurance that the implications of any potential modal shifts arising from the government regulatory initiatives have been fully addressed. There are a couple of areas where this is not happening.

The US Environmental Protection Agency has implemented a Vessel General Permit (VGP) program to control discharges from ship operations. The VGP allows individual states to add on to the federal requirements. In effect marine carriers are faced with a multitude of regulatory agencies representing 8 US States, 2 Canadian Provinces and 2 Federal Governments all creating independent regulations for one continuous marine transportation corridor. Not only are the regulations different, but many are contradictory and others impossible to comply with because the technology to do so simply does not exist.

Marine carriers are undertaking sustainability programs to reduce the environmental impact of their operations.

Les transporteurs maritimes lancent des programmes de durabilité qui atténuent l'impact de leurs activités sur l'environnement.



Pierre Terrien

En ce qui a trait aux émissions dans l'atmosphère, les transporteurs maritimes appuient l'objectif de réduction des émissions de navires dans les eaux intérieures. Toutefois, le régime de réglementation de l'OMI, conçu pour le transport océanique, ne fonctionnera pas dans la région des Grands Lacs sauf s'il est mis en œuvre de manière à ne pas créer de changement au trafic vers des modes de transports moins respectueux de l'environnement. L'application rigoureuse du règlement de l'OMI doublerait les coûts du carburant en 2010 et dirigerait le trafic vers d'autres modes ou entraînerait la fermeture d'installations maritimes qui sont tributaires du transport maritime. Il faudrait procéder à la mise en place progressive des restrictions sur la teneur en soufre afin de conserver le rôle que joue l'industrie maritime en transport des marchandises.

Bien entendu, il y a une limite aux améliorations environnementales qu'on peut apporter à une flotte intérieure dont l'âge moyen se situe à 35 ans. Les transporteurs maritimes doivent songer à une nouvelle génération de navires afin d'affronter efficacement la nouvelle ère d'attentes environnementales. Les nouveaux navires permettront aux armateurs de mieux respecter le nouveau règlement en matière de décharges des eaux usées de navires et d'émissions dans l'atmosphère. De nouveaux navires sont essentiels à l'amélioration de la performance environnementale de l'industrie canadienne et à la réduction de l'empreinte écologique de ce qui constitue déjà le mode de transport le plus respectueux de l'environnement. Il faut que le droit de 25 % à l'importation, présentement imposé aux navires importés, soit supprimé immédiatement en vue de permettre ce renouvellement de la flotte.

La survie du transport maritime dans les Grands Lacs requiert un cadre de réglementation rationnel, réaliste et prévisible qui pourrait comprendre les éléments suivants:

- La reconnaissance du fait que le transport sur les lacs est bien différent du transport océanique. La majorité du trafic maritime dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent concurrence des modes de transport terrestre moins écologiques, et il faut tenir compte de l'impact environnemental négatif des changements modaux.
- La reconnaissance qu'une partie du trafic maritime du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent

With respect to air emissions, marine carriers support the objective of reducing marine emissions in inland waters. However, the IMO regulatory regime, designed for ocean shipping, will not work in the Great Lakes region unless it is implemented in a way that does not create a shift in traffic to less environmentally friendly modes. Strict application of the IMO regulations would double fuel costs in 2010 and drive traffic to other modes or put industrial facilities that depend on marine transport out of business. A phasing in of fuel sulphur content restrictions is needed to preserve the role of the marine industry in freight transportation.

There is of course a limit to the environmental improvements that can be achieved with a domestic fleet for which the average age is 35 years. To effectively face the new era of increased environmental expectations, marine carriers must look to a new generation of vessels. New vessels will enable ship owners to better comply with new regulations regarding ship discharges and air emissions.

New vessels are the key to improving the Canadian industry's environmental performance and reducing the environmental footprint of what is already the most environmentally friendly transportation mode. In order to enable such fleet renewal, the 25% duty currently imposed on imported vessels must be removed immediately.

The survival of Great Lakes shipping requires a predictable, realistic and rational regulatory framework which would include the following elements:

- Recognition that the Lake trades are very different from Ocean trades. Much of the marine traffic in the GLSLS is in competition with less environmentally friendly surface modes and the adverse environmental impacts of modal shifts must be taken into account.
- Recognition that some of the marine traffic in the GLSLS serves captive shippers and that the impact of greatly increased costs on their com-

Call us first!
514-640-3138



**URGENCE
MARINE INC.**

Since 1981...



**24 HOURS
A DAY**

**7 DAYS
A WEEK**



- Galley waste removal
- Pumping and disposal of bilge, sludge, sewage and bunker
- Oil spill clean-up
- Tank clean-up
- Ship engine room clean-up
- Ship de-icing
- Cargo hold cleaning (specialty winter conditions)
- Mooring / unmooring service
- Hose connection / disconnection
- Guard and supervision duty for loading and unloading of vessels
- Booming around a ship
- Transferring and securing damaged containers
- Biomedical and pharmaceutical waste collection

URGENCE MARINE INC.

SECTION 110N, Port de Montréal, C.P. 111

Montréal (Québec) H1B 5K1

Fax: 514-640-4509

marine@urgencemarine.com

www.urgencemarine.com

petitiveness must be taken into account; as much as 60% of the commercial marine traffic supports the already vulnerable North American steel and automotive industries.

- Recognition that environmental issues need to be addressed on a holistic basis so that a regulatory solution to one problem does not create new problems elsewhere.
- Recognition that other government barriers to investment and trade preclude an environmentally sound response from industry. The right environmental regulations will encourage fleet renewal and adoption of latest technologies.
- Recognition that regulations that are not technically feasible will drive marine transportation services away from the GLSLS. Government must ensure that a technical/economic feasibility test is applied to measures that impact existing vessels.

A myriad of different standards is not workable in a transportation network that moves through 8 States, 2 Provinces and 2 countries. Bi-national standards should apply throughout the GLSLS system and we would urge national governments to take the lead in making this happen. 

dessert des chargeurs captifs et qu'il faut tenir compte des répercussions des fortes augmentations de coûts sur leur compétitivité; près de 60 % du trafic maritime commercial appuie les industries déjà vulnérables de l'acier et de l'automobile d'Amérique du Nord.

- La reconnaissance de fait qu'il faut régler les problèmes environnementaux de façon globale afin qu'une solution réglementaire à un problème n'en crée pas de nouveau.
- La reconnaissance de fait que d'autres obstacles gouvernementaux à l'investissement et aux échanges commerciaux empêchent une intervention écologique de la part de l'industrie. Un règlement environnemental judicieux encouragera le renouvellement de la flotte et l'adoption des plus récentes technologies.
- La reconnaissance de fait qu'un règlement qui n'est pas techniquement réalisable éloignera les services de transport maritime du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. Le gouvernement doit veiller à ce qu'une vérification de la faisabilité technique/économique soit faite au sujet des mesures qui influent sur les navires existants.

Une myriade de normes différentes n'est pas pratique dans un réseau de transport qui passe par huit États, deux provinces et deux pays. Des normes binationales devraient être appliquées dans l'ensemble du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, et nous demandons avec instance aux gouvernements nationaux de faire en sorte que cela se réalise. 

FOCUS



Lorraine Beaudoin

Pierre Terrien

Publisher/Éditeur

Cette chronique visuelle a pour but de partager avec vous certains clichés qui ont marqué l'éditeur de *Maritime Magazine*, qui à l'origine s'est impliqué dans la production de publications à caractère maritime en faisant des photographies.

The purpose of this visual feature is to share with you certain shots that struck the Publisher of *Maritime Magazine*, who originally became involved in the production of maritime publications through his skills in photography.



Pierre Terrien

Following the pilot change steaming upstream at Québec City.

À la suite du changement de pilote à l'arrivée de Québec, en montant.



Michael Broad

President, Shipping Federation of Canada
Président, Fédération maritime du Canada

Manque de communication

Le projet de loi C-16 sur le contrôle d'application de lois environnementales a reçu la sanction royale le 18 juin, et ce, malgré les protestations des représentants de l'industrie préoccupés par les procédures de mise en application de la loi envers les équipages étrangers. La Loi définit les procédures en cas de pollution impliquant les navires et leurs équipages. Malgré le fait que les agences du gouvernement, y compris Environnement Canada, ont insisté pour que les conventions maritimes internationales protégeant les droits des membres d'équipages étrangers soient respectées, il n'y a aucune disposition dans la Loi confirmant cette affirmation.

À l'échelle internationale, certains cas de pollution accidentelle ont résulté en poursuites judiciaires contre des membres d'équipage. L'industrie maritime est donc naturellement préoccupée par la tendance des gouvernements à accuser injustement un ressortissant étranger et ignorer les conventions internationales; le cas du Hebei Spirit en Corée du Sud est un excellent exemple. Un représentant de l'industrie a alimenté la controverse en disant que le Canada, avec le projet de loi C-16, a dépouillé les membres d'équipages étrangers de leurs droits élémentaires. Malgré le fait que ce commentaire est grandement exagéré, il souligne les craintes que cette législation suscite chez les opérateurs de navires étrangers et les équipages.

Alors que nous croyons que la Charte canadienne des droits et libertés protège chaque individu, y compris les équipages étrangers, et que le Canada va remplir ses obligations telles qu'établies par les conventions internationales, il y a de toute évidence un manque de communication entre le gouvernement et certains secteurs de l'industrie maritime internationale. La Fédération maritime du Canada a demandé au gouvernement d'envoyer un message clair à la communauté maritime en incluant une déclaration d'intention dans la législation elle-même; malheureusement, ce message n'a pas été entendu. Nous continuerons d'insister pour qu'une telle déclaration soit faite, afin d'effacer toute incohérence, perçue ou réelle, entre cette loi et la loi internationale.

De quoi s'étonner...

L'Administration de pilotage des Laurentides a été informée que son président, M. Michel Beauregard, ne sera pas ré-engagé à la fin de son mandat qui se termine à la fin juin. M. Beauregard, ancien président de CP Ships, président du conseil de la Fédération maritime du Canada et de l'Association des employeurs maritimes, est l'un des leaders de l'industrie maritime et un homme d'une grande intégrité.

Candid thoughts on two issues

Bill C-16, an Act to amend 9 other environment related statutes, received Royal Assent on June 18th, despite some pushback from industry representatives concerned about the unfair treatment of seafarers. The Act sets out enforcement provisions in the case of pollution incidents involving any organization or individual, including ships and their crew. Although government agencies, including Environment Canada, have insisted that international maritime conventions, protecting the rights of seafarers, would prevail, there are no provisions in the Act to confirm this.

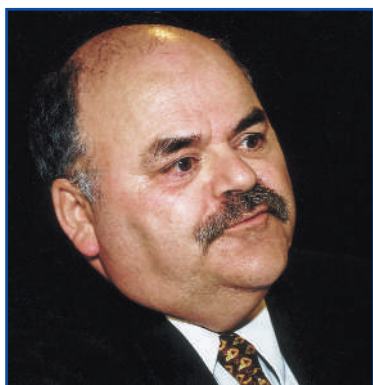
The international ocean shipping industry has seen how pollution incidents can trigger unfair legal prosecution of innocent seafarers in other countries – the Hebei Spirit case in South Korea is an example – and is naturally concerned that governments, looking to pin blame quickly on a foreign national, will ignore international law. In fact, one industry representative has stoked the fires by saying that Canada has stripped foreign crew members of their “basic human rights” with the passing of C-16. While this comment is over the top, it does underline the fear that foreign ship owners and their crews have with this legislation.

Although we believe the Canadian Charter protects the rights of every individual, including foreign seafarers, and that Canada will abide by the relevant international conventions in this respect, there is obviously a communications gap which exists between the Canadian government and some quarters in the foreign flag shipping industry.

The Shipping Federation of Canada asked the federal government to send a strong clear message regarding its policy intent by making a statement in the Act itself and although the request fell on deaf ears, we will continue to push for a public policy statement or publicly available guideline which will erase any inconsistency, either perceived or real, between this Act and international law.

Ya Gotta Wonder...

The Laurentian Pilotage Authority has been advised that its Chair, Michel Beauregard, will not be re-appointed for another term at the end of June. Mr. Beauregard, formerly President of CP Ships, Chair of the Shipping Federation of Canada and the Maritime Employers Association, is one of this industry's



Michel Beauregard.



View of Canada's Parliament.

Vue d'ensemble du Parlement canadien.

M. Beauregard a été nommé à ce poste en 2006 par le ministre des Transports en poste, M. Cannon. À cette époque, l'Administration avait un déficit de 10 millions de dollars, offrait des services insuffisants à ses clients et était impliquée dans un litige avec ses fournisseurs de services. L'insatisfaction face à l'Administration de pilotage des Laurentides était généralisée. Depuis la nomination de M. Beauregard, l'Administration a résolu son problème de déficit, une amélioration importante de ses services a été réalisée et il règne un esprit de coopération et de collaboration qui n'a jamais été observé dans le passé. Le résultat? Le gouvernement cherche maintenant une personne pour le remplacer. Trouvez l'erreur. 

brightest individuals – a true leader who brings out the best in people.

Mr. Beauregard was appointed to his post in 2006 by then Transport Minister Lawrence Cannon. At the time, the Authority had a \$10 million deficit, offered poor service to its users – ships – and was involved in a contract dispute with its service providers – pilots. Nobody was happy. Since that time, the Authority has moved back into the black, service has improved significantly and there has never been a better spirit of cooperation between all of the stakeholders. So what does the government (that he helped) do? Look for someone else. Makes you wonder... 



Osborn & Lange Inc.

Canadian International Insurance Broker
Courtier d'assurances international canadien

Service since 1898  Service depuis 1898

17001 Transcanadienne
Suite 300
Kirkland (Québec)
Canada H9H 5J1

Tel : 514-694-4161
Fax : 514-630-4167

www.osborn-lange.com

ARCHITECTURE NAVALE CONSULTANTS /
GÉNIE MARITIME / COURTAGE / EXPERTISE MARITIME

NAVAL ARCHITECTURE CONSULTING / MARINE
ENGINEERING / SHIP BROKERS / MARINE SURVEYORS

NAVTECH
NAVAL ARCHITECTURE NAVALE

105 Côte de la Montagne Suite 701
Québec (Québec) Canada G1K 4E4
www.navtech.ca / info@navtech.ca

t. 418.694.0534
f. 418.694.2259

sans frais / toll free
1.877.694.0543

Chamber of Marine Commerce celebrates 50 years of achievements

La Chambre de commerce maritime célèbre 50 ans de réalisations





Pierre Terrien

This year marks the 50th anniversary of the Ottawa-based Chamber of Marine Commerce, which has grown strongly in membership and in effectiveness as a vital voice on behalf of the marine industry not only in Canada but also the United States in midst of complex regulatory and economic challenges. What is truly impressive, too, is the wide range of companies, carriers and associations in North America that have joined its ranks.

In its activities, the Chamber has, moreover, become a leading proponent of marine transportation as the most environmentally-friendly mode of carrying freight. This has included a number of initiatives to spread awareness and greater understanding in political circles and in the general public.



En cette année de son cinquantenaire, la Chambre de commerce maritime, dont le siège se trouve à Ottawa, compte sur un bien plus grand nombre d'adhérents, ce qui accroît énormément son influence comme porte-parole de l'industrie maritime au Canada et aux États-Unis, à une époque où la complexité de la réglementation et les difficultés économiques multiplient les embûches. On ne peut qu'être impressionnés aussi par la grande diversité des compagnies, associations et transporteurs nord-américains qui ont rejoint ses rangs.

Par ses activités, la Chambre a beaucoup contribué à faire connaître le transport maritime comme le moyen le plus écologique de transporter les marchandises. Elle a notamment multiplié les initiatives pour sensibiliser les milieux politiques et la population en général aux avantages qu'il offre.

Celebrating the 50th

A VITAL WATERWAY...
PAST, PRESENT AND FUTURE.



ST. LAWRENCE SEAWAY
VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

1959  2009



The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation

Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent



Minister's message Message du ministre

The Honourable John Baird

Minister of Transport, Infrastructure and Communities

L'honorable John Baird

Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités



À titre de ministre des Transports et de l'Infrastructure, je tiens à féliciter la Chambre de commerce maritime à l'occasion de son 50^e anniversaire et à saluer tous les lecteurs du *Maritime Magazine*.

Au cours des 50 dernières années, la Chambre de commerce maritime a démontré qu'elle était un élément important au sein de l'industrie maritime, une industrie qui joue un rôle déterminant et unique dans la vitalité économique des collectivités au Canada. C'est une source de fierté pour les Canadiens qui dépendent des emplois du secteur maritime pour gagner leur vie.

En effet, la Chambre représente non seulement les prestataires de services du secteur maritime comme les ports, les armateurs, les corporations canadienne et américaine de la Voie maritime, les exploitants de navires ou les exploitants de terminaux et de silos, mais aussi, durant ces derniers 50 ans, un grand nombre des plus grosses entreprises industrielles du Canada qui ont besoin de voies de navigation efficaces, sûres et propres.

Alors que l'industrie maritime connaît des difficultés en raison du ralentissement économique mondial, notre gouvernement est déterminé à continuer de travailler avec la Chambre ainsi qu'à l'aider à rester à flot et à prospérer pour le bénéfice des générations futures. Cette année, nous avons pris des mesures qui sont importantes pour l'industrie, à savoir:

- renforcer la capacité de simulation du Canada dans le domaine maritime pour que les marins puissent être mieux formés;
- aller de l'avant avec les initiatives des portes et des corridors commerciaux du Canada;
- appuyer un projet du port de Metro Vancouver visant à réduire les émissions de diesel marin provenant des navires de croisière;
- améliorer les systèmes de surveillance maritime, étendre la surveillance aérienne pour inclure l'Arctique et présenter un projet de loi concernant la protection d'une bande littorale pouvant atteindre 200 milles marins dans les eaux de l'Arctique;
- présenter un projet de loi et le faire adopter pour sanctionner les pollueurs des eaux canadiennes, par exemple les responsables des déversements d'hydrocarbures;
- s'assurer que le Canada est un solide partenaire en ce qui concerne la protection et la prospérité des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent en inspectant les eaux de ballast et en pratiquant la tolérance zéro à l'égard des navires pollueurs.

Au cours de l'année qui vient, j'envisage avec beaucoup d'intérêt le maintien de notre relation avec la Chambre et l'industrie maritime et le partenariat établi pour nos consultations organisées par notre gouvernement pour créer une réglementation plus stable pour l'industrie maritime. Ensemble, nous pouvons continuer à soutenir l'excellence de notre réseau de transport maritime pour qu'il soit parmi les réseaux les plus efficaces, les plus respectueux de l'environnement et les plus sécuritaires et sûrs au monde.

Merci.

As Minister of Transport and Infrastructure, I would like to take this opportunity to congratulate the Chamber of Marine Commerce on its 50th anniversary and to extend greetings to all readers of *Maritime Magazine*.

In the last 50 years, the Chamber of Marine Commerce has been a vital component of the marine industry, an industry that plays an important and unique role in the economic strength of communities across Canada, and is a source of pride for Canadians whose livelihoods depend on marine jobs.

Indeed, not only does the Chamber of Marine Commerce represent marine service providers like ports, ship owners, ship operators, the Canadian and U.S. Seaway corporations, terminals and elevators, but for the past fifty years has also represented many of Canada's largest industrial companies that depend on efficient, safe and clean waterways.

While today the marine industry faces challenges in this global economic downturn, our Government is committed to continue working with the Chamber and helping the industry remain buoyant and thrive for generations to come. This year we have moved forward on measures that are important to the industry, including:

- enhancing Canada's marine simulation capabilities to give better opportunities to mariners-in-training;
- moving forward on Canada's Gateways and Trade Corridors initiatives;
- supporting a project at Port Metro Vancouver which will help reduce marine diesel emissions from cruise ships;
- improving our maritime surveillance systems, expanding aerial surveillance to include the Arctic; and introducing legislation to protect up to 200 nautical miles of our Arctic waters;
- introducing and passing legislation to penalize those responsible for pollution in our Canadian waters, such as oil spills; and
- ensuring Canada is a strong partner in the protection and prosperity of the Great Lakes and St. Lawrence Seaway through ballast water inspections and zero tolerance for pollution from ships and strategic infrastructure investments.

In the year ahead, I look forward to continuing our relationship with the Chamber and the marine industry through partnership in consultations led by our Government to create a more stable regulatory environment for the marine industry. Together we can continue to uphold the excellence of our marine transportation system to ensure it is among the most efficient, environmentally responsible, safe and secure in the world.

Thank you.



Leo Ryan

Ray Johnston, President of the Chamber of Marine Commerce: ardent defender of the interests of the maritime industry, carriers and shippers.

Ray Johnston, président de la Chambre de commerce maritime: ardent défenseur des intérêts de l'industrie maritime, des transporteurs et des expéditeurs.

Expanding voice of the marine industry

Une voix plus forte pour l'industrie maritime

Leo Ryan

MM. En quelle année fut fondée la Chambre de commerce (CCM) et sous quel nom?

Ray Johnston. La Great Lakes Waterway Development Association a été créée en 1959. Elle regroupait alors cinq compagnies, dont quatre qui sont toujours des membres actifs – Stelco (aujourd'hui U.S. Steel Canada), Dofasco (aujourd'hui AccelorMittal Dofasco), Upper Lakes Shipping et CSL. La cinquième était Ontario Paper, qui était alors une filiale de la Chicago Tribune. Ces compagnies étaient toutes entièrement dépendantes des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, elle aussi inaugurée en 1959.

MM. When was the original Chamber founded and under what name?

Ray Johnston. The Great Lakes Waterway Development Association was started in 1959 with five companies, four of which are still active members – Stelco (now U.S. Steel Canada), Dofasco (now AccelorMittal Dofasco), Upper Lakes Shipping, and Canada Steamship Lines. The fifth one was Ontario Paper, then a subsidiary of the Chicago Tribune. These companies were all entirely dependent on the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway, itself inaugurated in 1959.

MM. Y a-t-il une raison principale qui a motivé la création de la Chambre?

R. Johnston. Oui bien sûr, l'objectif, en créant ce groupe, était de faire en sorte que le transport maritime reste concurrentiel. L'ouverture de la Voie maritime s'est accompagnée de péages qui gonflaient les coûts de transport. On a craint un détournement du trafic et une distorsion des flux commerciaux à cause des péages. Un des principaux objectifs de la CCM était de juguler les coûts et les péages sur la Voie maritime. Nous voulions faire abolir ces péages ou du moins les empêcher de trop augmenter. Il est ironique de constater qu'aujourd'hui les deux organismes qui gèrent la Voie maritime au Canada et aux États-Unis sont parmi nos membres les plus importants et nous travaillons ensemble sur une vaste gamme de dossiers d'une bien plus grande portée que les péages.

MM. À quoi attribuez-vous la solide croissance de la Chambre ces dernières années? Il est frappant, par exemple, de constater qu'il y a de plus en plus de membres des États-Unis, y compris des ports et des fabricants.

R. Johnston. Au fil des ans, nous sommes passés de 5 membres à 25, puis à 80 ou 90 il y a dix ans. Et depuis 10 ans, ce nombre a presque doublé. De toute évidence, ce succès est partiellement dû au fait que la Chambre et son rôle sont mieux connus. Je pense qu'on se rend compte un peu partout dans l'industrie qu'en parlant d'une seule voix, nous pouvons mieux faire entendre notre point de vue auprès des gouvernements, fédéraux ou provinciaux, ou même dans une optique binationale.

MM. Quand on regarde ce qui se fait dans d'autres pays, la composition de la Chambre semble avoir des caractéristiques uniques.

R. Johnston. Je ne peux pas dire que j'aie rencontré d'autres organisations qui soient identiques à ce que nous avons ici. Nous sommes davantage une chambre de commerce regroupant des représentants de différentes industries de tous les secteurs, réunis par un intérêt particulier pour les affaires maritimes. Ce qui est plus courant, c'est de voir des associations qui représentent des secteurs particuliers de l'industrie maritime, des ports ou des compagnies de navigation par exemple. Nos membres appartiennent à la CCM ainsi qu'à d'autres associations sectorielles et ils croient qu'il y a place pour les deux.

MM. Une des grandes réussites de la CCM semble avoir été de mettre en relief le transport maritime dans la population et les cercles gouvernementaux. Malgré cela, vous heurtez-vous encore à du parti pris à Transports Canada en faveur des chemins de fer et des lignes aériennes, ou même du camionnage?

R. Johnston. C'est certainement l'une de nos grandes priorités que de faire mieux connaître le transport maritime. Je suppose qu'il subsiste encore du parti pris et certaines barrières que nous devons traditionnellement vaincre – et le fait que bien des gens ne voient jamais de navires n'est pas le moindre obstacle. Ces gens-là n'ont donc pas de connaissance directe de ce que fait un navire, de la façon dont il est exploité, de ce qu'il transporte et

MM. Was there a major factor which prompted the creation of the Chamber?

R. Johnston. Indeed there was. The interest in bringing this group together was to ensure that marine transportation remained competitive. When the Seaway opened, one of the features was the imposition of cargo tolls, which added to the transportation costs. There was concern about possible diversion of traffic and disruption of trading flows that the tolls might provoke. One of the CMC's main goals was to keep a lid on costs and Seaway tolls. Our mission was to have these tolls abolished and certainly to minimize any increases in tolls. Ironically today, the two Seaway authorities in Canada and the United States figure among other larger members and we work together on a wide range of issues far beyond the toll question.

MM. To what do you attribute the Chamber's strong growth in the past few years. It is striking, for instance, to see more and more members from the U.S., including ports and manufacturers?

R. Johnston. Over the years, from five members we grew to 25 and ten years ago to 80 or 90. And in the past 10 years, we pretty much doubled our membership. Obviously part of that is increasing awareness of the Chamber and the role it plays. I think there is a general realization by industry that speaking with one voice represents an effective way of communicating our position on issues to government, whether it be on the federal level, the provincial level or even on a bi-national basis.

MM. Looking at other countries, the Chamber's membership appears to have unique characteristics.

R. Johnston. I can't say that I have come across other organizations that are altogether identical to what we have here. We are more of a chamber of commerce that brings together players from different industries in all sectors, with a particular focus on maritime matters. What is more common is to see associations representing individual sectors within the marine industry such as shipping companies or ports. Our members belong to both the CMC as well as other sector-specific associations and believe there can be a role for both.

MM. Raising the profile of marine transportation in the public eye and in government circles appears to have been one of the CMC's main achievements. Nevertheless, are you still encountering a certain bias in Transport Canada in favour of the railways and airlines, or even trucking?

R. Johnston. It's certainly been one of our top priorities to increase the level of awareness of marine transportation. I suppose there are still some traditional biases and challenges that we run up against – not the least of which is that many people don't see ships. So they don't have a first-hand awareness of

d'où il va. Les gens entendent des avions, ils sont entourés de camions sur les routes encombrées, et ils attendent que les trains soient passés pour franchir des passages à niveau. Il est donc probablement naturel que les autres modes de transport soient mieux connus. Il n'en demeure pas moins que la marine remplit son rôle avec rapidité, en douceur et efficacement, jour après jour, et que peu de gens ont l'occasion de la voir au travail.

MM. En effet, ce n'est pas comme le canal Welland qui est situé près de routes secondaires et non d'une route principale.

R. Johnston. À moins que vous ne viviez dans cette localité particulière, vous ne serez probablement pas conscient de l'activité maritime qui vous entoure. La plupart ignore d'où vient tout ce minerai de fer, où va cet acier, comment tout cela arrive ici. Pourtant, la majeure partie des biens que nous achetons dans les magasins sont passés sur des navires.

Je crois cependant que ce que nous avons vu ces dernières années, c'est une industrie qui s'efforce résolument de faire mieux connaître le secteur maritime, surtout dans les cercles gouvernementaux.

MM. Le Caucus maritime et le Conseil maritime et industriel national (CMIN) sont de bons exemples de véhicules qui ont contribué à mettre en évidence l'industrie maritime.

R. Johnston. Certes, ces initiatives ont fourni les forums où le gouvernement et l'industrie peuvent s'asseoir à la même table pour parler des dossiers courants, analyser les priorités, mesurer les causes et les effets de différentes politiques et de différents règlements.

Le CMIN a été le point de départ. Il réunissait cinq ministères clés qui ont un impact sur l'industrie maritime: Transports Canada, Environnement Canada, Industrie Canada, Commerce international Canada et Pêches et Océans Canada (dont fait partie la Garde côtière). Le CMIN permet aux dirigeants de notre industrie – les PDG des expéditeurs industriels, des armateurs, des ports, des terminaux et des principaux fournisseurs de services – de rencontrer les sous-ministres et de faire connaître l'importance du transport maritime dans l'économie.

Le Caucus de l'industrie maritime, mis sur pied en 2007, offre aux représentants élus l'occasion de rencontrer les intervenants de l'industrie afin de comprendre ce que fait l'industrie et le rôle qu'elle joue dans les diverses collectivités.

MM. Le Caucus maritime, si je ne me trompe pas, est réservé aux députés du parti au pouvoir.

R. Johnston. À l'heure actuelle, le Caucus maritime est un caucus du parti au pouvoir. Mais nous incluons tous les partis dans nos discussions et nos efforts de sensibilisation lors de divers événements que nous organisons comme la Journée maritime nationale. Ce caucus nous a fourni l'occasion de faire connaître l'industrie par des événements et des visites à des centres et des installations maritimes dans tout le Canada – de Halifax à Québec,

what a ship does, how it operates, what it carries, where it goes - whereas people hear airplanes, they are surrounded by trucks on crowded highways, or they wait for trains to pass at rail crossings.

Consequently, there's probably more natural awareness of the other modes of transportation. The fact is that marine goes about its business quickly, quietly and efficiently day in and day out and few people have the occasion to see our industry at work

MM. In effect, it's not like the Welland Canal which is situated near smaller roads rather than next to a big highway.

R. Johnston. Unless you live in that particular community, you likely would not be aware of the marine activity that goes on around you.. For the most part, people don't understand where all that iron ore comes from, where that steel goes, how it gets there. Yet, most of the goods we buy in department stores have been in ships.

I think, though, that what we have seen in the last few years is an industry working resolutely to improve the awareness of the marine sector, especially within government circles.

MM. Good examples of vehicles to enhance the industry's profile have been the Marine Caucus and the National Marine and Industrial Council.

R. Johnston. Indeed, these initiatives have provided forums that bring government and industry together and provide both sides with an opportunity to talk about the issues, understand priorities, measure the cause and effect of different policies and regulations.

The National Marine and Industrial Council, or NMIC, was the starting point. It brought together five key Departments that have an impact on the marine industry: Transport, Environment, Industry, International Trade, and Fisheries and Oceans (which includes the Coast Guard). The NMIC offers an opportunity for the leaders of our industry – the CEOs of industrial shippers, ship owners, ports, terminal operations and major service providers - to meet with deputy ministers and convey the important role of marine transportation within the economy.

The Marine Industry Caucus, established in 2007, offers the opportunity for elected officials to meet with industry stakeholders in order to understand what the industry does, the role it plays in various communities.

MM. The Marine Caucus, if I am correct, is restricted to members of the ruling party.

R. Johnston. As currently constituted, the Marine Caucus is a governing party caucus. But we do include all parties in our discussions and outreach efforts at various events that we organize such as National Marine Day. In the framework of this caucus, we have had the opportunity to showcase the

Congratulations to CMC on their Fiftieth Anniversary!



The Chamber of Marine Commerce has played an important role in the development of Canadian marine transportation for the last fifty years, and will play an even more important role into the future as the industry looks to renewing its fleets, addressing environmental challenges and expanding the range of marine transportation options it is able to offer its customers.

Upper Lakes prides itself on a "Tradition of Innovation" and looks forward to working with the CMC to develop innovative new solutions to current and future challenges and opportunities. In addition to its partnership in Seaway Marine Transport, the largest Canadian fleet of Great Lakes bulk carriers and self-unloaders, Upper Lakes is involved in other marine ventures that allow it to offer a wide range of marine transportation and service options.

McAsphalt Marine Transportation specializes in the marine transportation of asphalt and residual fuels. Its 2001 built, 11,000dwt articulated tug/barge unit "Everlast/Norman McLeod" will be joined this season by a new fleetmate, the AT/B "Victorious/John J. Carrick", offering state-of-the-art safety and efficiency.

MarineLink, a new venture tasked with developing the 'next generation' of shipping operations on the Great Lakes such as Ro-Ro ferries, container feeder services and other Short Sea Shipping options, will launch their new project cargo division using the Heavy Lift Barge "MarineLink Explorer". MarineLink is aligned with Rhode and Leisenfeld to help offer customers total project cargo solutions using the "Explorer" and other barges MarineLink has access to. MarineLink also operates a fleet of 1,600 dwt Mississippi style hopper barges and specialized pusher tugs offering SSS services in the St. Lawrence River and Detroit/St. Clair River regions.

For more information on these shipping options, please call us and let us help you with your marine requirements. The Upper Lakes group of companies includes ship building and repair, marine electric and electronics, marine fuelling and grain handling facilities.



Upper Lakes Group Inc.
49 Jackson Avenue, Toronto, Canada M4T 1E2
Telephone: (416) 920-7810 Fax: (416) 922-6158



Montréal, Hamilton, St. Catharines, Vancouver, Prince Rupert et, tout récemment, Goderich.

MM. L'image verte du transport maritime semble s'imposer graduellement un peu partout dans le monde, y compris au Canada où la Chambre a joué un rôle important.

R. Johnston. La Chambre a certainement contribué avec plusieurs autres associations à l'élaboration du programme de l'Alliance verte. Nous avons réellement commencé à travailler à l'Alliance verte en 2005, il y a un peu plus de quatre ans maintenant. Aujourd'hui, la majorité des grandes compagnies actives sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent participent au programme. Nous avons initialement identifié les principales difficultés et priorités environnementales, puis nous avons élaboré un programme inspiré d'une philosophie d'amélioration continue.

MM. Que pensez-vous des récentes initiatives réglementaires qui préoccupent l'industrie dans divers domaines, comme les eaux de ballast?

R. Johnston. L'ironie, c'est que nous avons une industrie qui réclame des règlements. Et la réglementation actuelle élaborée aux États-Unis est si disparate que c'est un exploit presque irréalisable pour les compagnies de navigation de s'y conformer.

MM. La Chambre a également mis beaucoup de pression pour faire avancer d'autres dossiers comme celui d'une gigantesque zone de contrôle des émissions proposée pour les eaux de l'Amérique du Nord, le droit de 25 % perçu sur les navires importés, ainsi que les droits de pilotage maritime et les frais de service de la Garde côtière.

R. Johnston. Ce sont toutes des questions importantes. L'objectif ultime est de rendre l'économie compétitive, de rendre plus concurrentielles les industries qui dépendent du transport maritime.

Des politiques comme l'imposition d'un droit de 25 % sur les navires importés sont réellement un fardeau supplémentaire pour les expéditeurs canadiens. Les vraquiers de la flotte canadienne ne peuvent être construits à des prix compétitifs au pays. L'imposition de droits de 10 ou 15 millions de dollars sur chaque navire construit à l'étranger est une taxe pure et simple et un obstacle de taille quand le renouvellement de la flotte devient nécessaire.

En outre, il s'agit d'un autre exemple de politiques et d'objectifs gouvernementaux contradictoires, car ce règlement particulier empêche la mise en service de navires plus respectueux de l'environnement.

La décision de construire un navire implique un investissement à long terme. Il faut absolument pouvoir faire construire ce navire au bon endroit et au juste prix.

Et ce n'est qu'une moitié de l'équation. L'autre moitié, c'est que vous allez devoir exploiter le navire

industrie through events and tours at marine facilities and installations across Canada - from Halifax to Quebec City, Montreal, Hamilton, St. Catharines, Vancouver, Prince Rupert, and the most recent one at Goderich.

MM. The Green image of marine transportation appears to have been progressing steadily world-wide, including in Canada where the Chamber has played a major role.

R. Johnston. The Chamber, certainly, has been active with a number of other associations in the development of the Green Marine program. We really started working on Green Marine in 2005, just a little over four years now. Today, most of the major companies operating in the Great Lakes/St. Lawrence are participating in the program. We initially identified the key challenges and environmental priorities and developed a program based on a philosophy of continuous improvement.

MM. What do you feel about recent regulatory developments of concern to the industry in various areas such as ballast water?

R. Johnston. What is ironic is that here we have an industry that is calling for regulations. But they have to be clear and consistent. And the current patchwork of regulations that has developed in the United States has presented an almost unbearable challenge for shipping companies to comply.

MM. The Chamber has been quite forceful, too, in addressing such other issues as a proposed giant Emissions Control Area around North America waters, the 25% duty on imported vessels, as well as marine pilotage and Coast Guard service fees.

R. Johnston. Those are all important issues. The end objective is make the economy competitive, to make the industries that rely on marine transportation more competitive.

So policies like slapping a 25% duty on imported vessels are really putting an extra burden on Canadian shippers. The bulk ships that the Canadian fleet uses cannot be built at competitive prices in this country. The imposition of 10 or 15 million dollars in duty to every ship built abroad is pure tax and creates a major challenge when it comes to the necessary renewal of the fleet.

Again, it's a case of conflicting government policies and goals, where this particular regulation is preventing the introduction of more environmentally-friendly ships.

The decision about building a ship is a long-term investment. Getting a ship built at the right place and right price is very critical.

That's half the equation when it comes to shipping. The other half is that you have to run the ship for 25 years. Shipping companies require certainty and long-term consistency in terms of government charges and regulations.



Partner *ship*

Congratulations to the Chamber of Marine Commerce on 50 years
of active support to the marine industry.

Félicitations à la Chambre de commerce maritime pour ses 50 ans
de soutien à l'industrie maritime.



www.fednav.com



MM. What about the Emissions Control Area (ECA) that the Canadian and U.S. governments have proposed? It has stirred some controversy in the continental marine industry.

R. Johnston. The industry absolutely supports improvements when it comes to air emission. This is a key element of the Green Marine program as well as initiatives like the Northwest Ports Clean Air Strategy that includes Port Metro Vancouver.

The issue here is the need for some proper consultation about what the impacts are, about the supply outlook for low sulphur fuel. Part of the answer here will be technology and the requirements for new technology including new ships. This brings us back to the 25% duty which is holding up companies from bringing those ships on stream.

Transport Canada and Environment Canada have agreed to do a full assessment of the implications of any new standards that would be applied to inland waters, including an assessment of the risk for a modal shift.

What also must be averted is a replica of the ballast water affair on the emission control front with every state in the United States trying to outdo the other. **M**

pendant 25 ans. Les compagnies de navigation ont besoin de certitudes et de continuité à long terme en ce qui concerne les règlements et les droits gouvernementaux.

MM. Que pensez-vous de la zone de contrôle des émissions (ZCE) que les gouvernements canadien et étasunien ont proposée? Il s'agit d'une proposition controversée dans l'industrie maritime continentale.

R. Johnston. L'industrie est certes favorable à des améliorations dans le domaine des émissions atmosphériques. Il s'agit d'un élément clé du programme de l'Alliance verte ainsi que d'initiatives comme la Northwest Ports Clean Air Strategy à laquelle adhère Port Metro Vancouver.

Ce qu'il faut à cet égard, c'est une consultation adéquate sur les impacts éventuels ainsi que sur les perspectives d'approvisionnement en carburant à faible teneur en soufre. Une partie de la réponse résidera dans la technologie et les besoins de nouvelles technologies, y compris de nouveaux navires. Cela nous ramène au droit de 25 % à cause duquel les compagnies hésitent à commander les navires nécessaires.

Transports Canada et Environnement Canada ont accepté de bien évaluer les incidences des nouvelles normes qui pourraient être appliquées dans les eaux intérieures, y compris une évaluation du risque de détournement vers d'autres modes.

Ce qu'il faut aussi éviter, c'est une réplique pour le contrôle des émissions de ce qui s'est produit dans le cas des eaux de ballast, où chaque État des États-Unis a essayé de défaire ce que son voisin faisait. **M**

Marine Certification, Regulatory Training and Post-secondary Training



Begin and advance your marine career at Georgian College's world-class Great Lakes International Marine Training Centre

- Marine Navigation and Engineering post-secondary programs
- Dozens of certification and training programs ranging from MED through to BRM and ERRM

Georgian College congratulates the Chamber of Marine Commerce on this special occasion

GEORGIAN

YOUR COLLEGE • YOUR FUTURE

GREAT LAKES INTERNATIONAL MARINE TRAINING CENTRE

Visit www.marinetraining.ca for more information, including course scheduling



CHAMBER OF
MARINE COMMERCE
CHAMBRE DE
COMMERCE MARITIME



When it comes to **safe, efficient** and
environmentally smart transportation...

Marine Delivers

www.marinedelivers.com

Proud supporters of Marine Delivers



Montreal Port Authority
Administration portuaire de Montréal



Corporation de Gestion de la Voie Maritime de Saint-Laurent



ASSOCIATION DES ARMATEURS CANADIENS



Canfornav Inc.
A member of the Canadian Freight Transport Group

L'avantage maritime...

Un moyen de transport durable hier, aujourd'hui et demain

La stratégie de durabilité environnementale de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent vise à optimiser les bénéfices en minimisant les impacts et en gérant les coûts. Consciente de l'évolution du contexte commercial mondial, la Corporation est passée à l'étape suivante de son plan stratégique qui mise sur la souplesse et l'adaptabilité pour garantir la durabilité.

Quand on regarde en arrière, on constate que les cinquante premières années de la Voie maritime du Saint-Laurent ont toujours été caractérisées par l'adaptation à un milieu en mutation, que ce soit à cause de considérations commerciales, des conditions du marché, des besoins en infrastructure ou d'impératifs liés au personnel. De nos jours, les secteurs commerciaux subissent de profonds bouleversements et il nous faut certes continuer de nous adapter pour relever les défis et saisir les occasions offertes.

La durabilité est une préoccupation essentielle dans tout ce que nous faisons. Gardiens d'une ressource commune, nous sommes résolus à gérer notre voie de navigation de façon à répondre le mieux possible aux intérêts de tous les partenaires.

Une première, le début de la saison 2008 a été marqué par l'entrée en vigueur d'un règlement commun du Canada et des États-Unis, qui prescrit l'échange en mer des eaux de ballast ou le rinçage de toutes les citernes de ballast des navires qui pénètrent dans le réseau. À la fin de l'année, la conformité de plus de 99% des citernes de ballast de tous les navires avait été physiquement vérifiée et depuis mars 2008, la vidange d'eaux de ballast non traitées dans la Voie maritime ou dans les Grands Lacs a cessé complètement.

- Et pour l'avenir, nous envisageons d'apporter en priorité d'autres améliorations, notamment personnaliser notre offre de services

- En adaptant notre réseau aux besoins particuliers des différents groupes d'utilisateurs;
- En mettant à profit les progrès technologiques, notamment l'autopositionnement et l'amarrage mains libres pour simplifier les transits dans les écluses et accueillir une plus grande variété de navires, sans oublier la navigation 3D qui permettra d'optimiser l'exploitation des profondeurs offertes dans nos chenaux;
- En commercialisant notre réseau de façon plus agressive, de manière à attirer et retenir de nouveaux clients et de nouvelles marchandises;
- En mettant l'accent sur des pratiques commerciales durables, pour tirer profit au maximum de notre route maritime en minimisant notre empreinte écologique; et
- En resserrant nos liens avec les collectivités et les intervenants avec lesquels nous partageons nos eaux.

Il importe de noter que depuis 50 ans, aucun autre mode n'a transporté les marchandises aussi efficacement que le mode maritime. «Première de classe» pour l'efficacité énergétique et la limitation des gaz à effet de serre dégagés par tonne de marchandises transportées, la Voie maritime va rester chef de file en durabilité environnementale pour les 50 prochaines années.



Richard Corte, président et chef de la direction de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent. Préparer la Voie maritime à un autre demi-siècle de leadership durable.

Pourtant, même si nous sommes à juste titre fiers de nos progrès, nous savons que les années futures nous réservent bien d'autres combats à livrer. C'est pourquoi, nous voulons que la Voie maritime et l'ensemble du réseau soient parties intégrantes d'un système de transport intégré où des incitatifs dirigeront les expéditeurs vers les modes appropriés pour optimiser l'utilisation du système, dans le cadre d'une stratégie de corridor commercial.

En cette année où nous célébrons nos 50 ans d'activité, nous sommes résolus à intégrer les changements nécessaires pour servir durablement les populations du Canada et des États-Unis pendant un autre demi-siècle.



The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation

Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent



CHAMBER OF
MARINE COMMERCE
CHAMBRE DE
COMMERCE MARITIME

Marine Delivers ...

Sustainable Transportation, past, present and future

The St. Lawrence Seaway Management Corporation's sustainability strategy is based on maximizing benefits while minimizing impacts and managing costs. Recognizing the changing global business environment in which we live, the Corporation has initiated the next phase of its strategic plan which focuses on flexibility and adaptability in order to ensure sustainability.

Looking back over the Seaway's fifty years of operation, adapting to changing environments has long been a hallmark of the organization, whether driven by business considerations, market conditions, infrastructure needs or personnel issues. Today, as business sectors undergo tumultuous change, there is little doubt we need to continue to adapt to meet the challenges and opportunities that lie ahead.

Sustainability is integral to all that we do. As stewards of a shared resource, we are committed to managing our waterway in a manner that best reflects the combined interests of all stakeholders.

For the first time, the 2008 season opened with a common U.S. and Canadian regulation that included saltwater exchange or flushing of all ballast tanks in vessels coming into the system. At the end of the year, more than 99% of all vessel ballast tanks had been physically inspected for compliance and, as a result, since March of 2008 no untreated ballast water has been discharged in the Seaway or Great Lakes.

As we look to the future, continuous improvement is still on top of our agenda. In particular, we are looking to customize our service offerings

- By adapting our system to the specific requirements of the different user groups;
- By applying technology, including self-spotting and hands free mooring to streamline lock transits and accept a wider variety of vessels, and 3D navigation to make optimal use of the available draft within our channels;
- By marketing our system more aggressively, thereby gaining and retaining customers and cargoes;
- By focusing on sustainable business practices, ensuring that we gain the maximum benefit from our marine highway, while minimizing our footprint; and
- By strengthening our ties to the communities and stakeholders who share our waters.

It is important to note that for the last 50 years, no other mode of transportation has moved cargo as efficiently as the marine mode. Our 'best in class' energy efficiency and minimal greenhouse gas footprint for every tonne of cargo moved, positions the Seaway to continue to be a sustainability leader for the next 50 years.

And while we are justifiably proud of our progress, we know that the years ahead hold many challenges. Consequently, we look to position the Seaway and the



Richard Corle, President and CEO of the St. Lawrence Seaway Management Corporation. Positioning the Seaway for another 50 years of sustainability leadership.

A stylized, handwritten signature in black ink, likely belonging to Richard Corle.

overall system as part of an integrated transportation network, with incentives for shippers to use individual modes to their full potential, and to do so inside a trade corridor strategy.

As we celebrate fifty years of operation, we are committed to change, ensuring that we are well positioned to serve the people of Canada and the U.S.A. in a sustainable manner for another fifty years.



The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation

Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent



CHAMBER OF
MARINE COMMERCE
CHAMBRE DE
COMMERCE MARITIME

FAITS SAILLANTS

- Fondée en 1959, la Chambre de commerce maritime (CCM) s'appelait à l'origine la Great Lakes Waterway Development Association et comprenait cinq membres (trois expéditeurs et deux transporteurs, CSL et Upper Lakes Shipping). Elle est depuis longtemps connue sous son nom actuel de Chambre de commerce maritime.
- Originellement, son rôle était de faire pression pour bloquer l'imposition de péages par la Voie maritime du Saint-Laurent, également inaugurée en 1959. Les intervenants s'inquiétaient de voir un fardeau supplémentaire ainsi imposé au transport maritime, ce qui menaçait sa compétitivité.
- Depuis dix ans, le nombre de membres de la Chambre a virtuellement doublé. Aujourd'hui, elle regroupe des propriétaires de navires et des armateurs locaux et internationaux; des ports canadiens et étasuniens, des expéditeurs industriels (notamment de céréales, de minerai de fer, d'acier, de ciment, de granulats et de charbon); les organisations canadiennes et étasuniennes qui gèrent la Voie maritime; des terminaux, des silos-élévateurs et des entreprises de logistique; des établissements d'enseignement et des entreprises de services à vocation maritime; ainsi que plusieurs associations industrielles.
- L'action revendicatrice de la CCM concernant les dossiers de transport et les dossiers maritimes s'exerce aussi bien à l'égard des gouvernements fédéral et provinciaux du Canada que des gouvernements et organismes fédéraux et d'État des États-Unis. Les dossiers en question comprennent notamment les droits de services maritimes de la Garde côtière ainsi qu'un droit «punitif» de 25 % à l'importation de navires neufs, d'occasion et réparés.
- Une mission capitale de la CCM est de présenter le transport maritime comme la méthode de transport des marchandises en vrac la plus sûre, la plus efficace et la plus écologique. La CCM fait valoir qu'une plus grande utilisation du transport maritime allège la congestion routière et réduit les émissions de gaz à effet de serre.
- Tous les ans, l'industrie maritime commerciale au Canada représente plus de 456 millions de tonnes de marchandises, 10 milliards de dollars d'activité économique, 100 000 emplois et 117 milliards de commerce international. 

KEY FACTS

- Founded in 1959, the Chamber of Marine Commerce (CMC) was originally called the Great Lakes Waterway Development Association, with five members (three shippers and two carriers, Canada Steamship Lines and Upper Lakes Shipping). For many years, it was known as the Chamber of Maritime Commerce.
- A prime reason for its establishment was to lobby against the imposition of cargo tolls by the St. Lawrence Seaway inaugurated also in 1959. Stakeholders were concerned over an extra burden placed on marine transportation to remain competitive.
- Over the past ten years, the Chamber has virtually doubled its membership. Today, this membership consists of domestic and international shipowners and shipoperators; Canadian and U.S. ports, industrial shippers (notably grain, iron ore, steel, cement, aggregates and coal); the Canadian and American Seaway corporations; terminals, elevators and logistics companies; marine-related service firms and educational institutions; and a number of industry associations.
- The CMC's advocacy on marine and transportation issues extends to the Canadian and provincial governments and to U.S. federal and state governments and agencies. These issues include Coast Guard marine service fees and a 'punitive' 25% import duty on imported new, used and repaired vessels.
- A key mission of the CMC is to present marine transportation as the safest, most efficient and environmentally-friendly method of carrying bulk freight. The CMC stresses that the increased use of marine transportation alleviates highway congestion and reduces greenhouse gas emissions.
- Every year, the commercial marine industry in Canada accounts for more than 456 million tonnes of cargo, \$10 billion in economic activity, 100,000 jobs and \$117 billion in international trade. 

Wide praise for Chamber's advocacy efforts

Concert de louanges pour une fière porte-parole de l'industrie maritime



«En tant que membre fondateur de la Chambre de commerce maritime il y a cinquante ans, j'ai toujours apprécié à sa juste valeur l'utilité de cet organisme comme lieu de rencontre des lignes de navigation, des ports, des compagnies à vocation maritime et des expéditeurs industriels pour y régler des dossiers, influencer la réglementation gouvernementale et favoriser la compétitivité du transport.

«Le malheureux déclin du trafic sur la Voie maritime du Saint-Laurent depuis vingt ans en raison de l'évolution des tendances mondiales en matière de transport et de commerce représente un défi de taille pour tous les partenaires. J'espère sincèrement que les avantages du transport maritime pour l'environnement détourneront plus de marchandises des routes encombrées. La Chambre a très certainement raison d'épouser cette cause.»

*Jack Leitch
Président du conseil
Upper Lakes Group*

“As one of the founding members of the Chamber of Marine Commerce fifty years ago, I have always appreciated the opportunity it offers as a meeting ground for shipping lines, ports, marine-related companies and industrial shippers to review a host of issues, to influence government regulations and facilitate competitive transportation.

“The unfortunate decline in St. Lawrence Seaway traffic in the past two decades, due to changing global trade and transportation trends, poses a huge challenge for all stakeholders. I sincerely hope that marine shipping's environmental benefits will help to attract more cargo away from congested roads in particular in the future. Certainly, the Chamber is right to espouse this cause.”

*Jack Leitch
Chairman
Upper Lakes Group*



Fednav tient à rendre hommage à la Chambre de commerce maritime pour le rôle essentiel qu'elle joue afin de promouvoir les intérêts de l'industrie maritime au Canada. Nous lui souhaitons de continuer avec autant d'efficacité, pendant un autre demi-siècle, à faire valoir l'importance du transport maritime pour l'économie du Canada.

*Laurence Pathy
Président
Fednav Ltée*

Fednav is deeply appreciative of the Chamber of Marine Commerce's essential advocacy work on behalf of the marine industry in Canada. We wish the CMC another 50 years of successful operations in highlighting marine transportation's importance for the Canadian economy.

*Laurence Pathy
President
Fednav Ltd.*



«Au nom de nos 12 000 employés et plus du Canada, je désire féliciter la Chambre de commerce maritime qui célèbre son 50^e anniversaire.

«En tant que partenaire mondial enraciné localement dans le milieu agricole, nous possédons une connaissance directe de la valeur et de la nécessité de réseaux de transport fiables, efficaces et soucieux de l'environnement. Nos

“On behalf of over 12,000 employees in Canada, we congratulate the Chamber of Maritime Commerce on its 50th anniversary.

“As a global partner with local roots in the agriculture community, we know firsthand the value and need for reliable, efficient and environmentally sensitive transportation networks. Our customers depend on us to deliver on our commitments every

clients comptent sur nous pour livrer chaque jour selon nos engagements. De plus, ils insistent de plus en plus pour que toutes les marchandises leur soient fournies à l'aide de pratiques durables. Nous partageons ces objectifs de responsabilité sociale de l'entreprise.

«En tant que membre participant de la CCM, nous voulons rendre hommage et témoigner notre reconnaissance pour le leadership et les efforts déployés pour appuyer nos activités, l'industrie et les clients. L'industrie agricole est en constante évolution et nos systèmes et nos réseaux de transport doivent évoluer continuellement et rester alertes – la compétitivité du Canada en dépend.»

*Len Penner
Président et chef de la direction
Cargill Limitée*

day. Moreover, they are increasingly looking to us to ensure all goods are provided to them under sustainable practices. We share these corporate social responsibility standards.

“As a participating member of the CMC, we want to give recognition and thanks for the leadership and efforts undertaken in support of our operations, industry and customers. The agriculture industry is ever changing and our systems and transportation networks need to continually evolve and remain nimble – this is part of Canada’s competitive advantage.”

*Len Penner
President and CEO
Cargill Ltd.*



«En tant que président du **Caucus de l'industrie maritime** pour le gouvernement conservateur, je voudrais féliciter la Chambre de commerce maritime à l'occasion de son 50^e anniversaire. Le solide leadership de la Chambre a joué un rôle vital à l'appui de l'industrie maritime. Il a permis de tisser des liens avec les politiques et les ministères sur la colline Parlementaire et de sensibiliser ceux-ci aux problèmes auxquels l'industrie fait face. Par son action revendicatrice, la Chambre a mis en évidence la situation de l'industrie maritime, premier mode de transport au Canada.»

*Mike Wallace
Député de la circonscription de Burlington
Président du Caucus de l'industrie maritime*

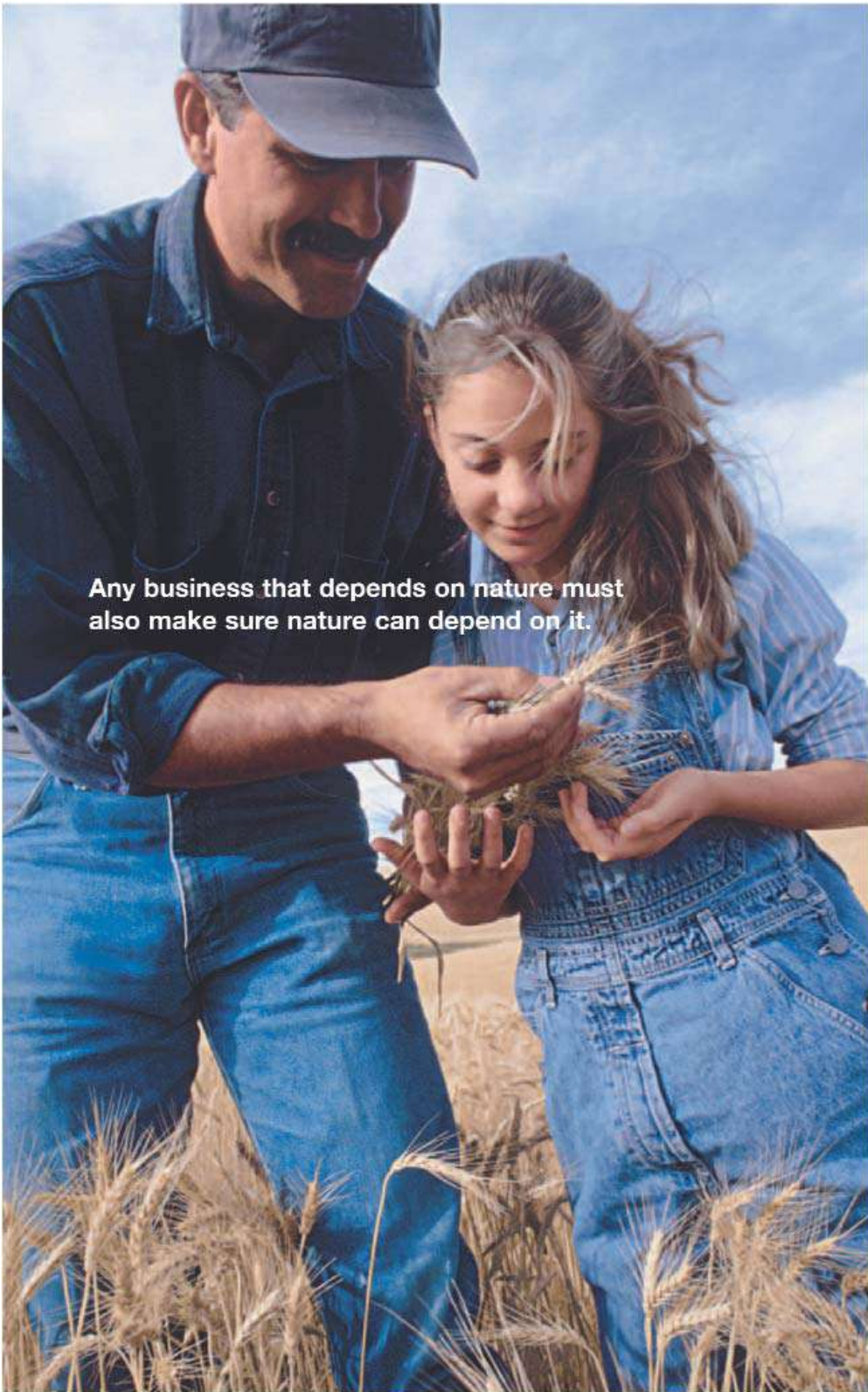
“As Chair of the **Marine Industry Caucus** for the Conservative Government, I wish to extend my congratulations to the Chamber of Marine Commerce on its 50th anniversary. The Chamber’s strong leadership has played a vital role on behalf of the marine industry. It has created relationships with politicians and departments on Parliament Hill as well as bringing awareness to the issues facing the industry. Through their advocacy, they have spotlighted the marine industry as a premier mode of transportation in Canada.”

*Mike Wallace
Member of Parliament, Burlington
Chair of the Marine Industry Caucus*



«Nous félicitons la Chambre de commerce maritime qui permet aux marchandises et aux personnes de circuler sur la Voie maritime depuis 50 ans. La CCM est un maillon stratégique reliant les ports, les terminaux, les expéditeurs et les industries qui comptent sur le transport maritime pour rester concurrentiels. Nous nous félicitons de l'action de la Chambre

“We applaud the Chamber of Marine Commerce for keeping goods and people moving on the Seaway for 50 years. CMC is a strategic link between ports, terminals, shippers and industries which rely on marine traffic to remain competitive. We appreciate the Chamber promoting marine’s economic and



Any business that depends on nature must
also make sure nature can depend on it.

At Cargill, our basic business is nourishing people. Around the globe, we invest for the long term in agriculture, food production, supply chain and ingredient management, and health and nutrition. So preserving the productivity of the world's food-producing resources is important to us. We believe good corporate citizens should protect the environment and communities they touch. It's a pursuit that we feel is the right way to do business. For us, nourishing people begins with respecting the places they live.

www.cargill.com

© 2005 Cargill, Incorporated

Cargill™

Nourishing Ideas. Nourishing People.™

pour faire la promotion des avantages environnementaux et économiques du transport maritime et pour revendiquer des politiques susceptibles de permettre à l'industrie maritime de lutter à armes égales avec les autres modes de transport.»

*Adolph Ojard
Directeur exécutif
Duluth Seaway Port Authority et
président de la Great Lakes Ports Association*

environmental benefits, as well as advocating policy to ensure modal equality for the marine industry.”

*Adolph Ojard
Executive Director
Duluth Seaway Port Authority &
President of Great Lakes Ports Association*



«La Chambre de commerce maritime est l'organisation qui réunit tous les maillons de la chaîne d'approvisionnement, y compris les expéditeurs et les réceptionnaires. Elle joue un rôle unique comme représentante de l'industrie – rôle qu'elle assume avec un brio exceptionnel depuis 50 ans.»

*Richard Corfe
Président et chef de la direction
Corporation de gestion de la Voie maritime du
Saint-Laurent*

“The Chamber of Marine Commerce is the organization that brings together all parts of the supply chain, up to and including shippers and receivers. As such, it plays a unique role in representing the industry – which it has done exceptionally well during its 50 years.”

*Richard Corfe
President and CEO
St. Lawrence Seaway Management
Corporation*



«J'ai toujours apprécié les bons rapports avec la Chambre. Sa compréhension des différents dossiers, notamment des relations de travail, a été l'un des facteurs clés qui ont contribué à maintenir un environnement sans grève depuis plusieurs décennies.»

*Roman Gralewicz
Président
Syndicat international des marins du Canada*

“I have always appreciated the good rapport with the Chamber. Its understanding of the various issues, including labour relations, has been one of the key factors contributing to a strike-free environment for several decades.”

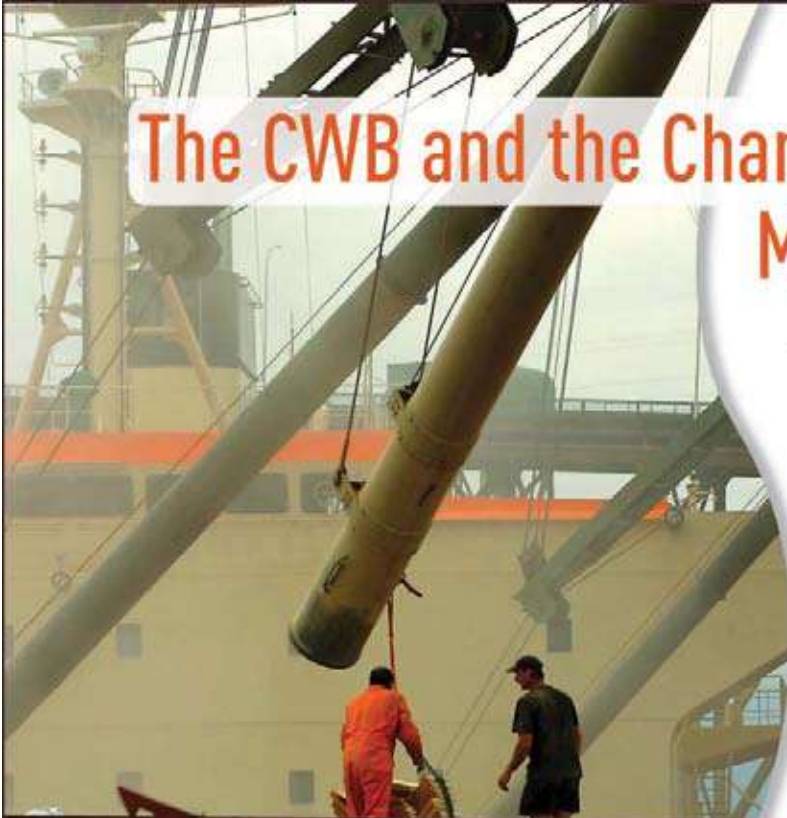
*Roman Gralewicz
President
Seafarers International Union of Canada*



«La Chambre de commerce maritime continue d'être une porte-parole efficace des expéditeurs qui comptent sur un transport maritime efficace et concurrentiel pour que leurs marchandises atteignent les marchés mondiaux. Le gouvernement doit reconnaître le rôle capital que joue la Chambre pour assurer la compétitivité des principales industries qui dépendent du transport maritime et il doit prendre les mesures nécessaires pour rationaliser les règlements, éliminer les redevances et les droits gouvernementaux et faire des investissements stratégiques dans les infrastructures maritimes.

“The Chamber of Marine Commerce continues to be an effective voice for cargo shippers who count on an efficient and competitive marine transportation option to reach global markets. Government must recognize the critical role it plays in ensuring the competitiveness of major industries that rely on marine transportation and take the necessary action to streamline regulations, remove government fees and duties and make strategic investments in marine infrastructure.

“CMC members are committed to working with government to make marine



The CWB and the Chamber of Marine Commerce

Together, we bring the goodness
of western Canadian grain
to the world.

The Chamber of Marine Commerce –
celebrating 50 years as the voice of
the commercial marine industry



www.cwb.ca

Prairie strong, worldwide

BUNGE

BUNGE DU CANADA LTÉE

300 rue Dalhousie
Québec (Québec)
G1K 8M8

Téléphone :
418-692-3761

Télécopieur :
418-692-0182

Courriel :
bunge.canada@bunge.com



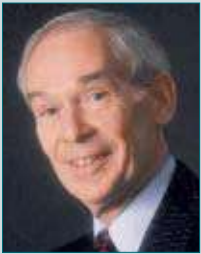
*Félicitations à la Chambre de Commerce Maritime
pour ses 50 ans d'activités!*

«Les membres de la CCM s'engagent à travailler avec le gouvernement pour rendre le transport maritime plus efficace et s'assurer qu'il est utilisé comme un outil de premier plan pour développer l'industrie et le commerce tout en respectant les principes du développement durable.»

*Guy Dufresne
Coprésident
Conseil maritime et industriel national*

transportation more efficient and ensure it is used as a key tool for developing industry and commerce while respecting principles of sustainable development.”

*Guy Dufresne
Co-Chair
National Marine & Industrial Council*



«Félicitations à la Chambre de commerce maritime qui célèbre son 50^e anniversaire. La Voie maritime du Saint-Laurent célèbre elle aussi son 50^e anniversaire en 2009. Ces deux organisations ont assurément beaucoup contribué à l'économie canadienne pendant ce demi-siècle.

«En tant que groupe de défense des expéditeurs, l'Association canadienne de transport industriel (ACTI) a collaboré étroitement avec la CCM sur divers dossiers au fil des ans et plusieurs de nos membres appartiennent aux deux organisations.

«Le mode maritime va jouer un rôle de plus en plus important dans les années à venir et le leadership de la Chambre sera capital pour la prospérité du transport maritime sur les Grands Lacs. À l'ACTI, nous espérons travailler avec la Chambre sur plusieurs importants dossiers de transport vitaux pour la bonne santé économique du Canada.»

*Robert Ballantyne, ing.
Président
Association canadienne de transport industriel*

“Congratulations to the Chamber of Marine Commerce as it celebrates its 50th anniversary. The St. Lawrence Seaway is also celebrating its 50th anniversary in 2009. Indeed, these two organizations have made a significant contribution to the Canadian economy over that half century.

“As the shipper advocacy group, the Canadian Industrial Transportation Association (CITA) has worked closely with the CMC on issues over the years and we share memberships in each other's organizations.

“The marine mode will play an increasingly important role in the coming years, and the Chamber's leadership role will be vital to the success of Great Lakes shipping. At CITA, we look forward to working with the Chamber on many important transportation issues vital to Canada's economic success.”

*Robert Ballantyne, P. Eng.
President
Canadian Industrial Transportation Association*



«Au cours de mes nombreuses années d'association avec l'industrie maritime, la CCM a joué un rôle crucial dans l'élaboration de règlements et de politiques maritimes. Elle a fourni une voix unie et efficace à un groupe hétéroclite de membres, ce qui est essentiel à l'élaboration de mesures claires et cohérentes.»

*Peter G. Cathcart, c.r.
Avocat
Conseiller en association avec McMillan LLP*

“In my many years associated with the marine industry, the CMC has played a crucial role in the development of marine policies and regulations. It has given an effective and united voice to a diverse group of members, which is essential in the development of clear and consistent policy initiatives.”

*Peter G. Cathcart, Q.C.
Barrister & Solicitor
Counsel in association with McMillan LLP*



Chamber of Marine Commerce: on course since 1959

50 years on course for success. Here at Germanischer Lloyd, we congratulate the Chamber of Marine Commerce on this milestone and wish you all the best for the future.

Germanischer Lloyd Canada Ltd.

300 St. Sacrement, Suite 530, Montreal, Quebec, H2Y 1X4

Phone: +1 514 287-7102 - Fax: +1 514 287-7525

gl-montreal@gl-group.com - www.gl-group.com



MTCC Marine Training Centre



The Holland College Marine Training Centre, located in Summerside, PEI, provides Transport Canada approved training. In addition to the full range of certification from deckhand to master mariner, the centre offers a number of specialized courses and customized training.



1-800-446-5265 press 4 / marine@hollandcollege.com
www.hollandcollege.com/marine



NAVIGATING THE WATERS THROUGH HIGHWAY CONGESTION!

It's simply smarter to use marine shipping - **add it up:**

- + NO traffic congestion
- + Economical
- + Environmentally Responsible

**Shipping smarter into the centre
of the Great Lakes Basin.**



AGGREGATES • SALT • STEEL • GRAIN • PETROLEUM

WINDSOR • ONTARIO • CANADA • (519) 258-5741 • www.portwindsor.com

Marine Industry Caucus plays vital role

Rôle crucial du Caucus de l'industrie maritime

Leo Ryan



Pictured during Prince Rupert visit are Mike Wallace, Chair of the Marine Industry Caucus (on right) and Jay Hill, MP and Government House Leader.

Mike Wallace, président du Caucus de l'industrie maritime (à droite) et Jay Hill, MP et Leader du gouvernement à la Chambre, lors d'une visite à Prince Rupert.

Le Caucus fédéral de l'industrie maritime, qui en est maintenant à sa troisième année, a incontestablement réussi à faire mieux connaître aux sénateurs et députés du parti au pouvoir les multiples facettes de l'industrie maritime. Il a fourni à ces derniers l'occasion de rencontrer une pléiade de dirigeants de ports et de cadres de la marine marchande, de l'industrie et de la Voie maritime du Saint-Laurent, de même que des exploitants de terminaux.

Le Caucus, qui a tenu sa réunion inaugurale à Ottawa en mai 2007, est une initiative de l'Alliance de l'industrie maritime du Canada. Les diverses activités organisées dans tout le Canada sont coordonnées par la Chambre de commerce maritime. Une des figures clés des milieux politiques depuis le tout début est Mike Wallace, député de Burlington et président du Caucus de l'industrie maritime.

Stephen Brooks, vice-président aux Affaires gouvernementales à la Chambre de commerce maritime, a déclaré: «En peu de temps, le Caucus maritime est devenu l'un des caucus industriels les plus actifs et les plus fonctionnels sur la colline du Parlement.»

«En faisant mieux connaître à nos chefs de gouvernement l'industrie maritime et son importance pour la prospérité du Canada, poursuit M. Brooks, le Caucus

Now in its third year, the federal Marine Industry Caucus has been an unqualified success in its efforts to introduce governing party Members of Parliament and Senators to the many aspects of the marine industry. In the process, MPs and Senators have had the opportunity to meet scores of executives from port, shipping, industrial and St. Lawrence Seaway officials to terminal operators.

The caucus, which held its inaugural meeting in Ottawa in May 2007, was initiated by Canada's Marine Industry Alliance. The various events across Canada are coordinated by the Chamber of Marine Commerce. A key figure in political circles from the outset has been Mike Wallace, MP for Burlington and Chair of the Marine Industry Caucus.

Stephen Brooks, Vice-President, Government Affairs, Chamber of Marine Commerce, has stated that "in a short period of time, the marine caucus has become one of the most active and functional industry caucuses on Parliament Hill."

"By personally introducing government leaders to the marine industry and its importance to Canadian prosperity," notes Mr. Brooks, "a seed is planted that can have a positive impact on important



Global Reach...

Service where you Live

Leading Merchandiser and Trader of Agricultural Commodities

www.louisdreyfus.ca

Telephone: 403-205-3322

exerce une action qui peut avoir des effets positifs sur d'importantes lois et d'importants règlements touchant le milieu maritime sur lesquels ils seront éventuellement appelés à se prononcer.»

Récemment, cinq députés et représentants de l'industrie maritime ont visité la plus grande mine de sel au monde, à 525 mètres sous le lac Huron. Le Port de Goderich, en Ontario, et Sifto Canada étaient les hôtes de cet événement spécial le 19 mai.

Les participants étaient les députés Mike Wallace (Burlington), Ben Lobb (Huron-Bruce), Lois Brown (Newmarket-Aurora), Ed Holder (London-West) et Larry Miller (Bruce-Grey-Owen Sound), Ray Johnston et Stephen Brooks de la Chambre de commerce maritime, Rowland Howe et Al Hamilton de Sifto Canada, ainsi qu'Allistair Paterson, président de Seaway Marine Transport.

Le groupe est descendu en ascenseur jusqu'à une profondeur presque équivalente à la hauteur de la tour du CN, avant de monter à bord de camionnettes et de parcourir trois kilomètres jusqu'à la mine sous le lac Huron, en compagnie de dirigeants de Sifto et du port qui lui servaient de guides.

Presque tout, partout autour d'eux, n'était que sel pur, y compris quelque 110 kilomètres de routes à deux ou trois voies dans des galeries de 18 mètres de hauteur.

Le matériel de la mine comprenait d'énormes camions à benne, des chargeuses frontales, des rectifieuses et des haveuses géantes, ainsi que des milles et des milles de transporteurs à courroie. Certains membres de l'équipe sont spécialement chargés de souder et de réassembler toutes les pièces d'équipement apportées dans la mine.

Une fois revenu à la surface, le groupe a visité le port de Goderich, où des cadres de Sifto et des dirigeants du port ont décrit les importants projets d'infrastructure pour lesquels ils sollicitent des fonds d'Ottawa.

Le Caucus de l'industrie maritime a déjà organisé des activités à Québec, St. Catharines, Toronto, Vancouver, Prince Rupert et Halifax. Le programme de 2009 comprend également des événements à Hamilton, Montréal et Port Metro Vancouver. 

marine industry legislation and regulations upon which they will eventually asked to pass judgment."

In a recent event, five MPs and marine industry representatives visited the world's largest salt mine, 525 metres below Lake Huron. The Port of Goderich, Ontario and Sifto Canada hosted the special event on May 19.

Participating were MPs Mike Wallace (Burlington), Ben Lobb (Huron-Bruce), Lois Brown (Newmarket-Aurora), Ed Holder (London-West) and Larry Miller (Bruce-Grey-Owen Sound, Ray Johnston and Stephen Brooks of the Chamber of Marine Commerce, Rowland Howe and Al Hamilton from Sifto Canada, and Allistair Paterson, President of Seaway Marine Transport.

The group descended by elevator to a depth nearly equal to the height of the CN Tower, climbed aboard pickup trucks and drove about three kilometers out to the mine under Lake Huron, with Sifto and port executives acting as guides.

Almost everything, everywhere was pure salt, including some 110 kilometres of two or three lane roads with 18-metre high ceilings.

Other equipment in the mine included giant dump trucks, front-end loaders, giant sawing and grinding machines, and miles of conveyor belt systems. Some crew members have the specific tasks of welding and reassembling all of the equipment brought into the mine.

Back above ground, the group toured the Port of Goderich, where Sifto and port executives referred to major infrastructure projects for which federal funding was being sought.

Past Marine Industry Caucus events have been staged in Quebec City, St. Catharines, Toronto, Vancouver, Prince Rupert and Halifax. The events program in 2009 also includes Hamilton, Montreal and Port Metro Vancouver. 



*Big Cargill terminal
at Port Metro Vancouver.*

Important terminal de Cargill
au Port Metro Vancouver.

Maritime Magazine

A VALUABLE REFERENCE SOURCE

A bilingual, Canadian quarterly, *Maritime Magazine* is devoted to the maritime/multimodal industry in Canada as well as on the international scene.

LA RÉFÉRENCE PAR EXCELLENCE

Publication canadienne, bilingue et trimestrielle, *Maritime Magazine* couvre le secteur maritime / multimodal tant au Canada que sur la scène internationale.



SUBSCRIPTION / ABONNEMENT

Fax it back to / Envoyer par fax au (418) 694-6904.

CANADA (taxes incl.)

- ☐ 1 year / an : 36,12 \$
☐ 2 years / ans : 63,21 \$
☐ 3 years / ans : 81,27 \$

USA / ÉTATS-UNIS

- ☐ 1 year / an : 42 \$US
☐ 2 years / ans : 74 \$US
☐ 3 years / ans : 96 \$US

OTHER COUNTRIES / AUTRES PAYS

- ☐ 1 year / an : 46 \$US
☐ 2 years / ans : 86 \$US
☐ 3 years / ans : 126 \$US

NAME / NOM _____

COMPANY / COMPAGNIE _____

ADDRESS / ADRESSE _____

CITY / VILLE _____

PROVINCE / STATE _____

ZIP / CODE POSTAL _____

COUNTRY / PAYS _____

PHONE / TÉLÉPHONE _____

FAX / TÉLÉCOPIEUR _____

E-MAIL / COURRIEL _____



exp.: _____

Signature (required / obligatoire): _____

marketing@maritimemag.com



Message from Gaétan Boivin, ACPA Chair

Message de Gaétan Boivin, président de l'AAPC

Nous sommes très heureux d'être à Prince Rupert pour la 51^e conférence annuelle de l'Association. Pour beaucoup d'entre nous, c'est une première occasion de voir à l'œuvre le plus récent terminal à conteneurs du Canada. Les grands ports du Canada insistent depuis toujours sur le rôle vital que jouent les ports dans les économies locales et régionales qu'ils desservent et Prince Rupert est un parfait exemple de ce fait indiscutable.

L'Administration portuaire de Prince Rupert joue depuis bien des années un rôle clé dans le développement de la collectivité en permettant aux entreprises locales d'expédier les abondantes ressources naturelles locales, notamment le charbon et les céréales. Depuis quelques années, l'Administration portuaire est active dans le secteur des croisières et, bien sûr, dans celui des conteneurs depuis l'an dernier.

Pendant plusieurs années, les volumes de marchandises manutentionnées par l'Administration portuaire ont diminué, mais ils ont depuis augmenté à près de 8 millions de tonnes par année et ils continuent de croître. Les efforts de l'Administration portuaire pour faire du port un terminal à conteneurs ne sont que l'un des plus récents exemples de réussite de l'industrie. Prince Rupert est assurément devenu un portail privilégié pour la circulation des marchandises entre la Chine et le cœur des États-Unis.

Il est donc très approprié que le thème de la conférence annuelle de cette année soit «Les ports du Canada et les chaînes d'approvisionnement internationales». La Porte du Pacifique fonctionne bien depuis nombre d'années et elle sert de modèle à d'autres portes et corridors commerciaux du Canada. Nous nous réjouissons de voir maintenant naître d'autres initiatives du genre, comme la porte de l'Atlantique et la porte continentale et le Corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs. Ces initiatives faciliteront le développement d'importantes chaînes d'approvisionnement pour leurs régions respectives.

La conférence de cette année portera sur des éléments clés qui contribuent au succès du Canada dans d'importantes chaînes d'approvisionnement. Les ports du Canada sont bien placés pour promouvoir et développer des corridors commer-

We are excited to be in Prince Rupert for the Association's 51st annual conference. It is the first time many of us have had an opportunity to see Canada's newest container port in action. Canada's major ports have always pointed to the importance of ports to the local and regional economies they serve and Prince Rupert is a striking example of that indisputable fact.

The Prince Rupert Port Authority has been a key part of the community's development for many years, serving the needs of local businesses in the movement of rich natural resources like coal and grain. In recent years the Port Authority has been active in the cruise business and, of course, containers since last year.

For a number of years, the cargo handled by the Port Authority decreased, but has since rebounded to almost 8 million tonnes annually and growing. The Port Authority's efforts to become a container port is truly one of the industry's most recent success stories. Prince Rupert has, indeed, become a gateway to trade moving freight from China deep into the heartland of the United States and back to China.

It is therefore most appropriate that the theme of this year's annual conference is *Canada's Ports and Global Supply Chains*. The Pacific Gateway has been working well for a number of years and has been a model for other trade corridors and gateways in Canada. We are pleased to now see further initiatives being taken in both the Atlantic and Great Lakes/St. Lawrence Continental trade corridor and gateways. These initiatives will further the development of important supply chains for their respective regions.

This year's conference will look at some of the key elements that contribute to Canada's success within important supply chains. Canada's ports are well placed to promote and develop important trade

ACPA's 51st annual conference



City of Prince Rupert

Spectacular aerial view of Prince Rupert, this year's host of the annual Conference and AGM of the Association of Canadian Port Authorities.

Spectaculaire vue aérienne de Prince Rupert, ville hôtesse cette année de la Conférence et AGA de l'Association des administrations portuaires canadiennes.

ciaux importants qui assureront la circulation efficace des marchandises au pays, ainsi qu'en provenance et à destination des marchés internationaux. Les administrations portuaires ont à cœur leur rôle en matière de développement commercial ainsi que la logistique connexe nécessaire pour permettre au Canada de demeurer une nation commerciale prospère.

C'est avec fébrilité que nous abordons cette conférence qui sera sans nul doute très fructueuse dans cette magnifique ville de Prince Rupert. [!\[\]\(c5766131ceb9a350adcd604a1b121801_img.jpg\)](#)

corridors for effective freight movement across the country as well as to and from international markets. Port Authorities take seriously their role in trade development and the associated logistics required to support Canada's growing prosperity as a trading nation.

We are looking forward to a most successful conference in beautiful Prince Rupert. [!\[\]\(fa46275bbfd247d70efa9c8b079ba519_img.jpg\)](#)

Confronting global supply chain challenges

S'attaquer aux défis des chaînes d'approvisionnement internationales

Leo Ryan

Sous le thème «Les ports du Canada et les chaînes d'approvisionnement internationales», un programme chargé a été élaboré pour la 51^e conférence annuelle et AGA de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) à Prince Rupert, du 24 au 26 août.

En dépit de la récession actuelle, les principaux ports du Canada conservent des stratégies à long terme pour rester concurrentiels afin de faire face à la solide croissance prévue des échanges entre l'Amérique du Nord et le reste du monde que l'on prévoit.

«Les administrations portuaires sont des facilitatrices du commerce», a déclaré Gaétan Boivin, président-directeur général de l'Administration portuaire de Trois-Rivières et président de l'AAPC. «À ce titre, c'est à elles qu'il incombe de s'assurer que tous les éléments de la chaîne logistique fon-

Under the theme of *Canada's Ports and Global Supply Chains*, a packed agenda has been elaborated for the 51st Annual Conference and AGM of the Association of Canadian Port Authorities (ACPA) in Prince Rupert on August 24-26.

Despite the current recession, Canada's major ports remain focused on long-term strategies to remain competitive to handle the expected steady growth in trade between North America and the rest of the world.

"Port authorities are trade facilitators," says Gaetan Boivin, President of the Trois-Rivières Port Authority and ACPA Chair, "and as such they have to take the responsibility for ensuring that all the pieces of the supply chain work from the shipper to the



Like other Canadian ports, Prince Rupert is seeking less complex access to federal funds for infrastructure projects.

Comme d'autres ports canadiens, Prince Rupert voudrait que l'accès aux fonds fédéraux pour les projets d'infrastructure soit moins complexe.

tionnent, de l'expéditeur au transporteur, au port d'escale et aux fournisseurs de services routiers et ferroviaires côté terre.»

Les séances d'affaires de la conférence porteront sur des sujets comme les répercussions de l'expansion du canal de Panama; la transformation de l'activité portuaire qu'entraînent les terminaux automatisés; les avantages qu'offrent les zones franches (qui n'existent pas encore au Canada) pour le commerce maritime; le concept de port fluvial; le renforcement de la capacité pour les portails commerciaux et les corridors de fret; les coûts et les avantages des chaînes d'approvisionnement; l'importance des cargaisons en vrac pour la prospérité des ports; et l'expansion des croisières.

Une séance d'affaires qui aura un intérêt tout particulier sera consacrée aux défis que le Canada doit relever dans le Pacifique et dans l'Arctique, selon un membre éminent des Forces navales canadiennes, le contre-amiral Tyrone Pile, commandant des Forces maritimes du Pacifique, commandant de la Force opérationnelle interarmées (Pacifique) et commandant de la Force opérationnelle interarmées des Jeux olympiques de 2010. Si le Pacifique est depuis longtemps considéré comme un élément clé du développement économique du Canada, ce n'est que depuis relativement peu de temps que l'Arctique émerge comme un élément capital sur l'écran radar politique national.

Proposition pour un fonds des infrastructures portuaires

Un sujet qui devrait figurer en bonne place dans les discussions des panélistes et dans les entretiens de couloir, c'est l'accès aux fonds fédéraux pour les projets d'amélioration des infrastructures portuaires. «C'est encore la grande priorité», a déclaré Gary LeRoux, directeur exécutif de l'AAPC.

Cependant, certains dirigeants de ports s'impatientent en raison de la complexité des étapes à franchir pour obtenir des fonds à cause du véritable labyrinthe de programmes parmi lesquels il faut choisir celui qui convient le mieux. Parmi ces programmes, on peut citer Chantiers Canada, le Fonds pour les partenariats publics-privés, le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, sans oublier le Fonds de 4 milliards de dollars pour la stimulation de l'infrastructure annoncé dans le budget fédéral de l'hiver dernier. Pour être admissibles aux subventions du Fonds de stimulation cependant, les projets d'infrastructure doivent être complétés d'ici deux ans, ce qui exclut la plupart des projets reliés aux ports.

Dans une allocution prononcée en mai à la conférence annuelle de l'AAPC sur l'interface entre les ports et le gouvernement à Ottawa, Don Krusel, président-directeur général de l'Administration portuaire de Prince Rupert, comparait ce dilemme à une tentative pour faire entrer une pièce carrée dans un trou rond.

M. Krusel a déploré que les critères de financement des programmes gouvernementaux soient «habituellement axés sur des éléments défavorables aux infrastructures portuaires».

Il a ajouté qu'il existait une certaine aversion pour tout projet faisant appel à une composante du secteur privé. Cela vient de l'impression qu'on a que si un parti donné en profite, alors le secteur privé devrait payer. On s'est trop attaché, a-t-il déclaré, à «résoudre des problèmes au lieu de se donner des occasions».

À son avis, on présume aussi que tous les projets sont ancrés localement ou régionalement alors qu'en fait, «les pro-

carrier, to the port of call and to the landside service providers on both rail and road.»

The business sessions of the conference will deal with such subjects as the impact of the Panama Canal expansion; how automated terminals are transforming the way ports do business; how free trade zones (which don't exist yet in Canada) can benefit maritime trade; the inland port concept; building capacity for trade gateways and freight corridors; supply chain costs and benefits; the importance of bulk cargo to port business; and the expanding cruise activity.

Of special interest, too, will be a business session devoted to Canada's Pacific and Arctic challenges as seen by a leading Canadian naval figure: Rear Admiral Tyrone Pile, Commander of Maritime Forces, Pacific/Joint Task Force Pacific and Joint Task Force Games 2010. While the Pacific has long been considered a key component for Canada's economic development, the Arctic has only relatively recently emerged as a critical element on the national policy radar screen.

Port Infrastructure Fund proposal

Expected to figure prominently throughout the discussions by panelists and in conference corridors is the subject of access to federal funding for port-related infrastructure projects. "This remains the number one priority," said Gary LeRoux, ACPA Executive Director.

However, some port officials feel frustrated over the complex process of applying for funds under a veritable maze of programs and of identifying which are the most suitable. These include the Building Canada Plan, the Public-Private Partnership Fund, the Gateway and Border Crossing Fund, and the \$4 billion Stimulus Fund contained in the last winter's federal budget. But the latter requires that infrastructure projects be completed within the next two years – a 'shovel-ready' requirement that excludes the eligibility of most port-related projects.

In this connection, in a candid speech made in May at ACPA's annual Port/Government Interface event in Ottawa, Don Krusel, President and CEO of the Prince Rupert Port Authority, likened the dilemma to putting a square peg in a round hole.

Mr. Krusel expressed regret that the government program funding criteria were "typically focused on elements unfavorable to port infrastructure."

He affirmed there was a certain aversion to any project with a private sector component. This stemmed from the belief that if some party is profiting, then the private sector should pay. There was too much focus, Mr. Krusel declared, on "solving problems rather than building opportunity."

There was also, in his view, an assumption that all projects are locally or regionally based whereas, in truth, "port projects are larger and impact many regions."

To get things right, therefore, Mr. Krusel pro-

jets portuaires ont une portée plus vaste et un impact dans de multiples régions».

Pour redresser la situation, M. Krusel a donc proposé la création d'un fonds réservé aux infrastructures portuaires.

Le but, a-t-il déclaré, serait de mettre en correspondance les grands objectifs commerciaux et économiques nationaux avec les engagements de financement.

Il a souligné que «si l'intention était de bâtir des portes d'entrée nord-américaines ou d'améliorer la compétitivité des exportateurs canadiens, il fallait alors débloquer les fonds pour atteindre l'objectif sans en diluer l'impact en y superposant les habituels critères contraignants.»

Cette proposition a reçu un accueil favorable des dirigeants des ports des côtes Est et Ouest.

«Nous devons réellement avoir un fonds exclusivement réservé au réseau portuaire», a déclaré Ross Gaudreault, président-directeur général de l'Administration portuaire de Québec. «Nos concurrents étasuniens reçoivent tous des subventions de Washington et des États.»

Questionnés par le *Maritime Magazine*, Bernie Dumas, président-directeur général de l'Administration portuaire de Nanaimo, et Al Soppitt, président-directeur général de l'Administration portuaire de Saint John, ont souligné l'importance de maintenir l'intégrité des installations portuaires qui jouent un rôle vital dans le commerce extérieur du Canada. 

posed the creation of a specific Port Infrastructure Fund.

The goal, he said, would be to match national trade and economic policy objectives with funding commitments.

He stressed that "if the intent is to build North American gateways or enhance the competitiveness of Canadian exporters, then commit the funding to the objective without diluting its impact by layering on the typical criteria constraints."

This proposal prompted a favorable response from port officials on the east and west coasts.

"We really should have a totally dedicated fund for the port system," said Ross Gaudreault, President and CEO of the Quebec Port Authority. "Our U.S. competitors all receive financial grants from the federal and state governments."

Questioned by *Maritime Magazine*, Bernie Dumas, President and CEO of the Nanaimo Port Authority, and Al Soppitt, President and CEO of the Saint John Port Authority, underlined the importance of maintaining the integrity of port facilities which play such a vital role in Canada's foreign trade. 



Logistec provides high quality cargo-handling services to our marine and industrial customers through a strong network of strategically located facilities in the Great Lakes and on the Eastern Seaboard of North America.

THE SOLUTIONS WE FIND

At Logistec, our network of partners, service providers, in-house experts and port facilities enable us to manage our customers' cargoes in a cost effective and reliable manner.

www.logistec.com





PMV

On the Pacific Coast, cargo trends at Vancouver and other ports have reflected the sharp drop in maritime trade with Asia.

Les volumes de marchandises à Vancouver et dans les autres ports de la côte du Pacifique se sont ressentis de la baisse radicale du commerce maritime avec l'Asie.

Ports gear up for post-recession

Les ports se préparent à l'après-récession

Leo Ryan

Les temps sont particulièrement difficiles pour les ports membres de l'Association des administrations portuaires canadiennes qui font de leur mieux au beau milieu d'une récession mondiale. Leur prospérité générale dépend beaucoup de la vitalité économique aux États-Unis, en Europe et en Asie, de même qu'au Canada.

Malgré des indices récents qui permettent d'espérer que la plus importante contraction économique en 60 ans tire à sa fin, la reprise restera au début timide et fragile, prévenait de Paris à la fin de juin l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).

La Banque mondiale a prédit pour cette année un recul de près de 3 % du PIB mondial, qui serait éventuellement suivi d'une croissance de 2 % en 2010. «La nécessité de restructurer

These are especially challenging times for the member ports of the Association of Canadian Port Authorities coping the best they can in midst of a worldwide recession. Their general prosperity hinges largely on economic vitality in the United States, Europe and Asia as well as in Canada.

Even though there were recent signs that the deepest economic contraction in over 60 years may be bottoming out, the recovery will be both weak and fragile for some time, warned the Paris-based Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) in late June.

The World Bank has forecast that global GDP will shrink by nearly 3% this year, and possibly

le système bancaire et la limitation des politiques expansionnistes des pays à revenu élevé vont modérer la reprise mondiale», a déclaré l'économiste en chef de la Banque mondiale, Justin Lin.

La Banque mondiale prévoit qu'en 2009, le PIB va chuter de 3 % aux États-Unis et de 4,5 % dans la zone euro. Les économies les plus dynamiques, celles de la Chine et l'Inde, devraient connaître une croissance respective de 7,2 % et 5,1 % cette année, mais cela ne s'est pas encore traduit, comme cela devrait normalement être le cas, par une demande forte de produits canadiens expédiés par des ports canadiens.

Différents analystes prévoient que le Canada, lui, devrait voir son PIB se contracter de près de 2,5 %, avant d'enregistrer une faible croissance d'environ 1,8 % en 2010.

Les ports de la côte du Pacifique

Sur la côte du Pacifique, comme prévu, les volumes de marchandises ont souffert de la forte diminution du commerce maritime avec l'Asie due à la récession mondiale qui s'est installée dans le dernier trimestre de 2008 et a persisté dans la première moitié de 2009.

La plus importante porte d'entrée maritime du Canada, Port Metro Vancouver (PMV), qui regroupe sous ce nouveau nom les ports de Vancouver, du fleuve Fraser et du North- Fraser, fusionnés depuis janvier 2008, a vu ses volumes totaux de marchandises chuter de 10 % l'an dernier à 114,5 millions de tonnes. Le «facteur chinois» explique pour une bonne part la diminution des volumes de vrac, alors que le trafic conteneurisé égalait à peu près celui de l'année précédente avec 2,5 millions de conteneurs EVP – ce qui est supérieur aux résultats des ports concurrents du nord-ouest de la côte pacifique des États-Unis.

La tendance à la baisse s'est toutefois accélérée cette année: les cargaisons totales ont diminué de près de 19 % dans les cinq premiers mois, à 39,8 millions de tonnes. Dans la même période jusqu'à la fin de mai, les cargaisons conteneurisées ont chuté de 17 %, à 860 461 EVP, surtout à cause des importations de biens de consommation de Chine. Par contre, le secteur des croisières est resté robuste.

Malgré la conjoncture économique difficile, PMV, sous la gouverne d'un nouveau PDG, Robin Silvester, demeure bien placé pour profiter d'une éventuelle reprise économique, surtout grâce à des programmes d'expansion de la capacité de plusieurs milliards de dollars (voir la chronique «Échos du Pacifique» de Leo Quigley).

Dans le nord de la Colombie-Britannique, le Port de Prince Rupert a enregistré une hausse de 2,2 % des cargaisons totales qui ont atteint 10,6 millions de tonnes en 2008. Cette tendance s'est renversée jusqu'ici cette année, avec une chute du tonnage de 24,5 %, à 2,3 millions de tonnes, au premier trimestre. Ce sont les expéditions de charbon via Ridley Terminals qui ont été les grandes responsables de cette baisse. Toutes les autres catégories ont affiché une certaine croissance par rapport à la même période de 2008 et des plans d'expansion des installations devraient permettre d'élargir les horizons à long terme (voir le dossier spécial de Leo Quigley).

En ce qui concerne les conteneurs, le débit de 40 982 EVP du premier trimestre de 2009 était presque le double de

rebound to 2% in 2010. "The need to restructure the banking system, combined with emerging limits to expansionary policies in high-income countries, will prevent a global rebound from gaining traction," stated World Bank Chief Economist Justin Lin.

U.S. GDP is expected by the World Bank to decline 3% in 2009, while the euro zone contracts 4.5%. The world's fastest-rising economies, China and India, are forecast to grow by respectively 7.2% and 5.1% this year, but this has not yet translated into normally strong demand for Canadian commodities shipped via Canadian ports.

For its part, Canada's GDP decline this year is expected by various analysts to approach 2.5%, with a small growth of about 1.8% anticipated in 2010.

Pacific Coast ports

On the Pacific Coast, cargo trends, as anticipated, have reflected in particular the sharp drop in maritime trade with Asia as the global recession took hold in the last quarter of 2008 and persisted in the first half of 2009.

Canada's largest maritime gateway, Port Metro Vancouver (PMV), the new name for the merged ports of Vancouver, Fraser River and North Fraser as of January 2008, saw its total cargo fall by 10% last year to 114.5 million tonnes. The China factor loomed large on plunging bulk volume, while container activity virtually matched the previous year at 2.5 million TEUs – outperforming competitors on the U.S. Pacific Northwest.

The downward trend, however, has accelerated this year, with total cargo declining by nearly 19% in the first five months to 39.8 million tonnes. Over the same period to end May, containerized cargo fell by 17% to 860,461 TEUs, as imports of consumer of goods from China especially dropped markedly. On the other hand, cruise business has remained strong.

Despite the present economic environment, PMV, under a new chief executive, Robin Silvester, remains well positioned to capitalize on an economic rebound when the latter takes place thanks, in significant part, to multi-billion dollar capacity expansion programs. (See *Pacific Horizons* column of Leo Quigley.)

In northern British Columbia, the Port of Prince Rupert posted a 2.2% increase in total cargo to 10.6 million tonnes in 2008. This trend has turned the other way so far this year, with first quarter tonnage down 24.5% to 2.3 million tonnes. Main contributor to the decline was coal shipments through Ridley Terminals. All other categories showed some growth over the same period of 2008, and facility expansion plans are aimed at broadening horizons in the long term. (See special report by Leo Quigley.)

On the container front, first quarter 2009 throughput of 40,982 TEUs was almost double the box volume of a year earlier, but well below the 2008 fourth quarter container cargo of nearly 80,000 TEUs.



PORT OF PRINCE RUPERT

Welcome to North America's Leading Edge

Prince Rupert isn't just on Canada's western edge, we are on North America's leading edge. Anchoring the West Coast's newest trade corridor between Asia and the heartland of North America, the new Port of Prince Rupert container gateway is consistently delivering beyond shippers' expectations. Consider our competitive edge: shortest Asian-North American sea-land link; superior rail links into major North American markets; a purpose-built high-velocity intermodal terminal; and the deepest natural harbour. Simply put, we offer shippers unparalleled speed and reliability. The Port of Prince Rupert—on the leading edge for Asian trade and linking a world of opportunity for North American importers and exporters. Contact us to explore how we can bring our competitive advantage to your supply chain.

250.627.8899 | ppcorp@rupertport.com | www.rupertport.com



PRINCE RUPERT
PORT AUTHORITY

LINKING A WORLD OF OPPORTUNITY



la même période l'année précédente, mais bien inférieur aux quelque 80 000 EVP du quatrième trimestre de 2008.

À cet égard, Don Krusel, président-directeur général, a fait observer qu'il ne faut pas perdre de vue que le terminal Fairview n'est entré en activité qu'en novembre 2007 «et que le premier trimestre de 2008 s'inscrivait dans la période d'augmentation».

Ce qui est important de noter, a-t-il ajouté, c'est que les clients demeurent satisfaits «de la vitesse, de la fiabilité et du rapport coût-efficacité qu'offre Prince Rupert pour l'acheminement de leurs marchandises».

Ailleurs sur la côte Ouest, le port de Nanaimo, le plus

In this regard, Don Krusel, President and CEO, remarked that one has to keep in mind that the Fairview Terminal only commenced operations in November 2007 "and the first quarter of 2008 was part of the ramping up period."

What was important to note, he added, was that customers remain satisfied with "the speed, reliability, and cost effectiveness they are experiencing in moving their cargo through Prince Rupert."

Elsewhere on the West Coast, the Port of Nanaimo, largest port on Vancouver Island, handled 1.42 million tonnes in 2008 versus 1.76 million tonnes in 2007. Main factor was the sharp drop in forest products.

"2008 started exceptionally well as strong export volumes of forest products and import volumes of road salt reached record levels, at least in the first half," Bernie Dumas, President and CEO, told *Maritime Magazine*. "Unfortunately, the second half faced the global economic downturn which hit the Vancouver Island forest products industry particularly hard."

He added that the port remains upbeat and continues to develop new opportunities. In this connection, the port is to begin construction this fall of a new cruise ship terminal for completion in late summer of 2010.

On the western end of Vancouver Island, the Port of Alberni handled 1.09 million tonnes of domestic and international traffic in 2008 versus 1.26 million tonnes the previous year.

Forest products represent the port's main traffic category. Domestic tonnage in logs was hit the hardest.

Great Lakes ports

On the Great Lakes, the impact of the recession was substantial, although two ports, Windsor and Thunder Bay, appeared to be weathering the downturn comparatively well.

For Hamilton, the leading Great Lakes port in terms of tonnage, the virtual shutdown of production in the local steel mills was hitting cargo activity in dramatic fashion. In the first three months of 2009, volume of 1.34 million tonnes was down 54% compared to a year earlier. All sectors except agricultural products were down, notably in such steel-related areas as iron ore. In 2008, the



Working to earn your business.

Port Metro Vancouver is Canada's largest and most diversified port. Maintaining relationships to respond to your needs, developing supply chain improvements with our partners and ensuring port capacity, now and in the future, are just some of the contributions you can expect from Port Metro Vancouver. For more information, visit portmetrovanancouver.com

Canada



PORT METRO
vancouver

portmetrovanancouver.com

grand port de l'île de Vancouver, a manutentionné 1,42 million de tonnes en 2008 contre 1,76 million de tonnes en 2007. Un facteur important a été l'effondrement des produits forestiers.

«2008 a démarré sur les chapeaux de roue à cause de la vigueur des exportations de produits forestiers, ainsi que des volumes de sel de voirie importés qui ont atteint des niveaux record, au moins dans la première moitié», a déclaré Bernie Dumas, président-directeur général, au *Maritime Magazine*. «Malheureusement, dans la seconde moitié de l'année, la crise économique mondiale a frappé très durement l'industrie forestière de l'île de Vancouver.»

M. Dumas a ajouté que le Port restait optimiste et continuait de développer de nouveaux créneaux. On va notamment commencer à y construire cet automne un nouveau terminal pour paquebots de croisière qui devrait être achevé à la fin de l'été 2010.

Le port d'Alberni, à l'extrémité ouest de l'île de Vancouver, a manutentionné 1,09 million de tonnes de cargaisons locales et internationales en 2008, contre 1,26 million de tonnes l'année précédente.

Les produits forestiers sont la principale catégorie de marchandises du port. Ce sont les tonnages intérieurs de grumes qui ont subi la plus forte baisse.

Les ports des Grands Lacs

Sur les Grands Lacs, l'impact de la récession a été important, mais deux ports, Windsor et Thunder Bay, ont semblé faire front relativement bien.

À Hamilton, principal port des Grands Lacs pour le tonnage, l'arrêt virtuel de la production dans les aciéries locales a eu des conséquences dramatiques sur les cargaisons. Les 1,34 million de tonnes des trois premiers mois de 2009 représentaient une diminution de 54 % par rapport à l'année précédente. Tous les secteurs, sauf les produits agricoles, étaient en baisse, notamment ceux reliés à l'acier comme le



Port of Toronto Harbour Master Angus Armstrong (left) talks with Great Lakes Feeder Lines President Aldert van Nieuwkoop as containers are loaded into the MV Dutch Runner.

Le capitaine de port du Port of Toronto, Angus Armstrong (à gauche) s'entretient avec le président de la Great Lakes Feeder Lines, Aldert van Nieuwkoop, pendant le chargement de conteneurs sur le **Dutch Runner**.

DOCK at the HUB of the ACTION



Discover the
benefits of being
docked beside
a third of the
Canadian
Market

The Port of Toronto is the gateway to the richest concentration of industries in Canada. This major inland port has 2720 metres of dock wall at Seaway depth. Specializing in:

- General, Bulk & Project Cargo.
- Container packing & unpacking.
- Special lifting equipment for all types of cargo.
- ISPS certified & 24/7 security.

The Port of Toronto provides immediate access to marine routes, major highways and both national railway facilities. The Port serves as a transportation hub for a much wider market including all of Ontario, Quebec, mid-west Canada and Northeastern U.S.

A Proud Partner



Toronto Port Authority

Marine Terminal, 8 Unwin Ave.,
Toronto, ON M5A 1A1

Cargo Rates & Shipping Information:

Tel: (416) 462-0263 Fax: (416) 462-1612

Website: www.logistec.com

E-mail: info@logistec.com



TPA

An aerial view of Marine Terminal 51 and Warehouse 52 at the Port of Toronto, with windmill components awaiting shipment by truck.

Vue aérienne du Terminal maritime 51 et de l'entrepôt 52 dans le port of Toronto, où des pièces d'éolienne attendent d'être expédiées par camion.

minerais de fer. En 2008, le débit global dans le port a diminué de 5,6 % pour s'établir à 11,1 millions de tonnes.

Au début de juillet toutefois, on a eu des nouvelles positives grâce au lancement d'un service de collecte/distribution de conteneurs par remorqueur et chaland entre Hamilton et Montréal. Ian Hamilton, vice-président Marketing et Développement des affaires à l'Administration portuaire de Hamilton, a souligné qu'il s'agissait du premier service régulier de transport conteneurisé sur les Grands Lacs, qui démontrait la viabilité du transport maritime à courte distance pour relier les ports des Grands Lacs aux portes d'entrée du Saint-Laurent et de la côte Est.

Assuré par Sea 3 Inc., filiale à part entière de l'APH, ce service hebdomadaire fixe transporte quelque 250 conteneurs EVP par voyage et peut remplacer le camion et le

port's overall throughput declined by 5.6% to 11.1 million tonnes.

In early July, however, there was positive news as a result of the launch of a container feeder service, involving tug and barge transport, between Hamilton and Montreal. Ian Hamilton, Vice-President of Marketing and Business Development of the Hamilton Port Authority, stressed that this marked "the first regular container movements on the Great Lakes and demonstrate the viability of shortsea shipping linking Great Lakes ports with St. Lawrence River and East Coast gateway ports."

An initiative of the HPA's wholly-owned subsidiary, Sea 3 Inc., the weekly fixed service provides transport for some 250 TEU per sailing – creating an



New Oil Sands Project Cargo Gateway

The Port of Thunder Bay and CN have created a new, highly competitive Canadian routing option for large cargos destined for Western Canada. Recent rail upgrades now permit large, heavy equipment to reach the heart of the oil sands through the 1,500 mile CN rail corridor from the head of the Great Lakes St. Lawrence Seaway System in Thunder Bay.



Thunder Bay Port Authority
100 Main Street,
Thunder Bay, Ontario P7B 6R9
Tel: (807) 345-6400
Fax: (807) 345-9058
Email: tbport@tbaytel.net
www.portofthunderbay.ca

Canada

chemin de fer pour la liaison avec les services de ligne mondiaux qui font escale à Montréal sur le Saint-Laurent.

«Un des avantages réels de ce service, c'est sa capacité de transporter des conteneurs lourds, a déclaré M. Hamilton. On peut y transporter les conteneurs les plus pesants (environ 30 tonnes), ce qui profitera énormément aux cargaisons lourdes comme l'acier et les carreaux de céramique en conteneurs de 20 pi qui paient des frais de surpoids.»

Beaucoup y voient aussi une solution de rechange écologique aux camions circulant sur des routes encombrées.

C'est McKeil Marine Limited de St. Catharines (Ontario) qui fournit le service de remorqueur et chalands avec le **Niagara Spirit** de 260 EVP. Montship Inc. de Montréal gère les réservations. Le service de terminal est fourni à Hamilton par Federal Marine Terminals, membre du groupe Fednav, et à Montréal par la Société Terminaux Montréal Gateway.

Au Port de Thunder Bay, à l'extrémité du lac Supérieur, les volumes de marchandises tendent à remonter cette année, après une diminution de 8,49 à 8,1 millions de tonnes en 2008.

«Nous faisons assez bien, grâce à une hausse de 18 % des céréales dans les deux premiers mois, soit jusqu'à la fin de mai», a déclaré Tim Heney, président-directeur général de l'Administration portuaire de Thunder Bay.

Et la situation est encore plus encourageante qu'en 2008 dans le secteur des cargaisons spéciales grâce à une série de navires qui viennent décharger au printemps et au début

alternative to truck and rail for containers connecting with global liner services calling on Montreal on the St. Lawrence River.

«One of the real advantages of this service is the ability to carry heavy boxes,” said Mr. Hamilton. “It can carry up to the container’s plated capacity (about 30 tonnes), and initially this will mean that heavy cargoes such as steel and ceramic tiles moving in 20-ft containers and paying overweight charges will benefit hugely.”

The service has also been described as an environmentally-friendly alternative to trucks on congested highways.

McKeil Marine Limited of St. Catharines, Ontario provides the tug and barge service with the 260-TEU **Niagara Spirit**. Montship Inc. of Montreal manages bookings. Federal Marine Terminals, part of the Fednav group, provides the terminal service in Hamilton. And Montreal Gateway Terminals Partnership provides the terminal service in Montreal.

At the Port of Thunder Bay, on the tip of Lake Superior, the cargo trend this year has been pointing up following a decline in 2008 to 8.1 million tonnes from 8.49 million tonnes.

“We are doing relatively well, with grain up 18% in the first two months to end May,” said Tim Heney,



TBPA

Handling project cargo is a growing activity at the Port of Thunder Bay. Pictured here is a 580-ton reactor destined for the Alberta oil sands via CN Rail.

La manutention des cargaisons spéciales est un secteur en pleine croissance au Port de Thunder Bay. On voit ici un réacteur de 580 tonnes qui sera transporté par le CN jusqu'aux sables bitumineux de l'Alberta.

We Deliver

At McAsphalt Marine Transportation Limited, we are committed to providing our customers with the best, most efficient black oil transportation available anywhere on the Great Lakes and Eastern Seaboard.

With our OPA90, fully double-hulled, hot products tank barge utilizing the most modern and sophisticated Navigation Guidance equipment and Articouple linkage system, your cargo will be delivered safely...

- Lloyds certified unit
- Meets all OPA90, USCG and CCG Standards
- 11,000 tons of cargo on only 22 feet of draft
- Fully coiled with two 10 million BTU thermal oil heaters
- 6,000 BHP tug fully equipped with twin Kort nozzles

- Articouple mechanical connecting system between tug and barge
- 1,000 HP Bow Thruster operated from wheelhouse
- Servicing all Great Lakes and Eastern Seaboard ports in Canada and the U.S.

On Time, Every Time!



McAsphalt Marine Transportation Limited
8800 Sheppard Avenue East
Scarborough, Ontario Canada M1B 5R4
Phone: 416-281-8181
Toll Free: 1-800-268-4238
Website: www.mcasphalt.com

President CEO of the Thunder Bay Port Authority.

And project cargo is showing even a brighter outlook than 2008, with a series of ships unloading either windmill components or heavy equipment for Alberta oilands projects in the spring and early summer.

For his part, the Port of Windsor's chief executive, David Cree, reports that "we are bucking the trend this year, and traffic is up about 20% in the first few months. Salt, aggregates, fuels and petrol are strong."

In 2008, Windsor handled 5.22 million tonnes, nearly two percent above the previous year.

By 2010, Mr. Cree sees traffic attaining 6 million tonnes thanks to such infrastructure projects as double-stacking the CP Windsor-Detroit rail tunnel and construction of a new Windsor-Detroit bridge.

Otherwise, the project cargo momentum continues, with windmill shipments this year expected to exceed the half dozen in 2008.

At the Port of Toronto, 2008 traffic held steady, totalling 1,992,508 tonnes, down slightly from 2007.

Total domestic bulk was 1.2 million tonnes (up 9%), with salt leading the way. Overall in bulk, salt, asphalt, cement and sugar were up, while aggregates and stone were down. Total bulk, including domestic and overseas, amounted to 1.88 million tonnes – an increase of 14%.

The Port of Toronto Terminals handled 7,654 tonnes of high-value cargo last year, including Canadian-made locomotives exported to Europe and Australia and power-plant components imported from Asia. Highland Transport handled 18,145 TEUs the first three months of 2008 before operations were re-located.

Port officials expect a steady year for bulk business in 2009 and look forward to attracting more project cargo. This year will also see increased cruise ship calls through Toronto as more travelers explore the Great Lakes.

On the north shore of Lake Ontario, the Port of Oshawa has been negatively impacted by the crisis in the automobile industry, with steel traffic sliding further to under 60,000 tonnes in 2008 versus 98,324 tonnes in 2007 and 240,000 tonnes in 2006.

On the other hand, the port's salt and asphalt tonnages posted good increases. Total volume in 2008 dropped to 233,194 tonnes compared with 238,772 tonnes in 2007.

St. Lawrence ports

On the St. Lawrence River, the Port of Montreal posted record total cargo and container performances in 2008. The total throughput amounted to 27 million tonnes, while containerized cargo climbed by 7.2% to 1.5 million TEUs – representing the highest growth by any port on North America's East Coast.

Commenting at the port's annual meeting on the results over first quarter 2009, Sylvie Vachon,

de l'été des pièces d'éoliennes ou du matériel lourd destiné à l'exploitation des sables bitumineux albertains.

Pour sa part, le chef de la direction du Port de Windsor, David Cree, signale: «Contrairement à la tendance générale, le trafic chez nous a augmenté d'environ 20 % dans les tout premiers mois. Le sel, les granulats, les carburants et le pétrole sont des secteurs vigoureux.»

En 2008, le Port de Windsor a manutentionné 5,22 millions de tonnes, près de 2 % de plus que l'année précédente.

M. Cree prévoit que d'ici 2010, le trafic atteindra les 6 millions de tonnes grâce à des projets d'infrastructure comme l'aménagement du tunnel ferroviaire Windsor-Détroit du CP pour permettre le passage de wagons à double niveau et la construction d'un nouveau pont Windsor-Détroit.

Par ailleurs, la vigueur des cargaisons spéciales se maintient et les expéditions d'éoliennes cette année devraient dépasser la demi-douzaine de 2008.

Au Port de Toronto, les 1 992 508 tonnes de marchandises de 2008 équivalaient à l'année précédente, mais étaient légèrement en baisse par rapport à 2007.

Le tonnage de vrac local s'est établi à 1,2 million de tonnes (hausse de 9 %), le sel enregistrant la plus forte augmentation. De façon générale, il y a eu des hausses pour le sel, l'asphalte, le ciment et le sucre et des baisses pour les granulats et la pierre. Le vrac total, cargaisons domestiques et internationales comprises, a atteint 1,88 millions de tonnes – une augmentation de 14 %.

Les terminaux du Port de Toronto ont manutentionné 7 654 tonnes de marchandises à valeur élevée l'an dernier, notamment des locomotives de fabrication canadienne exportées en Europe et en Australie, ainsi que des éléments de centrales électriques importés d'Asie. Highland Transport a manutentionné 18 145 conteneurs EVP dans les trois premiers mois de 2008 avant de s'installer ailleurs.

Les dirigeants du Port prévoient une assez bonne année pour le trafic de vrac en 2009 et ils espèrent attirer davantage de cargaisons spéciales. Il y aura aussi cette année plus d'escales de paquebots de croisière à Toronto à cause des voyageurs qui explorent les Grands Lacs en plus grand nombre.

Sur la rive nord du lac Ontario, le Port d'Oshawa a été durement touché par la crise dans l'industrie automobile: les volumes d'acier ont encore diminué, à moins de 60 000 tonnes en 2008 comparativement à 98 324 tonnes en 2007 et 240 000 tonnes en 2006.

En revanche, les tonnages de sel et d'asphalte ont enregistré de bonnes augmentations. Le volume total en 2008 a diminué à 233 194 tonnes contre 238 772 tonnes en 2007.

Les ports du Saint-Laurent

Sur le Saint-Laurent, le Port de Montréal a eu des résultats record en 2008 pour les cargaisons totales et les conteneurs. Le débit total s'est élevé à 27 millions de tonnes, alors que les cargaisons conteneurisées enregistraient une hausse de 7,2 % à 1,5 million d'EVP – la plus forte croissance de tous les ports de la côte est de l'Amérique du Nord.

Acting President and CEO of the Montreal Port Authority, stated that the recession had particularly affected container cargo, which declined by just under 10%, while total cargo declined 14.1%.

"These results are definitely better than those of our competitors, which means that the Port of Montreal continues to benefit from its structural advantages and its market diversification," Ms. Vachon said.

For his part, Michel Lessard, new MPA Chairman, said "the Port is now set to meet every possible scenario" after asking the port management to review the strategic timelines of major capacity expansion under the \$2.5 billion Vision 2020 plan.

The Port of Quebec had a record year in 2008 in three areas: for operating revenue generated, tonnage handled, and the number of cruise passengers. In a historic year marking Quebec City's 400th anniversary, the Port of Quebec made substantial contributions to the success of the many events and festivities.

More than 27.2 million tonnes of cargo passed through the port last year. And the cruise business continued to thrive, with more than 113,000 pas-

BFL CANADA
risques et assurances inc.
Risk and Insurance Inc.

BFL fait toute la différence / BFL makes a difference

HALIFAX
QUÉBEC
MONTREAL
OTTAWA
TORONTO
CALGARY
VANCOUVER

Osez un partenaire à l'écoute de vos besoins
Choose a partner attuned to your needs.

www.BFLCANADA.ca

Services internationaux • risques et assurances
International Risk and Insurance Services



Container activity at the Port of Montreal has been affected by the recession, but the port continues to outperform its competitors on the East Coast. This photo shows a large Hapag-Lloyd container vessel calling at the Racine terminal of the Montreal Gateway Terminals Partnership.

Le trafic conteneurisé au Port de Montréal a subi les effets de la récession, mais le port continue de faire mieux que ses concurrents de la côte Est. La photo nous montre un grand porte-conteneurs d'Hapag-Lloyd faisant escale au terminal Racine de la Société Terminaux Montréal Gateway.

Commentant, à l'assemblée annuelle du Port, les résultats du premier trimestre de 2009, Sylvie Vachon, PDG intérimaire de l'Administration portuaire de Montréal, a déclaré que la récession avait particulièrement touché les cargaisons conteneurisées qui ont diminué d'un peu moins de 10 %, alors que les cargaisons totales chutaient de 14,1 %.

«Ces résultats sont assurément meilleurs que ceux de nos concurrents, ce qui signifie que le Port de Montréal continue de profiter de ses avantages structurels et de la diversification de ses débouchés», a déclaré M^{me} Vachon.

Pour sa part, Michel Lessard, nouveau président du conseil de l'APM, a déclaré que le Port était désormais préparé à faire face à tout scénario possible, après avoir demandé à la direction de revoir le calendrier stratégique d'expansion de la

sengiers and crew passing through the docks.

In first quarter 2009, overall traffic fell slightly to 4.6 million tonnes, with an increase liquid bulk coming close to offsetting a decline in dry bulk volume. During the spring, the continued fall in dry bulk activity suggested a total traffic decrease of five to ten percent for the whole year, observers estimated.

Summing up the outlook during the June annual meeting, Ross Gaudreault, President and CEO, said that 2009 will be a tough year for the maritime industry in Quebec. "However, we are preparing to bounce back as soon as the recovery begins, ready to continue developing port activities for the benefit of the entire Quebec City region."



Ventes

Radeaux de sauvetage et plates-formes réversibles
Bateaux de survie et bossoir
Vestes de survie, lumières
Habits de survie
Systèmes d'évacuation
Vente et entretien d'extincteurs et système CO2



Services

Une station de service équipée pour l'inspection des radeaux de sauvetage et des bateaux gonflables.
Formations : FUM A3, conducteur petit bâtiment, canot secours rapide.

ÉQUIPEMENTS SURVIE MARITIME (ESM) INC.

6966, boul. Ste-Anne, L'Ange-Gardien (Québec) G0A 2K0 CANADA

Tél. : 418-822-3003 Cell. : 418-554-3075

Fax : 418-822-3007 info@esmquebec.com

www.esmquebec.com

1,600 kilometers closer inland

1,527 meters of berth space

60 hectares of terminal operations

9 high-speed Gantry Cranes

Modern fleet of container handling equipment

Linked to all major rail & truck routes

Environmentally friendly

Secure

Cost-competitive lift rates

STRATEGIC LOCATION
COST EFFICIENT
RAPID TURNAROUND
YEAR-ROUND OPERATION



MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP

Box 360, Station K, Montreal,
Quebec, Canada, H1N 3L3
Tel: 514.257.3040
Fax: 514.257.3056
e-mail: adm@mtrtml.com
Web: www.mtrtml.com



Montreal Gateway Terminals Partnership
Société Terminaux Montréal Gateway



Winnipeg
Minneapolis
Milwaukee
Chicago
St. Louis
Indianapolis
Detroit
Toronto
Buffalo
Cleveland
Pittsburgh
New York
Boston
Montreal



APTR

The Port of Trois-Rivières, which recorded a 6% increase in traffic in 2008, is moving ahead with an ambitious modernization plan.
 Le Port de Trois-Rivières, qui a enregistré une augmentation du trafic de 6 % en 2008, va de l'avant avec un ambitieux plan de modernisation.



Venez nous rencontrer au Congrès
Annuel de l'Association Canadienne
des Opérateurs de Traversiers (ACOT)
à Edmonton, Alberta,
du 13 au 17 Septembre 2009.



Visit us during the Annual Week
of the 'Canadian Ferry Operators'
Association (CFOA) in Edmonton, Alberta,
from September 13th to 17th 2009.






TECHSOL

AUTOMATISATION REINVENTÉE
AUTOMATION REINVENTED




SEA MARINE



Tel : (418) 688-2230 www.techsolmarine.com
 Québec, Canada



Tel : (418) 691-1000 www.seamarine.ca
 Québec, Canada

capacité du port inclus dans le plan Vision 2020 de 2,5 milliards de dollars.

Le Port de Québec a connu une année record en 2008 sous trois postes: les recettes d'exploitation générées, le tonnage manutentionné et le nombre de croisiéristes. Dans une année historique marquant le 400^e anniversaire de la ville de Québec, le Port a contribué de façon importante au succès des multiples événements et festivités.

Plus de 27,2 millions de tonnes de marchandises ont transité par le port l'an dernier. Le secteur des croisières a continué de se développer, plus de 113 000 passagers et membres d'équipage sont passés par les quais.

Dans le premier trimestre de 2009, le trafic global a diminué légèrement à 4,6 millions de tonnes; une augmentation des volumes de vrac liquide a presque compensé le déclin du vrac solide. Selon les observateurs, la persistance de la chute du trafic de vrac solide du printemps laisse entrevoir une diminution du trafic total de 5 à 10 % pour l'ensemble de l'année.

Faisant un survol rapide des perspectives à l'assemblée annuelle de juin, le PDG Ross Gaudreault a déclaré que l'année 2009 sera une année difficile pour l'industrie maritime au Québec. «Toutefois, nous nous préparons à rebondir dès le début de la reprise, prêts à continuer de développer les activités du port pour le plus grand bien de l'ensemble de la région de Québec.»

Pour sa part, le Port de Sept-Îles a enregistré une hausse de 6 % du trafic total qui s'est établi à 22,6 millions de tonnes.

For its part, the Port of Sept-Îles saw its total traffic increase by 6% to 22.6 million tonnes.

"The inauguration of a railway transshipment center served by the Georges-Alexandre Lebel railcar ferry last November marked a major milestone in the port's history by providing new infrastructure for our industry, our region, and our projects in the North," stated chief executive Pierre D. Gagnon.

While there has been a large decline in iron ore cargo in the first half of 2009, a positive development was the announcement in May of a financial partnership with the federal and provincial governments for the completion of a cruise ship dock costing an estimated \$30 million. Local partners are financing one third of the cost of an undertaking that will attract international cruise operators.

The Port of Trois-Rivières had a good year in 2008, with traffic rising by 4% to 2.6 million tonnes.

Among the year's highlights was the public release of the *On Course for 2020* waterfront transformation plan. "We aim to double our traffic through the modernization of our facilities," said Gaetan Boivin, President and CEO of the Trois-Rivières Port Authority. (See MM48.)

At the port's annual general meeting, Board Chairman Pierre Ducharme declared: "Thanks to its financial position, the TRPA will be able to begin

INTRMDL

The Port of Montreal > the closest East Coast port to Chicago > the shortest transit time between Europe and the Midwest and Central Canada > open 365 days per year > direct-to-rail transfer for high intermodal efficiency.

www.port-montreal.com

Le Port de Montréal > le port de la côte Est le plus proche de Chicago > le temps de transit le plus court entre l'Europe, le Midwest et le centre du Canada > ouvert 365 jours par an > transfert direct au rail pour une efficacité intermodale inégalée.



Port of Montreal
Port de Montréal

**SHORTER,
FASTER.**

**PLUS COURT,
PLUS VITE.**





The Port of Quebec had a record year in 2008 for tonnage handled, operating revenues, and the number of cruise passengers.

En 2008, le Port de Québec a brisé 3 records, soit celui du plus fort tonnage manutentionné, celui du plus grand nombre de croisiéristes accueillis et celui des revenus d'exploitation enregistrés.

«L'inauguration en novembre dernier du centre de transbordement ferroviaire desservi par le traversier-rail **Georges-Alexandre Lebel** a marqué un jalon important dans l'histoire du port, puisqu'il procurera un nouvel axe de transport pour desservir nos industries, notre région et nos projets dans le

implementing its modernization plan in 2009.»

For the Port of Saguenay, total cargo in 2008 amounted to 334,000 tonnes against 288,000 tonnes in 2007. The big gainer was industrial salt, which nearly doubled to 124,000. Wood pulp was stable at 70,000 tonnes.

MON PORT D'ATTACHE
Administration portuaire de Trois-Rivières

MY HOME PORT
Trois-Rivières Port Authority



**PORT DE
TROIS-RIVIÈRES**



**PORT DE / OF
TROIS-RIVIÈRES**

VERS / TO
ONTARIO

QUÉBEC

MONTREAL

VERS E. /
TO U.S.A.

Le Port de Trois-Rivières,
au coeur d'un vaste réseau intermodal!

ROUTIER • MARITIME • FERROVIAIRE

The Port of Trois-Rivières,
at the heart of an intermodal network!

TRUCKS • SHIPS • TRAINS





ADMINISTRATION PORTUAIRE DE TROIS-RIVIÈRES

1545, rue du Fleuve, bureau 300, Trois-Rivières (Québec) G9A 8K4 Canada

Téléphone : 819 378-2887 • Télécopieur : 819 378-2487 • Courriel : adm_gen@porttr.com • www.porttr.com



View of operations at La Relance Terminal of the Port of Sept-Îles which registered a traffic increase in 2008.

Vue des opérations au Terminal La Relance du Port de Sept-Îles où le trafic était en hausse en 2008.

Nord», a déclaré le chef de la direction, Pierre D. Gagnon.

Malgré un important déclin des cargaisons de minerai de fer dans la première moitié de 2009, un point positif a été l'annonce en mai d'un partenariat financier avec Ottawa et Québec pour la construction d'un quai de 30 millions de dollars pour paquebots de croisière. Des partenaires locaux assument le tiers du coût de ce projet qui va attirer des croisiéristes internationaux.

Le Port de Trois-Rivières a connu une bonne année en 2008. Le trafic a augmenté de 4 % pour s'établir à 2,6 millions de tonnes.

Parmi les faits saillants de l'année, il faut citer la publication du plan de transformation du secteur riverain *Cap sur 2020*. «Nous voulons doubler notre trafic en modernisant nos installations», a déclaré Gaétan Boivin, président-directeur général de l'Administration portuaire de Trois-Rivières (APTR) (voir le numéro 48 de *Maritime Magazine*).

Lors de l'assemblée générale annuelle du port, le président du conseil, Pierre Ducharme, déclarait: «Grâce à sa position financière solide, l'APTR sera en mesure d'entamer la réalisation de son plan de modernisation en 2009.»

Au Port de Saguenay, les cargaisons totales ont atteint 334 000 tonnes en 2008 contre 288 000 tonnes en 2007. La plus forte hausse a été enregistrée par le sel industriel, qui a presque doublé, à 124 000 tonnes. La pâte de bois est restée stable à 70 000 tonnes.

Les ports de l'Atlantique

Il y a eu dernièrement de bonnes nouvelles pour le Port

Atlantic ports

There has recently been some good news for the Port of Halifax which in the past few years has suffered from steady declines in total and container traffic.

Last year saw containerized cargo plunge by 21% to 387,000 TEUs and overall traffic decline by 16% to 10.3 million tonnes. Otherwise, breakbulk, ro-ro cargo and record cruise activity (nearly 230,000 passengers) were bright spots.

Early May featured the first call of a vessel from a new service on the CKYH alliance Far East/North America East Coast liner network, offering an outbound connection for exporters. The service calling at Halterm container terminal deploys eight K Line vessels, each with 3,850 TEU capacity.

George Malec, Vice-President of Business Development at the Halifax Port Authority, said the new service was important because it offers Atlantic-based enterprises more connections to global markets and "it further strengthens our service offering for the Asia product inbound in the East Coast of North America over the Halifax gateway."

In late February, the French line, CMA CGM, began a service connecting Halifax and U.S. East Coast ports with the carrier's Caribbean hub in Kingston, Jamaica.

Located on the Bay of Fundy, the Port of Saint John's total traffic in 2008 declined by 6% to 25.6 million tonnes.

de Halifax qui, depuis quelques années, souffrait de baisses persistantes du trafic total et du trafic conteneurisé.

L'an dernier, les cargaisons conteneurisées ont chuté de 21 % pour s'établir à 387 000 EVP, alors que le trafic global était en baisse de 16 %, à 10,3 millions de tonnes. Par ailleurs, les marchandises diverses, le trafic de transroutage et une activité record au chapitre des croisières (près de 230 000 passagers) étaient des secteurs encourageants.

Le début de mai a été marqué par la première escale d'un navire d'un nouveau service de ligne Extrême-Orient/côte Est de l'Amérique du Nord de l'Alliance CKYH. Ce service, qui offre une liaison de sortie aux exportateurs, fait escale au terminal pour conteneurs Halterm et est assuré par huit navires de K Line d'une capacité de 3 850 conteneurs EVP chacun.

George Malec, vice-président – Développement des affaires à l'Administration portuaire de Halifax, a déclaré que le nouveau service était important parce qu'il assure aux entreprises de l'Atlantique de meilleures liaisons vers les marchés mondiaux et qu'il améliore notre offre de services pour les produits arrivant d'Asie sur la côte Est de l'Amérique du Nord par la porte d'entrée de Halifax.

À la fin de février, la ligne française CMA CGM a inau-



SIPA

Cargo activity at the Port of St. John's has been increasing this year following a moderate decline in 2008.

Le trafic marchandises au Port de St. John's augmente cette année après une baisse modeste en 2008.

There was a reduction from 1.8 million tonnes to 1.3 million tonnes in cargo handled at Port Authority facilities – primarily in forest products, sugar, limestone and potash.

Offsetting this was a 38% increase in cruise passengers (a record 183,500 passengers) and a 10% increase in container traffic. Also of special interest was the project cargo activity.

The arrival on June 9 of the Carnival Triumph marked the official beginning of the 2009 cruise season and inaugural call for the new cruise ship terminal on Water Street.

Situated on the south shore of the Baie de Chaleur, the Port of Belledune had a banner year in 2008, with traffic rising by 30% to 2.4 million tonnes. "The biggest difference was in aggregates and project cargo," a port official said.

The first shipments of wood pellets and aggregates were exported from the M.D. Young Terminal last summer.

In June, it was announced that the federal and New Brunswick governments will contribute funding for terminal improvements, modifications and expansion projects estimated at \$61.2 million for the Port of Belledune.



HPA

The Port of Halifax has gained several new container services so far this year after posting an overall cargo downturn in 2008.

Le Port de Halifax a obtenu plusieurs nouveaux services conteneurisés jusqu'ici cette année après avoir enregistré une diminution générale du fret en 2008.

An international maritime hub Un carrefour maritime international



Canada

1, Quai Mgr Blanche, Sept-Îles (Quebec) G4R 5P3 . Telephone: 418 968-1231 . Fax: 418 962-4445 . www.portsi.com

guré un service reliant Halifax et les ports de la côte est des États-Unis avec la plaque tournante du transporteur dans les Caraïbes, Kingston en Jamaïque.

Situé dans la baie de Fundy, le Port de Saint John a vu son trafic total diminuer de 6 % en 2008 pour s'établir à 25,6 millions de tonnes.

Les marchandises manutentionnées dans les installations de l'Administration portuaire – produits forestiers, sucre, calcaire et potasse surtout – ont chuté de 1,8 à 1,3 million de tonnes.

Cette baisse a été compensée par une hausse de 38 % des croisiéristes (un total record de 183 500 passagers) et une augmentation de 10 % du trafic conteneurisé. L'activité au chapitre des cargaisons spéciales a aussi été particulièrement intéressante.

L'arrivée, le 9 juin, du **Carnival Triumph** a marqué le début officiel de la saison des croisières 2009 et l'escale inaugurale du nouveau terminal pour paquebots de croisière sur Water Street.

Situé sur la rive sud de la baie des Chaleurs, le Port de Belledune a connu une année faste en 2008 avec une hausse de 30 % du trafic qui a atteint 2,4 millions de tonnes. «La principale différence a été pour les granulats et les cargaisons spéciales», a déclaré un porte-parole du Port.

Les premières cargaisons de granulés de bois et de granulats ont été exportées à partir du terminal M.D. Young l'été dernier.

En juin, il a été annoncé que le gouvernement fédéral et celui du Nouveau-Brunswick allaient contribuer au financement de projets d'expansion et de modification ainsi que d'améliorations des terminaux, évalués à 61,2 millions de dollars pour le Port de Belledune.

Par ailleurs, le Port de St. John's a connu l'an dernier une recrudescence d'activité après avoir enregistré un déclin modéré des cargaisons l'an dernier (1,4 million de tonnes). Le volume conteneurisé total en 2008 a atteint 481 000 tonnes contre 495 000 tonnes en 2007. Les volumes totaux de vrac étaient en baisse à 681 000 tonnes comparativement à 750 000 tonnes l'année précédente.

Dans le premier trimestre de 2009 toutefois, les cargaisons en vrac et les cargaisons conteneurisées étaient toutes deux en hausse, et le débit total dans les trois premiers mois a atteint 328 000 tonnes contre 304 479 tonnes l'année précédente. **M**

Meanwhile, activity at the Port of St. John's has been increasing following last year's moderate cargo decline to 1.4 million tonnes. Total container volume in 2008 was 481,000 tonnes versus 495,000 tonnes in 2007. Total bulk was down at 681,000 tonnes from 750,000 tonnes.

In first quarter 2009, however, both bulk and container cargo were up, with total throughput for the first three months attaining 328,000 tonnes versus 304,479 tonnes. **M**

Naturally sheltered, ice-free port

Highly specialized workforce

Access, flexibility and service

Evolving infrastructure

Comprehensive distribution network

Proximity to shipping lanes and resources



Think inside the Port.

Inside the Port, thinking outside the box is the approach we all take. Companies face unique situations when working on the east coast of Canada and the Port of St. John's has what it takes to keep you right on course: the largest, most advanced marine base in Atlantic Canada; world-class facilities capable of constructing and shipping subsea equipment; a research and development corporation for large scale marine transportation of compressed natural gas; and the province's primary container terminal. The strength of our success is happening one company, one vessel, one employee at a time. Think like the industry innovators. Think inside the Port of St. John's.

Home Port for
2010 ACPA Conference
July 31–August 4, 2010

RIGHT ON COURSE



THE ST. JOHN'S PORT AUTHORITY
1 Water Street, St. John's, NL
Tel: 709-738-4782 / www.sjpa.com

PROGRAMME D'AIDE visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre

TRANSPORT DES MARCHANDISES

Le Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre (PAREGES) a pour objectif de réduire ou d'éviter les émissions de gaz à effet de serre (GES) générées par le transport des marchandises.

Tout projet permettant de réduire ou d'éviter les émissions de GES par une meilleure intégration des modes de transport ou par l'utilisation du transport maritime ou ferroviaire est admissible au PAREGES.

Le 30 septembre 2009 est la date limite pour le prochain dépôt de projets intermodaux et les demandes d'aide financière conformément au « volet B » du PAREGES (projets sans dépenses d'infrastructures).

Veuillez noter que les promoteurs peuvent déposer des projets en tout temps dans le cadre du « volet A » du PAREGES (projets avec dépenses d'infrastructures).

Pour plus de détails, consultez le site Web
du ministère des Transports au
www.mtq.gouv.qc.ca.

Transports
Québec 

Host port for 2009 ACPA Conference
Port hôte de la Conférence 2009 de l'AAPC



Don Krusel, chief executive of the Port of Prince Rupert, is mapping plans to considerably broaden the range of facilities offered by the northern British Columbia maritime gateway.

Don Krusel, PDG du Port de Prince Rupert, veut élargir considérablement l'éventail des installations qu'offre cette porte d'entrée maritime du nord de la Colombie-Britannique.

Prince Rupert eyes expansion plans Projets d'expansion pour Prince Rupert

Leo Quigley

Les choses vont vite à Prince Rupert, port hôte de la Conférence annuelle et AGA de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) en 2009. Encouragée par le succès du Terminal Fairview, l'Administration portuaire de Prince Rupert projette d'ajouter plusieurs nouvelles installations, notamment un parc logistique, un entrepôt, un terminal multifonctionnel de vrac et de divers, et éventuellement une installation de transroulage pour automobiles, afin d'offrir tous les services au port de Prince Rupert.

Things are not standing still at Prince Rupert, this year's host port for the Annual Conference and AGM of the Association of Canadian Port Authorities. Buoyed by the success of Fairview Terminal, the Prince Rupert Port Authority has plans to add several new facilities, including a logistics park, warehousing, a multi-functional breakbulk and bulk terminal and, possibly, an automobile ro-ro facility that will make Prince Rupert a full service port.

Ces services additionnels seront appuyés par le «Plan d'accès Ridley», qui améliorera les accès routiers et ferroviaires à un site industriel de 1 200 acres situé sur l'île Ridley.

Selon Shaun Stevenson, vice-président – Marketing et Développement des affaires, les nouvelles installations et les nouveaux services profiteront d'un nouveau corridor routier ferroviaire et de services publics qui donnera accès à l'île Ridley, où on trouve déjà l'un des plus importants terminaux de chargement de charbon de la côte ouest de l'Amérique du Nord.

«Nous avons été souvent approchés au sujet des cargaisons spéciales et marchandises diverses», a déclaré M. Stevenson. Les conduites et les autres matériaux destinés aux sables bitumineux, aux puits de gaz naturel du nord de l'Alberta et à une variété de pipelines en construction pour transporter pétrole et gaz vers les États-Unis et qui permettront l'expédition des exportations de pétrole et de gaz en Asie depuis la côte ouest du Canada constitueront une part importante du trafic de marchandises, ce qui pourrait justifier la construction à Prince Rupert d'un terminal pour marchandises diverses et cargaisons spéciales.

M. Stevenson a déclaré qu'il voyait également des possibilités pour aménager un service d'apport vers l'Alaska. «Nous croyons que Prince Rupert est un portail idéal pour cette activité», a-t-il déclaré. En outre, le port envisage de se doter d'une installation de manutention des automobiles qui offrirait aux constructeurs automobiles asiatiques un service plus rapide et moins cher pour acheminer leurs produits vers le Midwest des États-Unis et le Centre du Canada.

«Nous pensons que nous offrons la même proposition intéressante pour les autos que pour les conteneurs», a déclaré M. Stevenson.

À l'heure actuelle, l'Administration portuaire de Prince Rupert, dirigée par Don Krusel, a reçu des réponses positives de deux entreprises privées pour développer le corridor d'accès proposé – corridor qui desservira également un deuxième terminal pour conteneurs, encore sur les planches à dessin, qui sera situé lui aussi sur l'île Ridley.

Le deuxième terminal viendra en renfort au Terminal Fairview à l'égard duquel des évaluations environnementales ont déjà été entreprises pour un projet d'expansion de 600 millions de dollars, comprenant la construction d'une installation de deux millions de conteneurs EVP capable d'accueillir simultanément deux ou trois ultragros porte-conteneurs à un quai prolongé.

Si le Port de Prince Rupert peut activement faire des plans d'expansion en pleine récession mondiale, c'est surtout dû au fait que dans sa courte vie, Prince Rupert a pu profiter du fait qu'il offre la route la plus courte vers l'Asie et une liaison ferroviaire rapide et non encombrée vers Chicago et Memphis. Dans les trois premiers mois de l'année, le terminal à conteneurs Fairview a manutentionné 41 043 conteneurs EVP, soit près du double des 21 040 EVP du premier trimestre de 2008.

Bien que le trafic total transitant par le port ait diminué de près de 25 % à la fin du premier trimestre, surtout à cause d'un recul du charbon, les choses se sont améliorées depuis. Barry Bartlett, porte-parole du port, a déclaré au

These additional services will be supported by the "Ridley Access Plan" that will provide improved rail and road transportation to a 1,200 acre industrial site on Ridley Island

According to Shaun Stevenson, Vice President, Marketing and Business Development, the new facilities and services will hinge on a new road, rail and utility corridor that will provide access to Ridley Island, already home to one of the largest coal loading terminals on the West Coast of North America.

"We've had consistent enquiries for project cargo and breakbulk," Mr. Stevenson said. Pipe and other materials destined for the oilsands, for natural gas wells in Northern Alberta and for a variety of pipelines under construction that will move oil and gas to the U.S. and enable oil and gas exports to be shipped to Asia from Canada's West coast would be a significant part of the traffic that could provide a base for a breakbulk/project cargo terminal in Prince Rupert.

Mr. Stevenson said he also sees potential for developing a feeder service to Alaska. "We think Prince Rupert is an ideal gateway for that activity," he said. As well, the port is considering an automobile handling facility that would offer Asian automakers a faster, lower cost service to the U.S. Midwest and Central Canada.

"We think we offer the same value proposition to autos as we do to containers," Mr. Stevenson said.

At present, the Prince Rupert Port Authority headed by Don Krusel has received positive response from two private firms to develop the proposed access corridor – a corridor that will also support a second container terminal located on Ridley Island that is in the planning stages.

The second terminal will serve as a backup to Fairview Terminal which is already into the environmental assessments necessary for a \$600 million expansion to a two million TEU facility capable of accommodating two to three Ultra Large Container Ships simultaneously at its extended wharf.

The fact that the Port of Prince Rupert is actively making plans to expand its services during a global recession is based largely on the fact that during its short life span Prince Rupert has managed to capitalize on the fact that it offers the shortest available route to Asia and a fast, uncongested rail line to Chicago and Memphis. During the first three months of this year Fairview Container Terminal handled 41,043 TEUs; nearly double the 21,040 TEUs handled in the first quarter 2008.

While total traffic through the port at the end of the first quarter tumbled nearly 25 percent, mainly due to a downturn in coal, this has since improved. Barry Bartlett, port spokesperson, told Maritime Magazine that total shipments to the end of May

Maritime Magazine que les expéditions totales à la fin de mai n'avaient été que de 4 % inférieures à celles de la même période en 2008, soit 4,5 millions de tonnes. De plus, en mai 2009, le nombre de conteneurs ayant transité par Fairview était de 19 481 CA contre 4 718 CA pour la même période de l'année précédente.

Dave Bedwell, premier vice-président à Vancouver de COSCO, principale ligne de navigation faisant escale dans le port de Prince Rupert, a déclaré au cours d'une entrevue que, malgré la conjoncture économique difficile, le trafic conteneurs de COSCO par le port était resté assez stable d'une semaine à l'autre. «Il n'y a eu ni crêtes ni creux importants dans le premier trimestre.»

Selon M. Bedwell, le port a été «incroyablement fluide» et les partenaires, y compris le chemin de fer, le terminal, les exploitants de remorqueurs, les débardeurs et les contremaîtres de débardeurs, forment «une communauté dont les membres travaillent ensemble pour que les opérations soient une réussite». 

have been only four percent below the same period in 2008 at 4.5 million tonnes. Also in May 2009 the number of containers moved through Fairview was 19,481 YTD compared to 4,718 YTD for the same period last year.

Dave Bedwell, Vancouver Executive Vice President COSCO, the major line visiting the Port of Prince Rupert said in an interview that, in spite of the economic turndown COSCO's container traffic through the port has been fairly consistent week-to-week. "There's been no spike and no deep valleys in our first quarter performance."

Mr. Bedwell said the port has been "incredibly fluid" and the stakeholders, including the railroad, the terminal, tugboat operators, longshoremen and longshore foremen, form a "community that is working together to make it a success." 

L'AAPC se joint à l'Alliance verte



ACPA joins Green Marine

L'Association des administrations portuaires canadiennes a récemment annoncé qu'elle s'était jointe à d'autres sociétés et associations à vocation maritime au sein de l'Alliance verte, organisation fondée en 2007 par la communauté maritime de la région du Saint-Laurent et des Grands Lacs pour améliorer la performance environnementale au-delà des exigences réglementaires actuelles.

Gaétan Boivin, président de l'AAPC, a déclaré que les administrations portuaires avaient toujours pris très au sérieux leur rôle de gérance de l'environnement, et leur adhésion à l'Alliance verte en témoigne.

Les administrations portuaires sont préoccupées non seulement par les émissions de gaz à effet de serre des navires, mais également par les émissions et les autres polluants dégagés par les activités côtières pour le transport de marchandises et de personnes.

À l'heure actuelle, l'Alliance verte compte 45 membres – 21 partenaires et 24 partisans. 

The Association of Canadian Port Authorities recently announced it has joined other marine-related associations and corporations as part of Green Marine, an alliance founded within the marine community in the St. Lawrence-Great Lakes region in 2007 to improve environmental performance over and above existing regulatory requirements.

Gaetan Boivin, Chair of ACPA, commented that the port authorities have always taken their environmental stewardship role very seriously, and supporting Green Marine underlines this commitment.

Port authorities are concerned not only with greenhouse gas emissions from ships, but emissions and other pollutants caused by landside activities in the movement of freight and people.

At present, Green Marine membership includes 45 participants – 21 partners and 24 supporters. 

Procedure launched to create Oshawa Port Authority

La création de l'Administration portuaire d'Oshawa est enclenchée

Leo Ryan

Le ministre des Transports du Canada, l'honorable John Baird, annonçait récemment qu'il avait l'intention de créer une administration portuaire canadienne pour exploiter le port d'Oshawa – une initiative fort bien accueillie par les usagers du port. À l'heure actuelle, c'est la Commission portuaire d'Oshawa, que dirige Donna Taylor depuis deux décennies, qui gère le port et administre certaines de ses terres publiques.

À la fin de mai, on a annoncé que le ministre avait écrit à la Ville d'Oshawa et à la Commission portuaire d'Oshawa pour leur soumettre une proposition cadre pour traiter des questions relatives au port. Cette proposition comprend une stratégie pour régler le cas des terrains cédés sous condition, des options pour l'aménagement d'une marina et un processus qui permettra aux parties intéressées de travailler ensemble.

«Notre gouvernement reconnaît l'importance du port d'Oshawa et son rôle de premier plan dans l'économie locale. En tant qu'Administration portuaire canadienne, le port disposera des outils dont il a besoin pour contribuer aux infrastructures maritimes nationales et pour atteindre les objectifs commerciaux connexes», a déclaré le ministre Baird.

Transports Canada a reçu une demande de la Commission portuaire d'Oshawa – la dernière commission portuaire du Canada – en vue de créer une APC répondant aux critères établis dans la Loi maritime du Canada. Ces critères comprennent la capacité de parvenir à l'autonomie financière, l'importance stratégique pour le commerce, de bonnes connexions avec les réseaux routier et ferroviaire, et une base de trafic diversifiée. Le ministre a déclaré qu'il était «convaincu» que le port réunissait ces conditions.

Une fois que la question de la propriété du terrain aura été réglée avec la Ville d'Oshawa, le ministre Baird a indiqué qu'il «devra obtenir les approbations fédérales avant de délivrer les lettres patentes».

John Carrick, président du Groupe des utilisateurs du port d'Oshawa, s'est félicité de la décision du gouvernement fédéral. «Un port polyvalent assure le bon équilibre que les habitants d'Oshawa ont demandé.»

Al Matthews, de l'Association internationale des débardeurs, a aussi loué une décision qui, dit-il, «contribuera énormément à créer et à conserver des emplois ici à Oshawa ainsi qu'à aider les habitants de la ville à se remettre d'une année de pénibles pertes d'emploi».

Le groupe d'utilisateurs regroupe des représentants des syndicats et de l'industrie. Les compagnies en cause sont notamment McAsphalt Industries, Miller Paving, Oshawa Stevedoring, Agrico Canada, Cargill, Morris Chemicals, Traveline Leasing, McNally Construction, et CCC Steel Canada. 

Canada's Transport Minister, John Baird, recently announced his intention to create a Canada Port Authority (CPA) to operate the Port of Oshawa – an initiative strongly welcomed by the port users. Currently the Oshawa Harbour Commission headed by Donna Taylor for two decades manages the port and administers some of the port's Crown land.

In late May, it was announced that the Minister sent letters to the City of Oshawa and the Oshawa Harbour Commission to address harbour issues that include a strategy to resolve caveated land use, options for a marina and a process that will allow the parties to work together.

“Our government recognizes the importance of the Port of Oshawa and its major role in the local economy,” said Mr. Baird. “As a CPA, the port would have the tools to contribute to the national marine infrastructure and related trade objectives.”

Transport Canada received a request from the Oshawa Harbour Commission – the last such Harbour Commission in Canada – to create a CPA under the criteria set out by the Canada Marine Act. Such criteria include ability to be financially self-sufficient, strategic significance to trade, good connections to rail and road networks, and a diversified traffic base. The Minister said he is “satisfied” that the port meets these conditions.

Once the matter of land ownership has been resolved with the City of Oshawa, Mr. Baird indicated he would “seek federal approvals prior to issuing the letters patent.”

John Carrick, chair of the Oshawa Port Users Group, applauded the decision by the federal government. “A mixed-use port strikes the right balance that Oshawa residents have requested.”

Al Matthews of the International Longshoremen's Association also praised a decision which “will go a long way toward keeping and creating jobs right here in Oshawa and helping the people of this city recover from a year of difficult job losses.

The user group is a partnership of labour and industry. Companies involved include McAsphalt Industries, Miller Paving, Oshawa Stevedoring, Agrico Canada, Cargill, Morris Chemicals, Traveline Leasing, McNally Construction, and CCC Steel Canada. 

With the support of:

ST. JOHN'S
CITY OF OCEAN EXCELLENCE



Official Publication:

Lloyd's List

Media Partners:



Canadian
Sailings

Transportation &
Trade Logistics

**SPECIAL 10%
Reader discount -
Quote VIP CODE: KT0101MM**

2nd Annual Conference

Arctic Shipping North America



Meeting the Opportunities and Challenges

Tuesday 6th & Wednesday 7th October 2009

Delta St John's Hotel, St John's, Newfoundland, Canada

Conference Highlights:

- Debate on future of Arctic navigation and increased shipping activity
- Evaluation of community needs and environmental concerns
- Specialised session on risk management and emergency response
- Case studies on ice management and ship design for Arctic operations

What's New?:

- **MORE** speakers, **MORE** sessions, in two full days of knowledge-sharing and an interactive post-conference seminar
- **PLUS** Visits to Centres of Excellence in St John's Ocean Technology Cluster
- **PLUS** Opportunity for practical simulator exercises during post-conference seminar

Expert Contributors will Include:

Dr F Mary Williams, Director General,
NRC-INSTITUTE FOR OCEAN TECHNOLOGY
Thomas H Paterson, Vice-President,
Owned Fleet & Business Development,
FEDNAV LIMITED

Victor Santos-Pedro, Director, Design,
Equipment and Boating Safety, Marine
Safety (AMSR), TRANSPORT CANADA

Christopher Wright, MARIPORT

Douglas Bancroft, Director,
CANADIAN ICE SERVICE

Dr Mikhail Grigoriev, GECON, Russia

Dr Nancy E Kinner, UNH Co-Director
of the Coastal Response Research Center,
UNIVERSITY OF NEW HAMPSHIRE

Methuselah Kunuk, Assistant Deputy
Minister, Transportation, DEPT OF
ECONOMIC DEVELOPMENT AND
TRANSPORTATION, GOVT OF NUNAVUT

Malcolm Lowings, Principal and Leader,
Northern Action Plan and Circum-Arctic
Services, GOLDER ASSOCIATES

Max Ruelokke, Chairman & Chief
Executive Officer, CANADA-
NEWFOUNDLAND AND LABRADOR
OFFSHORE PETROLEUM BOARD

PRE-CONFERENCE VISITS:

Visits arranged to NRC - Institute for
Ocean Technology, the Marine Institute,
and the Offshore Safety and Survival
Centre

Monday 5th October 2009

See inside for details

POST-CONFERENCE SEMINAR:

**Ice Management for
Offshore Operations**

Thursday 8th October 2009

Marine Institute, St John's, Newfoundland

Sponsors and Exhibitors to date:



Silver Sponsors:

MANAGING RISK



OCEANIC
CONSULTING CORPORATION

Registration Hotline: +44 (0)20 7017 5511
Visit our website for more information: www.arcticshippingforum.com

SPECIAL RATES:
Shipowners save \$200!
Government delegates
receive 50% discount!

Researched and Developed by:

informa
maritime events



Canada's Arctic shipping vanguard L'avant-garde du Canada dans l'Arctique

Leo Ryan

Ces dernières années, la souveraineté du Canada dans l'Arctique est devenue une préoccupation constante du gouvernement et des médias à cause des changements climatiques qui donnent accès aux immenses ressources de territoires encore vierges, mais qui, du même coup, créent des problèmes environnementaux, menacent la survie des ours polaires et mettent en péril le mode de vie des peuples qui habitent le Grand Nord depuis des temps immémoriaux. On estime que les collectivités qui dépendent de la mer passeront d'environ 50 000 aujourd'hui à 66 000 en 2020. En revanche, on connaît mal le groupe sélect de compagnies canadiennes visionnaires qui ont mis sur pied, en étroite collaboration avec des entreprises inuites, des services de transport et de desserte maritimes vitaux dans ce qu'on peut considérer comme la région la plus inhospitalière du monde. Ce DOSSIER, le second d'une série à deux volets publiée dans le *Maritime Magazine*, traite des principales entreprises maritimes canadiennes actives dans l'Arctique. Le premier article a paru dans notre numéro du printemps (MM n°52).

In the past few years, much government and media attention has focused on sovereignty issues in the Arctic as global climate change has thrown the limelight on vast, unexplored resources, on environmental challenges, on real threats to polar bears and to the way of life of the peoples long inhabiting the Far North. It's estimated that the marine dependent communities will grow from about 50,000 today to 66,000 by 2020. But not enough is widely known about the select group of visionary Canadian enterprises that have launched vital shipping and maritime supply services into arguably the world's harshest region, often in close partnership with Inuit interests. This DOSSIER is the second of the two-part series by *Maritime Magazine* on important Canadian maritime industry players in the Arctic. The first report was published in our spring edition (MM52).



Groupe Desgagnés

The MV Cecilia Desgagnés bringing supplies to an Arctic community.

Le **Cecilia Desgagnés** livrant des approvisionnements à une localité de l'Arctique.

Groupe Desgagnés Arctic unit expands fleet

Le Groupe Desgagnés agrandit sa flotte pour l'Arctique

Allan Swift & Leo Ryan

Le Groupe Desgagnés a acquis cette année deux navires neufs conçus pour la navigation dans les glaces afin d'augmenter sa présence déjà importante dans l'Arctique canadien, où le groupe fournit des services de desserte maritime depuis plus de 40 ans, en étroite collaboration avec des compagnies inuites.

En janvier dernier, Desgagnés a pris livraison du **Zélada Desgagnés** de 12 744 tonnes. Construit en Chine, le **Zélada** possède la cote glace 1A et il arrive au Québec au printemps 2009, à temps pour se joindre aux autres

Groupe Desgagnés Inc. has added two new ice-class vessels to its fleet this year to bolster the group's important presence in the Canadian Arctic, where it has been operating sealift services for more than 40 years. This shipping activity involves close partnership with Inuit corporations.

In late January Desgagnés took delivery of the 12,744-tonne **Zélada Desgagnés**. Built in China, Ice Class 1A-rated **Zélada** arrives in Quebec this spring in time to join other vessels for eastern Arctic service in the

bâtiments qui vont desservir l'Arctique de l'Est pendant l'été. Le navire de 40 millions de dollars a une capacité de fret de 20 000 mètres cubes, pont principal compris. Long de 138 mètres, il est muni de deux grues de 180 tonnes métriques qui peuvent être jumelées pour lever 360 tonnes.

En février dernier, Desgagnés prenait possession du **Sedna Desgagnés**, navire jumeau du **Zélada Desgagnés** et du **Rosaire A. Desgagnés** (acquis en juillet 2007). Cela porte à trois le total de bâtiments Beluga de la série F-360, tous construits en Chine, que possède le Groupe.

Plus tard, à la fin de juin, on a eu droit à une première au Port de Québec: le double baptême de deux nouveaux navires (voir article dans Journal, MM #53).

Pour souligner son étroite association avec les collectivités du Nord, le Groupe Desgagnés puise dans les légendes et la culture inuites pour baptiser ses navires arctiques. Ainsi Sedna, qui signifie «sirène» en inuktitut, représente une déesse de la mer vénérée par les Inuits pour qui elle est la dispensatrice de la nourriture nécessaire à leur survie.

Louis-Marie Beaulieu, président et chef de la direction, s'est dit «très fier que malgré la crise financière et le contexte économique très difficile, Groupe Desgagnés ait pu réaliser cette transaction, laquelle s'inscrit dans le plan de croissance et de renouvellement de sa flotte qui a déjà entraîné des investissements de près de 300 millions de dollars».

Le Groupe Desgagnés, dont le siège social est à Québec, possède 18 navires qui sillonnent les eaux de l'Arctique de l'Est, du Saint-Laurent et des Grands Lacs, ainsi que celles des côtes est du Canada et des États-Unis, en plus de faire du commerce sur les marchés internationaux. Le Groupe emploie plus de 800 personnes pendant la haute saison et ses revenus bruts annuels sont de l'ordre de 200 millions de dollars.

The MV Rosaire A Desgagnés is one of the three Beluga-class vessels making regular voyages to the Arctic.

Le **Rosaire A Desgagnés** est l'un des navires de classe Beluga qui se rendent régulièrement dans l'Arctique.

summer. The ship, costing about \$40 million, has a freight capacity of 20,000 cubic metres including the main deck. The 138-metre long vessel is equipped with a pair of 180-tonne cranes which can be deployed to lift 360 tonnes in tandem.

In late February, Desgagnés took ownership of the **Sedna Desgagnés**, a sister ship to the M/V **Zelada Desgagnés** and the **Rosaire A. Desgagnés** (acquired in July 2007). This brought to a total of three Beluga class F-360 vessels, all built in China.

Subsequently, a unique double christening of the two new ships took place at the Port of Quebec in late June (See report in Journal of MM53.)

As a means of underlining its close association with the northern communities, the Desgagnés group draws on Inuit legends and culture to name its Arctic vessels. Thus Sedna, which signifies "mermaid" in Inuktitut, represents a sea goddess worshipped by the Inuit people for providing food necessary for survival.

Louis-Marie Beaulieu, chairman and CEO, remarked that he was "quite pleased that, despite the financial crisis and very difficult economic situation, Groupe Desgagnés was able to realize this transaction that is in line with our expansion and fleet renewal plan, with \$300 million in investments already engaged by the company."

Based in Quebec City, Groupe Desgagnés has 18 vessels trading in the eastern Arctic, the St. Lawrence and Great Lakes, and the east coasts of Canada and the U.S. as well as on international markets. It employs more than 800 in peak season. Gross annual revenues amount to about \$200 million.

Waguih Rayes, general manager of the Desgagnés Transarctik Inc. division, said the company has not yet



Groupe Desgagnés



Ship approaching Coop-Kitikmeot.

Navire approchant de Coop-Kitikmeot.

Waguih Rayes, directeur général de Desgagnés Transarctik inc., a déclaré que la compagnie n'avait pas encore décidé si le **Sedna** serait utilisé dans l'Arctique dès cette année. «La décision sera prise en avril et elle dépendra de nos prévisions concernant les opérations dans le Nord», a indiqué M. Rayes au cours d'une interview.

Selon M. Rayes, si certaines fermetures de mines dans le Nord québécois auront une influence sur le transport maritime, la demande de services de base devrait augmenter à cause du programme fédéral d'infrastructures. «Les communautés inuites vont avoir leur part de ce nouveau budget et cela va se répercuter sur le transport maritime.»

La demande de transport pour l'approvisionnement des mines a été forte en 2007 et 2008, mais, selon M. Rayes, «ce ne sera pas le cas en 2009 et une reprise est improbable avant 2011».

L'été dernier, les navires de Transarctik ont transporté 350 000 mètres cubes, principalement vers le Nord. Il s'agissait d'une troisième saison record consécutive. Transarctik utilise quatre ou cinq navires spécialement adaptés aux opérations dans le Nord. Ses bâtiments sont renforcés pour la navigation dans les glaces et sont munis de grues pour décharger les remorqueurs et les barges nécessaires au débarquement du matériel dans les localités septentrionales dépourvues d'installations portuaires. La capacité des navires varie de 16 000 à 20 000 mètres cubes.

Transarctik est partenaire avec Arctic Co-operatives Limited (ACL) dans Nunavut Sealink and Supply Inc. (NSSI) qui dessert par mer, à partir de Montréal et de Churchill (Manitoba), les communautés inuites des cinq régions du Nunavut. Au Nunavik (Nord québécois), Desgagnés est aussi partenaire avec la Fédération des coopératives du Nouveau-Québec dans Tagramut Transport Inc., qui assure la desserte maritime et fournit d'autres services connexes à toutes les communautés du Nunavik, soit une population totale d'environ 10 000 habitants. 

decided if the Sedna will enter Arctic service this year. "The decision to deploy this vessel will come in April, depending on how we see the forecast for the northern operations this year," Mr. Rayes said in an interview.

Mr. Rayes says shipping will be affected by some mine closures in northern Quebec, but he expects demand for its basic services will increase because of federal infrastructure spending. "The Inuit communities are going to have their share of this new budget for infrastructure purposes and this is going to reflect on the shipping activities."

While supplying materials to mines spiked in 2007 and 2008, Mr. Rayes said the same demand "will not be there in 2009 and I doubt it will be back before 2011."

Last summer Transarctik vessels carried a volume of 350,000 cubic metres, most of it northbound, a third consecutive record. Transarctik uses four to five specially adapted vessels for northern operations, equipped to withstand ice and with cranes to unload the tugs and barges required to offload at northern communities which have no port facilities. The ships range in capacity from 16,000 to 20,000 cubic metres.

Transarctik works in partnership with Arctic Co-operatives Limited (ACL) by way of Nunavut Sealink and Supply Inc. (NSSI), which provides sealift services out of Montreal and Churchill, Man. to Inuit communities in the five Nunavut regions. In Nunavik (northern Quebec), Desgagnés is also in partnership with the Fédération des coopératives du Nouveau-Québec through Tagramut Transport Inc., which offers sealift transportation and related services to all the communities with a total population of about 10,000. 



Groupe Desgagnés inc.

Desgagnés Transarctik inc.



U N E P R É S E N C E
S U R T O U T E S L E S M E R S D U M O N D E

www.desgagnes.com

Northern Transportation expanding services to Western Arctic

Expansion des services de la NTCL dans l'ouest de l'Arctique



As part of corporate strategy to expand its business, NTCL was launching this summer a new service for Western Arctic deliveries.

Dans le cadre de sa stratégie de croissance, la NTCL lançait cet été un nouveau service pour desservir l'Ouest de l'Arctique.

Leo Ryan

Parmi les acteurs clés du transport maritime dans l'Arctique canadien, la Northern Transportation Company Limited (NTCL) mérite une attention toute spéciale parce qu'elle est depuis longtemps très présente dans cette région. Cette année marque le 75^e anniversaire de l'entreprise qui dessert les collectivités, les entreprises et les projets de développement du Grand Nord.

Dans le cadre de sa stratégie d'expansion, la NTCL lançait cet été, à partir de Richmond (C.-B.), un nouveau service pour ravitailler l'ouest de l'Arctique à l'aide d'un remorqueur brise-glace arctique de classe 2 et d'un chaland neuf de 12 000 tonnes. Les destinations comprennent Tuktoyaktut, principal point de relais et de transbordement de la NTCL dans l'Arctique, Cambridge Bay et Roberts Bay.

«C'est avec fébrilité que nous abordons ce qui représentera un nouveau chapitre de notre histoire», déclarait au *Maritime Magazine* Martin Landry, directeur du développement des affaires.

Among the key players in marine transportation in Canada's Arctic, Northern Transportation Company Limited (NTCL) merits special attention for its longtime strong presence. This year, in fact, marks the 75th anniversary of an enterprise offering marine services to the people, communities and development projects across the Far North.

And as part of corporate strategy to grow its business, NTCL was launching this summer a new service from Richmond, BC for Western Arctic deliveries, using an Arctic Class II ice-breaking tug and a newly-built 12,000-ton barge. Arctic destinations include Tuktoyaktut, NTCL's chief Arctic staging and transshipment point, Cambridge Bay and Roberts Bay.

"We are pretty excited over what will be a new chapter in our history," Martin Landry, Manager of Business Development, told *Maritime Magazine*.

In 2005, NTCL began moving fuel into the Western

En 2005, la NTCL a commencé à transporter du combustible dans l'ouest de l'Arctique à partir de la côte de la C.-B., en se servant d'un ensemble remorqueur-chaland articulé. Après trois autres saisons de livraisons fructueuses depuis la côte Ouest au moyen d'un pétrolier affrété et de grands chalands de fret et de combustible, la compagnie a décidé d'acquérir le remorqueur brise-glaces et le chaland de 12 000 tonneaux. Les principaux débouchés sont les localités et les clients industriels, notamment les entreprises minières du Nunavut.

La NTCL est l'une des quatre filiales du Groupe NorTerra, dont font aussi partie Air NorTerra et NorTerra Properties. NorTerra est lui-même géré et possédé à parts égale par la Inuvialuit Development Corporation, qui représente les Inuvialuits de l'ouest de l'Arctique et la Nunasi Corporation, qui représente les Inuits du Nunavut.

La compagnie a débuté modestement à ce qui est aujourd'hui Fort McMurray (Alb.). En 1931, deux hommes d'affaires d'Edmonton, C. Becker et C. Murdoff, tournant les yeux vers le Nord, y virent de l'or. Ils fondèrent la Northern Waterways Limited qui, avec une flotte constituée uniquement d'un remorqueur en bois et de deux chalands en bois, desservait le port éloigné d'Aklavik, Territoires-du-Nord-Ouest.

La NTCL profita de l'explosion des activités d'exploration dans l'Arctique pour élargir son champ d'action et agrandir sa flotte.

Aujourd'hui, la compagnie possède et entretient une flotte de 12 remorqueurs et de plus de 90 chalands à double usage. Elle a deux remorqueurs de soutien

Arctic from the BC coast, using a chartered articulated tug and barge. Three more seasons of successful deliveries from the West Coast using a chartered tanker and large freight and fuel barges culminated in the purchase of the ice-breaking tug and the 12,000-ton barge. Prime markets are communities and industrial customers, including Nunavut mining concerns.

NTCL is one of the four subsidiaries of the NorTerra Group of companies which includes Air NorTerra and NorTerra Properties. NorTerra itself is managed and owned equally by the Inuvialuit Development Corporation, representing the Inuvialuit of the western Arctic, and Nunasi Corporation, representing the Inuit of Nunavut.

The company had modest beginnings from what is known today as Fort McMurray, Alberta. In 1931, two Edmonton businessmen, C. Becker and C. Murdoff looked north and saw gold. Northern Waterways Limited was launched with a fleet of one wooden tug and two wooden barges which offered service to the distant port of Aklavik, Northwest Territories.

Previously, transportation throughout the McKenzie River watershed had been limited to York boats or paddle wheelers carrying missionaries, fur traders, the Royal Canadian Mounted Police and various government officials. The opening of the Eldorado mine at Port Radium on Great Bear Lake induced Becker and Murdoff to extend service into Bear River and onto Great Bear Lake.

Taking advantage of the Arctic exploration boom, NTCL, through the subsequent years, broadened its



NTCL

NTCL owns and maintains a large fleet of mainline tugs and barges as well as two Arctic-class supply tugs.

La NTCL possède et exploite une importante flotte de chalands et remorqueurs ainsi que deux remorqueurs de soutien de classe arctique.

arctique de classe 2 qui sont régulièrement déployés dans les eaux du Nord et de l'Arctique et qui peuvent être frétés sur la côte atlantique et dans la mer du Nord. Les remorqueurs et les chalands sont aussi disponibles pour frètement sur le MacKenzie et dans l'ouest de l'Arctique.

Pour transporter de gros volumes de combustibles, la NTCL permet d'avoir accès à un bassin de pétroliers internationaux à combustible propre qui livrent partout dans l'Arctique.

En outre, la NTCL exploite un parc moderne d'équipements de manutention où on trouve des chariots élévateurs à fourche d'une capacité de 2 à 40 tonnes, ainsi que des grues mobiles et sur chenilles. Quelque 1 000 conteneurs de 20 pi en acier sont utilisés pour réduire la manutention des cargaisons et améliorer l'efficacité.

Le siège de la compagnie est à Hay River, T.N.-O., où se trouvent les principales installations maritimes. Dave Foster, le président, est au bureau administratif d'Edmonton.

L'entreprise a des terminaux régionaux à Inuvik et Tuktoyaktuk, ainsi qu'une petite installation de chargement à Norman Wells.

La compagnie maintient un bureau de marketing à Anchorage, Alaska, et elle a des bureaux régionaux à Rankin Inlet, Iqaluit et Halifax. Ouvert en 2005, le bureau de Halifax est la base régionale pour l'est de l'Arctique et l'est du Canada. Les deux navires ravitailleurs de classe arctique y ont leur port d'attache, de même que les remorqueurs et les chalands qui desservent la région de Kivalliq et d'autres clients du Nunavut. 

activities and expanded its fleet.

Today, the company owns and maintains a fleet of 12 mainline tugs and more than 90 dual purpose barges. It owns two Arctic-class 2 supply tugs which are regularly deployed in northern and Arctic waters and are available for charter off the Atlantic Coast and North Sea. Tugs and barges are also available for charter throughout the MacKenzie River and the western Arctic.

To transport large volumes of fuel, NTCL offers access to a pool of international clean fuel tankers delivering anywhere in the Arctic.

In addition, NTCL operates a modern fleet of cargo-handling equipment, with forklifts ranging in capacity from 2 to 40 tons, and mobile and crawler cranes. Some 1,000 20-ft steel containers are utilized to reduce cargo handling and improve efficiency.

The head office and main marine facilities are located at Hay River, NWT. Dave Foster, the company president, is based in the Edmonton executive office.

Regional terminals are situated in Inuvik and Tuktoyaktuk, and there is a small loading facility at Norman Wells.

A company marketing office is maintained in Anchorage, Alaska. Regional offices are located at Rankin Inlet, Iqaluit and Halifax. Opened in 2005, the Halifax office is the regional base for the Eastern Arctic and Eastern Canada. The two Arctic Class supply vessels are based there along with tugs and barges serving the Kivalliq region and other customers throughout Nunavut. 



The Edgar Kotokak is shown driving through icy waters at Cape Parry.

On voit ici l'**Edgar Kotokak** qui se fraie un chemin à travers les glaces à Cape Parry.



NWG

The fleet of the Woodward Group is active in the Arctic region between June and late December.

La flotte du Groupe Woodward est active dans l'Arctique de juin jusqu'à la fin décembre.

Newfoundland's Woodward Group supplies fuel to Arctic region

Le Groupe Woodward de Terre-Neuve approvisionne l'Arctique en combustible

Leo Ryan

Propriété de Melvin Woodward, qui l'a fondé il y a plusieurs décennies, le Groupe de compagnies Woodward, dont le siège social se trouve à Goose Bay, est bien connu sur le territoire de Terre-Neuve-et-Labrador ainsi que dans maintes collectivités de l'Arctique canadien.

Les activités du Groupe sont très diversifiées. En plus d'offrir des services de transport maritime de marchandises, de passagers et de combustible à Terre-Neuve-et-Labrador et dans l'Arctique, il exploite des concessions d'automobiles, des services d'escale et d'avitaillement à l'aéroport de Goose Bay, de même qu'une division de camionnage.

Le Groupe Woodward est le plus important armement en tonnage de la province. La Coastal Shipping Limited,

Privately-owned by its founder, Melvin Woodward, several decades ago, the Woodward Group of Companies, headquartered in Goose Bay, is widely known throughout Labrador and Newfoundland as well as in many communities in the Canadian Arctic.

The Group is highly diversified. In addition to offering marine services in the transportation of freight, passengers and fuel within Newfoundland and Labrador and the Arctic, it operates car dealerships, ground-handling and re-fueling services at Goose Bay Airport and a trucking division.

The Woodward Group is the largest shipowner by tonnage in the province. Coastal Shipping

établie à St. John's, assure un ravitaillement en combustible vital pour les collectivités côtières au Labrador ainsi qu'au Nunavut dans l'Arctique.

«Nous envoyons nos navires à des endroits où nul n'était encore allé», a déclaré un porte-parole de la compagnie.

La flotte comprend quatre navires. Le plus gros est le **Tuvaq**, pétrolier de classe glace à double coque de 16 000 tonnes. Les autres sont le **Dorsch**, le **Nanny** et le **Mokami**.

La flotte est active de juin à la fin décembre. Les radoubs sont effectués pendant l'hiver.

En vertu de contrats passés avec le gouvernement canadien, le Groupe Woodward livre du combustible à plus de deux douzaines de localités arctiques isolées. Il approvisionne aussi des bases de la NORAD dans le Grand Nord.

Le Groupe Woodward, qui est actuellement bien implanté dans l'est de l'Arctique et dans l'Extrême-Arctique, cherche à développer ses affaires dans l'ouest de l'Arctique. 

Limited, based in St. John's, provides a vital fuel supply link to Labrador coastal communities and to Nunavut in the Arctic.

"We take ships to places where no one had gone before," said a company official.

There is a fleet of four ships. Biggest is the **Tuvaq**, a double-hulled, ice class tanker of 16,000 tonnes. The other ships are the **Dorsch**, the **Nanny** and the **Mokami**.

The fleet is active between June and late December. Refits are carried out during the winter months.

Under contracts with the Canadian government, the Woodward Group delivers fuel to more than two dozen isolated Arctic communities. It also supplies NORAD bases in the Far North.

Presently well established in the Eastern and High Arctic regions, the Woodward Group is seeking to develop business in the Western Arctic. 

CSL eyes eventual more Arctic projects

CSL a toujours les yeux tournés vers l'Arctique

Leo Ryan

Même si rien n'est prévu dans l'immédiat, CSL demeure intéressée à prendre part à un éventuel projet arctique où elle tirerait avantage de sa technologie de l'autodéchargeur comme elle l'a fait à la fin de l'été 2007 à Deception Bay.

«Nous sommes intéressés si une autre occasion se présente quand la conjoncture économique s'améliorera», a déclaré Tom Brodeur, vice-président – Marketing et services à la clientèle à CSL.

Il y a deux ans, trois autodéchargeurs de CSL ont participé à la mise en place d'un nouveau quai dans un petit port de Deception Bay dans le détroit d'Hudson. Le quai dessert la mine Raglan de Xstrata Nickel.

Le nouveau quai est fait de trois caissons en béton fabriqués en Nouvelle-Écosse qui ont été transportés vers le nord par un navire gros porteur. Les trois autodéchargeurs, le **Nanticoke**, l'**Atlantic Erie** et l'**Atlantic Huron**, ont transporté en 12 jours à Deception Bay près de 200 000 tonnes de granulats expédiés par Atlantic Minerals Limited de Lower Cove (Terre-Neuve-et-Labrador).

«Le dernier envoi a été déchargé le 28 septembre [2007], ce qui achevait l'aménagement de l'accès terrestre six jours à peine avant l'arrivée du premier navire de charge, conformément à l'échéancier», a noté Harald Kullmann, directeur du Service des ports et havres chez Westmar Consultants et directeur de projet pour la restauration du quai de Deception Bay. 

While nothing is on the immediate horizon, Canada Steamship Lines remains interested in eventually taking part in an Arctic project capitalizing on its self-unloader technology as it did in late summer 2007 in Deception Bay.

"We are interested if another opportunity arises when economic conditions recover," said Tom Brodeur, CSL Vice-President, Marketing and Customer Services.

Two years ago, a new dock was installed at a small Deception Bay port in Hudson Strait through the participation of three CSL self-unloaders. The facility services Xstrata Nickel's Raglan mine.

The new dock installation included three concrete caissons built in Nova Scotia and transported northwards aboard a heavy lift vessel. The three self-unloading vessels, the **Nanticoke**, the **Atlantic Erie** and the **Atlantic Huron**, carried nearly 200,000 tonnes of aggregate from Atlantic Minerals Limited in Lower Cove, NL, to Deception Bay over a 12-day period.

"The last shipment was discharged on September 28 (2007), completing the land access just six days before the first cargo ship arrived, all on schedule," noted Harald Kullmann, Manager, Ports and Harbours Department with Westmar Consultants and Project Manager, Deception Bay Wharf Rehabilitation. 

Enhanced security efforts help trade

Une sûreté améliorée favorise le commerce

Leo Ryan

Le resserrement des mesures de sûreté au pays et à l'étranger est essentiel pour stimuler le commerce mondial, mais il ne faut pas négliger pour autant les autres priorités. Pour créer un environnement sûr, il faut un dialogue permanent de tous les partenaires afin d'assurer l'efficacité et de bâtir des liens de confiance.

Tels ont été les thèmes centraux de la conférence et du salon professionnel PORTSECURE 09 tenu les 21 et 22 mai à Montréal. Organisées par le groupe de gestion des dangers pour la sécurité Macdonnell de Halifax, les séances ont porté sur des sujets très variés: sûreté des cargaisons et défis pour les chaînes d'approvisionnement, interventions d'urgence, surveillance côté eau et stratégies de recouvrement des coûts.

En concluant son allocution, James Moram, directeur de l'Administration maritime à la Fédération maritime du Canada, a déclaré: «Je crois qu'il est important de souligner que même si la sûreté est devenue un élément fondamental et incontournable de notre système de commerce et de transport, ce serait une erreur de ne considérer le système qu'à travers le prisme de la sûreté.

«Notre industrie doit s'attaquer à beaucoup de problèmes et de dossiers urgents, notamment l'insuffisance des infrastructures portuaires, la congestion des ports et des terminaux, l'inefficacité des transferts intermodaux, le manque de wagons et de capacité ferroviaire en général, et la planification logistique inadéquate.

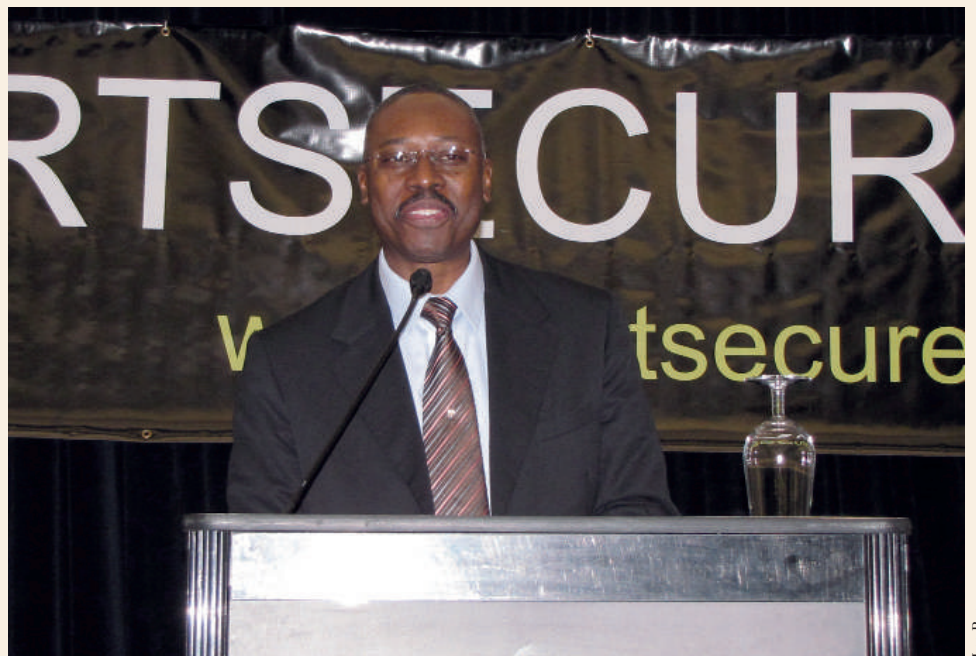
«Afin de résoudre ces problèmes, de poursuivre M. Moram, il faudra mobiliser toute notre imagination et notre sagesse collectives pour assurer la croissance et la prospérité de notre industrie, ainsi que pour servir les intérêts des nombreux producteurs, fabricants, expéditeurs, exportateurs et importateurs dont dépend notre économie.»

M. Moram avait néanmoins signalé plus tôt: «Le temps est révolu où on pouvait réserver des espaces de cargaisons sur la foi de renseignements sommaires ou superficiels, accepter des réservations de dernière minute ou carré-

Increased security measures domestically and internationally are critical for developing world trade, but other priorities must not be neglected. To better foster a secure environment, constant dialogue between all port stakeholders is essential for efficiency and for building relations based on trust.

These are central themes that emerged during the May 21-22 PORTSECURE 09 conference and trade show held in Montreal. Staged by the Macdonnell security risk management group headquartered in Halifax, the business sessions covered a wide range of subjects - from cargo security and challenges for supply chains to emergency response, waterside surveillance and cost recovery strategies.

Concluding his remarks, James Moram, Director of Marine Administration at the Shipping Federation of Canada, made this point: "I do think it's important to note that although security has become a fundamental and unavoidable component of our system of trade and transportation, we



Colin Young, Regional Maritime Adviser (Caribbean) of the International Maritime Organization addresses the PORTSECURE conference.

Colin Young, conseiller maritime régional (Caraïbes) de l'Organisation maritime internationale prend la parole à la conférence PORTSECURE.



Members of the Container Security Panel included Orville Nickel (Maersk Distributions Canada), Derek White (Cerescorp), Tony Gutenberg (TSI Terminal Systems), and Frédéric Provost (Montreal Gateway Terminals Partnership).

Le panel sur la sécurité des conteneurs était composé d'Orville Nickel (Maersk Distributions Canada), Derek White (Cerescorp), Tony Gutenberg (TSI Terminal Systems et Frédéric Provost (Société Terminaux Montréal Gateway).

ment en retard, ou encore couper dans les connaissances après l'appareillage du navire.»

Ce dirigeant de la Fédération maritime a passé en revue la série de nouveaux fardeaux imposés aux expéditeurs, comme la règle dite de «24 heures» qui oblige les transporteurs océaniques à destination de ports canadiens et étasuniens à présenter un manifeste électronique de cargaison détaillé au moins 24 heures avant le chargement effectif du navire.

Gordon Helm, directeur de la Sûreté portuaire et des opérations maritimes à l'Administration portuaire de Halifax, a déclaré que l'élément primordial pour les clients était la sécurité de la cargaison.

Colin Young, conseiller maritime régional (Caraïbes) à l'Organisation maritime internationale (OMI) a résumé les initiatives réglementaires en matière de sûreté et de sécurité que cet organisme de l'ONU a mises en œuvre ces dernières années. Les armateurs doivent aujourd'hui produire des plans de sécurité des navires. Et le Code international pour la sécurité des navires et des installations portuaires (ISPS) est généralement respecté.

Reprise du commerce maritime après un attentat terroriste

En vertu du principe selon lequel un homme averti en vaut deux, Transports Canada a instauré un plan de reprise du commerce maritime (RCM) après un attentat terroriste dirigé contre le transport maritime, une situation d'urgence ou une catastrophe naturelle, a rappelé Allan Bartley, directeur – Politique de sûreté maritime, à Transports Canada.

Un projet pilote de RCM actuellement mis en œuvre

mustn't make the mistake of looking at that system through the prism of security alone.

“There are a great many pressing issues and concerns facing our industry – issues such as insufficient port infrastructure, port and terminal congestion, inefficient inter-modal transfers, lack of railcars and other rail capacity, and inadequate logistical planning.”

“These issues,” Mr. Moram said, “will require all of our collective wisdom

and imagination if they are to be resolved in a way that allows our industry to grow and prosper, and to serve the many producers, manufacturers, shippers, exporters and importers upon which our economy depends.”

Nevertheless, Mr. Moram noted earlier, “Gone are the days of booking cargo on the basis of sketchy or minimal information, or accepting late or last minute bookings, or of cutting bills of lading after the ship has sailed.”

The Shipping Federation executive recalled the series of new burdens on shippers such as the so-called 24-hour rule requiring ocean carriers bound for U.S. and Canadian ports to submit a detailed electronic cargo manifest a full 24 hours before the ship is actually loaded.

Gordon Helm, Manager of Port Security and Marine Operations, Halifax Port Authority, declared that “the most critical factor for customers is the safety and security of cargo.”

Colin Young, Regional Maritime Adviser (Caribbean) of the International Maritime Organization (IMO), summarized the safety and security regulatory initiatives in recent years of the UN agency. Shipowners must today issue Ship Security plans. And the International Ship and Port Facility code (ISPS) is widely respected.

Marine Commerce Resumption after terrorist attack

Within the concept of forewarned is forearmed, Transport Canada has introduced a collaborative

dans la région du Pacifique à l'initiative de Port Metro Vancouver devrait se poursuivre jusqu'en 2010 avant d'être étendu au reste du Canada en 2011 et 2012.

La stratégie du RCM est d'intégrer les plans individuels de sûreté et de reprise des activités des multiples paliers de gouvernement et de l'industrie, afin d'assurer une plus grande efficacité.

«Un plan de RCM efficace est important pour l'écono-

Marine Commerce Resumption (MCR) plan to kick in following any terrorist attack on marine transportation, emergency or natural disaster, recalled Allan Bartley, Director of Marine Security Policy, Transport Canada.

A current MCR Pacific Region pilot project, led by Port Metro Vancouver, is slated to run until 2010 and roll across Canada in 2011 and 2012.

MCR strategy encompasses the alignment of individual business resumption and security plans from multi-levels of government and industry to create a stronger system.

"An effective MCR plan is important for Canada's economy, security, trade and international reputation," Mr. Bartley said, adding that it was important to work closely with the United States to ensure such plans are complementary.

Fulvio Fracassi, Director General of Marine Security, Transport Canada, while summing up the evolution of marine security developments, singled out the Arctic as an area of new challenges.

Controversial TWIC program

John Schwartz, from the Transportation Security Administration of the U.S. Department of Homeland Security, outlined the main features of the credentialing program in force since April 15 for workers requiring unescorted access to secure port facilities.

In his view, the Transportation Worker Identification Credential, or TWIC program, has improved verification of identity and security threat assessment – although this program has sparked criticism from trucking interests in both the U.S. and Canada. Critics feel this program adds another regulatory layer for moving goods on top of the existing Free and Secure Trade (FAST) card.

Ron Lennox, Vice-President of the Canadian Trucking Alliance, noted that the CTA has consistently backed the introduction of new security measures in Canada and the U.S. but regrets the costly lack of coordination among programs and across modes.

Inter-dependence of assets

Tony Gutenberg, Manager of Safety, Security and Environmental Services, TSI Terminal Systems, Vancouver, said that drawing up an emergency response plan should begin by first identifying the assets and rating the assets by types of hazard that can occur. Then, one should identify the cost of recovery, the timeframe, and impact on the local and possibly national industrial sector.



Leo Ryan

Gary LeRoux, Executive Director of the Association of Canadian Port Authorities, on left, shares a coffee break with Angus Armstrong from the Port of Toronto.

Gary LeRoux, directeur exécutif de l'Association des administrations portuaires canadiennes, à gauche, prend une pause-café avec Angus Armstrong du Port de Toronto.

mie, pour la sûreté, pour le commerce et pour la réputation internationale du Canada», a déclaré M. Bartley, ajoutant qu'il est important de collaborer étroitement avec les États-Unis pour veiller à la complémentarité de ces plans.

Fulvio Fracassi, directeur général de la Sûreté maritime à Transports Canada, a sommairement décrit l'évolution de la situation en matière de sûreté maritime, en soulignant les défis particuliers que pose l'Arctique.

Un programme TWIC controversé

John Schwartz, de la Transportation Security Administration du département américain de la Sécurité intérieure, est venu exposer les grandes lignes du programme d'accréditation en vigueur depuis le 15 avril pour les travailleurs qui doivent accéder sans escorte aux installations portuaires protégées.

À son avis, le Transportation Worker Identification Credential, ou programme TWIC, a amélioré la vérification de l'identité et l'évaluation des menaces pour la sécurité – malgré les critiques qu'il a suscitées de la part des entreprises de camionnage du Canada et des États-Unis. Selon ses détracteurs, ce programme est un autre obstacle au transport des marchandises qui s'ajoute au Programme d'expéditions rapides et sécuritaires (Programme EXPRES) qui existe déjà.

Ron Lennox, vice-président de l'Alliance canadienne du camionnage (ACC), a souligné que l'ACC a toujours appuyé l'implantation de nouvelles mesures de sûreté au Canada et aux États-Unis mais déplore le manque coûteux de coordination entre les programmes et les modes.

Interdépendance des biens

Tony Gutenberg, directeur – Sûreté, sécurité et services environnementaux, chez TSI Terminal Systems de Vancouver, a déclaré que pour élaborer un plan d'intervention d'urgence, il faut commencer par déterminer les biens à protéger et les classer selon les types de danger qui les menacent. Il faut ensuite déterminer le coût de la récupération, le calendrier et les répercussions sur le secteur industriel local et éventuellement national.

En outre, a déclaré M. Gutenberg, «il faut évaluer l'interdépendance des biens et repérer les points d'étranglement éventuels, voir dans quelle mesure nous dépendons de biens d'autres personnes, ce qui nous donne une matrice, sans oublier de partager l'information avec les entités dont nous dépendons».

Angus Armstrong, capitaine de port et chef de la Sûreté au Port de Toronto, a souligné le succès du Programme de contribution pour la sûreté maritime de Transports Canada ces dernières années. Il a toutefois ajouté qu'il était essentiel que ce programme soit poursuivi au-delà de 2009 et que son financement soit maintenu pour assurer la compétitivité avec les États-Unis. «Les fonds admissibles ne doivent pas se limiter aux seuls projets d'immobilisations – il faut des dépenses d'exploitation et d'entretien pour des initiatives comme la surveillance côté eau.»

Richard Morash, directeur de la Sécurité maritime au Groupe Macdonnell, a demandé instamment aux délégués à la conférence et à l'industrie maritime d'évaluer ce qui a été accompli dans les cinq premières années de gestion de la sûreté, spécialement pour le code ISPS et le Règlement sur la sûreté du transport maritime (RSTM) de Transports Canada. Outre des éléments comme les inspections périodiques, les exercices, les vérifications et les patrouilles normales, M. Morash a souligné l'importance de communications très développées dans un plan de sûreté – un thème récurrent au cours de toute la conférence. **M**

In addition, Mr. Gutenberg said, “you should identify the interdependence of your assets and look for potential choke points. Rate our dependency on the assets of others. And when you have done all that, you have created a matrix. Do not forget, too, to share information with the entities you are dependent upon.”

Angus Armstrong, Harbour Master and Chief of Security of the Port of Toronto, noted that Transport Canada's Marine Security Contributions Program of the past few years was successful. But it was critical for this program to continue beyond 2009 and to maintain funding to remain competitive with the United States. “Eligible funding must include more than just capital projects – operating/maintenance funding is required for initiatives such as waterside policing.”

Richard Morash, Director of Maritime Security, Macdonnell Group, urged conference delegates and



Richard Morash of the Macdonnell Group urges the marine industry to assess the first five years of security management.

Richard Morash du Groupe Macdonnell demande à l'industrie maritime d'évaluer les cinq premières années de gestion de la sûreté.

the marine industry to assess what they have accomplished during the first five years of security management, especially in relation to the ISPS code and Transport Canada's Marine Transportation Security Regulations (MTSR). Apart from such items as routine inspections, drills, auditing, and routine patrols, Mr. Morash stressed the value of highly-developed communications in a security plan – a recurring theme throughout the conference. **M**

Maritime human resources development: planning despite the economic crisis

Le développement de la main-d'œuvre maritime: une planification à faire malgré la crise économique

Claude Mailloux
www.csmoim.qc.ca

Dans un numéro précédent du *Maritime Magazine*, nous avons souligné les difficultés vécues en 2008 par les armateurs du Saint-Laurent et des Grands Lacs dans le recrutement de personnel navigant. Depuis la fin de 2008, ces difficultés ont fait place à des problèmes graves liés à la récession économique. Conséquence de la crise de l'automobile, plusieurs armateurs canadiens ont vu leur carnet de commandes se réduire considérablement en quelques mois. La Voie maritime du Saint-Laurent a connu une baisse de trafic de 44 % (minerai de fer - 66 %) entre avril 2008 et avril 2009.

Dans un tel contexte, le recrutement de personnel et la planification de la relève à plus long terme deviennent moins prioritaires. Pourtant, on peut faire la prédiction suivante sans trop de risque; dès que la reprise économique se pointera, ces questions s'imposeront à nouveau. La pénurie d'officiers se fera encore durement sentir. En fait, du côté des officiers mécaniciens, elle s'est poursuivie même en période de creux de la demande.

Comment agir? Les propositions du Comité sectoriel

Les comités sectoriels ont des rôles actifs: d'abord celui de bien définir les caractéristiques et enjeux de la main-d'œuvre du secteur concerné et, ensuite, celui de susciter la concertation des acteurs de l'industrie en vue de déterminer des solutions et des projets pour les mettre en œuvre.

Les travaux des dernières années au Comité sectoriel de l'industrie maritime nous ont permis d'améliorer notre connaissance du marché du travail maritime québécois. Outre le



Claude Mailloux, directeur général / Executive Director,
Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime.

In a previous issue of *Maritime Magazine*, we highlighted the problems St. Lawrence – Great Lakes ship operators experienced hiring navigating personnel in 2008. Since then, the economic recession has made things worse. In the wake of the car industry crisis, many Canadian ship operators saw their orders drop drastically in just months. Traffic on the St. Lawrence Seaway fell 44% (iron ore -66%) from April 2008 to April 2009.

In this context, hiring and long-term human resource planning have become less of a priority. However, it is safe to say that once the economy turns around, these issues will resurface. The scarcity of officers will make itself felt even more. For mechanical engineers, it has persisted despite flagging demand.

Sectorial committee's proposals

Sectorial committees play active roles accurately defining human resource characteristics and challenges in a given sector and enlisting the joint efforts of industry players to identify solutions and projects to implement them.

The maritime industry's sectorial committee's work in recent years has enhanced our knowledge of the Québec marine labour market. In addition to the sectorial overview completed in 2008, whose main results were presented in the previous article, we car-

bilan sectoriel complété en 2008, dont les principaux résultats ont été présentés dans l'article précédent, nous avons aussi réalisé une étude sur la situation des immigrants ayant des qualifications maritimes, une analyse de gestion prévisionnelle de main-d'œuvre et, enfin, une revue comparative de différentes initiatives européennes en développement de main-d'œuvre. Tous ces travaux sont à la base du plan d'intervention sur lequel nous avons œuvré au cours des derniers mois, en collaboration avec la firme IBI/DAA et avec l'aide des membres de notre conseil d'administration. Il a été présenté à l'assemblée générale des membres du Comité sectoriel le 4 juin dernier. En voici les grandes orientations et les principales actions:

- 1- Soutenir le développement de la gestion des ressources humaines (GRH) dans les entreprises maritimes soit, entre autres:
 - Proposer des outils de GRH adaptés au secteur maritime - Plans de relève, de formation, de fidélisation, de retraite progressive, de retour au travail;
 - Élaborer des outils spécifiques d'accueil et d'intégration des nouvelles clientèles;
 - Diffuser des pratiques de GRH novatrices.
- 2- Diversifier le profil du personnel navigant soit, entre autres:
 - Développer des approches pour attirer d'autres clientèles

ried out a study on immigrants with marine qualifications, an analysis of pro forma human resources management and a comparative overview of various European human resource development initiatives. All of these studies laid the groundwork for the action plan developed over the past few months with the help of IBI/DAA and the members of our Board of Directors and presented at the sectorial committee's AGM on June 4. The following are its main aims and actions:

- 1- Support human resource management (HRM) development in marine companies, among other things, by:
 - Proposing HRM tools adapted to the maritime sector
 - Succession, training, customer-loyalty, progressive retirement, labour market re-entry planning
 - Developing specific tools for welcoming and integrating new clienteles
 - Disseminating innovative HRM practices
- 2- Diversify the profile of navigating personnel, among other things, by:
 - Developing approaches for attracting other



Long-term human resource planning remains critical for the marine industry.

La planification à long terme des ressources humaines demeure critique pour l'industrie maritime.

vers les carrières maritimes:

- Immigrants; femmes; travailleurs des pêches ou des forces navales – personnes retraitées, etc.;
 - Travailler auprès de Transports Canada pour une amélioration marquée du processus de reconnaissance des qualifications (brevets et expérience) des immigrants et des travailleurs d'autres secteurs.
- 3- S'assurer que l'offre de formation répond aux besoins de l'industrie maritime soit, entre autres:
- Améliorer le système de recensement des besoins de formation des entreprises maritimes;
 - Améliorer la pertinence et l'adéquation des formations offertes à l'industrie en terme de:
 - Calendrier; coûts; conformité réglementaire;
 - Favoriser le développement de l'aide financière pour le personnel maritime et participer à une gestion aussi équitable que possible des enveloppes disponibles;
 - Développer de nouvelles formations en réponse aux besoins émergents du secteur maritime;
 - Appuyer et aider concrètement la réalisation du projet d'agrandissement du Centre de formation de mesures d'urgence de Saint-Romuald (Lévis) pour en faire un véritable centre de formation continue au service de l'industrie maritime.
- 4- Promouvoir les carrières maritimes comme des professions d'avenir:
- Développer un plan de communication projetant une image renouvelée des carrières maritimes en s'assurant de joindre les clientèles cibles.

Les orientations et actions ci-dessus constituent seulement un aperçu du plan d'intervention du Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime pour les trois prochaines années en matière de soutien au développement de la main-d'œuvre maritime. À chacune d'elles devront correspondre une série d'actions plus spécifiques qui seront incluses dans les planifications annuelles. Notre intention claire est de générer des actions et des projets qui seront vraiment utiles au secteur maritime. N'hésitez pas à nous faire part de vos commentaires par l'intermédiaire de notre site internet: www.csmoim.qc.ca. 

clientèles to maritime careers:

- Immigrants – women – fisheries or naval forces workers - retirees, etc.
 - Working with Transport Canada to significantly improve the skills recognition process for immigrants and workers from other sectors.
- 3- Ensure that supply meets marine industry demand, among other things, by:
- Improving the maritime company training needs survey system;
 - Increasing the relevance and suitability of training offered to the industry in terms of:
 - Calendar – costs – regulatory compliance
 - Promoting the development of financial assistance for marine personnel and participating in the fairest possible management of available budgets
 - Developing new training to meet the marine sector's emerging needs
 - Providing support and concrete assistance in the Centre de formation de mesures d'urgence de Saint-Romuald's (Lévis) expansion project to make it a genuine centre for ongoing training serving the marine industry
- 4- Promote marine careers as occupations for the future
- Developing a communications plan that projects a renewed image of marine careers and ensuring that it reaches target clientèles

The above-mentioned aims and actions are just an overview of the marine human resources development support contained in CSMOIM's action plan for the next three years. Each point encompasses a series of more specific measures that will be included in annual action plans. We intend to generate measures and projects that are truly useful to the marine sector and invite you to share your comments with us via our website: www.csmoim.qc.ca. 

 SODERHOLM MARITIME SERVICES INC.	• 24 Hour Emergency Response	HAMILTON, ONTARIO Toll Free: (800) 319-3556 Phone: (905) 529-1344 Fax: (905) 529-1370 www.SoderholmMaritime.com
	• Inspections – In Water Surveys	
	• Surveys in Lieu of Drydocking	
	• LR - DNV - ABS - GL	
	• Certified by CWB/AWS	
 • "Class B" All Position U/W Welding		
 • U/W Video		

La page de l'AGGIMQ

L'Association des gradués et des graduées de l'Institut maritime du Québec

Prochaine rencontre!

Notre prochaine assemblée générale, qui sera suivie du traditionnel banquet, aura lieu cette année à l'hôtel Clarion de Québec le 20 février 2010. Oui, vous avez bien lu «février»! Réservez donc cette date dans votre agenda...

Nous vous donnerons des précisions quant au menu, aux coûts et au programme de la soirée dans notre site Internet (www.aggimq.ca). Les membres recevront leur invitation, ainsi que l'avis de cotisation, par la poste à l'automne.

Finissants 09

Cette année, 52 nouveaux membres se joignent à nous! Ces finissants deviennent en effet membres actifs de l'Association, qui leur offre la cotisation pour l'année complète suivant l'obtention de leur diplôme. Cela leur permet ainsi de goûter à la vie de l'association et de participer à l'assemblée générale. Nous espérons les voir en grand nombre à notre banquet annuel et vous les présenter!

Bourses de l'AGGIMQ

À l'occasion de la collation des grades de mai dernier, André Martin, diplômé en techniques de génie mécanique de marine, a reçu une bourse de l'AGGIMQ en raison de son implication sociale remarquable.



Thierry Ferland.

Il est à noter aussi que, lors du dernier gala Méritas de l'IMQ, l'AGGIMQ avait offert une bourse à un élève de 2^e année en navigation, Thierry Ferland, très impliqué dans son milieu.



Bruno Beaulieu, président, et André Martin.

AGGIMQ • Bulletin de cotisation 2009

Cotisation : 45 \$ (Couple de gradués : 65 \$)

Nom : _____

Adresse : _____

Code postal : _____

Téléphone : _____ Adresse courriel : _____

Année de graduation : _____

Concentration : _____

Employeur et fonctions : _____

Prière de **NE PAS** afficher les infos suivantes dans la «section privée des membres» du site Internet de l'AGGIMQ (accessible par les membres seulement, sur mot de passe)

- ☐ Adresse personnelle et numéro de téléphone
☐ Employeur et fonctions

www.aggimq.ca

JOURNAL

Double baptême chez Desgagnés

Québec – Le Groupe Desgagnés a réalisé une première dans son programme de renouvellement de sa flotte en baptisant le 29 juin non pas un, mais bien deux navires acquis par sa filiale, Transport Desgagnés, l'hiver dernier. Les deux navires ont été construits à Shanghai.

Jumeaux du N/M **Rosaire A. Desgagnés**, acquis en 2007, les navires ont été baptisés N/M **Zélada Desgagnés** et N/M **Sedna Desgagnés**.

Ces récentes acquisitions, de 40 millions de dollars chacune, constituent respectivement les quatrième et

Double christening of Desgagnés ships

Quebec City - Groupe Desgagnés marked a première in its fleet renewal program through the double christening on June 29 of new vessels acquired by its subsidiary, Transport Desgagnés, last winter. The two ships were built in Shanghai.

Named the M/V **Zélada Desgagnés** and the M/V **Sedna Desgagnés**, the vessels are sister ships of the M/V **Rosaire A. Desgagnés** acquired in 2007.

The recent acquisitions costing \$40 million each represent the fourth and fifth steps of a fleet renewal



Groupe Desgagnés



Groupe Desgagnés

Louis-Marie Beaulieu, Chairman and CEO, is accompanied by Marie-Ève Desgagnés, niece of Zélada Desgagnés and sponsor of the ship, and the lovely flower girl, Erika Desgagnés, grand-daughter of Zélada Desgagnés, who was one of the architects of the success of the Groupe Desgagnés.

Louis-Marie Beaulieu, président du conseil d'administration et chef de la direction est en compagnie de Marie-Ève Desgagnés, nièce de Zélada Desgagnés et marraine du navire, ainsi que de la ravissante bouquetière, Érika Desgagnés, petite-fille de Zélada Desgagnés qui fut l'un des architectes de la réussite du Groupe Desgagnés.

cinquième étapes d'un plan de renouvellement de la flotte de près de 300 millions de dollars.

«Grâce à ces investissements, nous pourrions améliorer sensiblement la desserte maritime des communautés septentrionales et permettrons à Desgagnés de rester le chef de file du ravitaillement du Nord, service que nous assurons depuis plus de 40 ans», a déclaré Louis-Marie Beaulieu, président du conseil et chef de la direction.

Le **Zélada** a été ainsi baptisé en l'honneur de Zélada Desgagnés, frère cadet du capitaine Rosaire Desgagnés.

Selon les légendes inuites, Sedna est une déesse de la mer

que vénère le peuple inuit. Ce nom est donc tout indiqué puisque le navire a été acquis pour répondre aux besoins de transport supplémentaires dans l'Arctique canadien.

Les deux navires neufs de cote glace Lloyd's 1A de la série F-360 de l'armateur Beluga ont 138 mètres de longueur et une capacité totale de transport de fret de 20 000 mètres cubes dans leurs cales et sur leur pont principal. Ils sont munis de deux grues de 180 t qui peuvent être jumelées pour soulever 360 t. Leur machine de 7 344 BHP leur permet d'atteindre une vitesse de 15,5 nœuds.

plan costing close to \$300 million.

"This fleet renewal plan will improve Sealift services to the Northern communities and contribute to Desgagnés remaining the leader in Northern Sealift services which we have been offering for more than 40 years," said Louis-Marie Beaulieu, Chairman and CEO.

The **Zélada** was named in honour of Zélada Desgagnés, younger brother of Capt. Rosaire Desgagnés.

According to Inuit legends, Sedna is a sea goddess worshipped by the Inuit

people. The name is well suited for the prime use of the vessel to handle the additional transportation requirements of the Canadian Arctic.

The two new Lloyd's 1A ice-class vessels from the Beluga F-360 series are 138 meters in length, have a total carrying capacity of 20,000 cubic meters in their holds on the main deck and possess two cranes of 180 mt which can be twinned to lift 360 mt. The engine of 7,344 BHP allows the vessel to achieve a speed of 15.5 knots.

Océan baptise un 4^e remorqueur ultramoderne

Avec le baptême, le 9 juillet, au port de Québec du Ocean Bertrand Jeansonne, le Groupe Océan vient d'ajouter à sa flotte un quatrième remorqueur neuf très performant. Le navire a été ainsi nommé en l'honneur du regretté Bertrand Jeansonne, qui a profondément influencé de nombreuses décisions du président d'Océan, Gordon Bain. La traditionnelle bouteille de champagne a été brisée par la marraine du navire, M^{me} Marie-Claude Lalande. Mu par deux propulseurs azimutaux de type «Z-Drive», le remorqueur est doté d'une coque de

classe glace 1A et muni de matériel de lutte contre l'incendie.



Groupe Océan

Ocean christens 4th ultra-modern tug

Ocean Group added to its fleet with the christening on July 9 at the Port of

Québec of a fourth new, high-performance tug, the Ocean Bertrand Jeansonne.

It was named after the late Bertrand Jeansonne, who had a big influence on many of the decisions of Ocean President Gordon Bain. The traditional bottle of champagne was broken by the vessel's sponsor, Mrs. Marie-Claude Lalande. The tug is propelled by two Z-Drive type azimuthing propellers and comprises a firefighting system and an Ice Class 1A hull.



Groupe Océan

The eldest of the Jeansonnes' clan is proudly surrounded by members of the family.

L'aîné du clan Jeansonne est fièrement entouré de membres de sa famille.

Alliance verte dévoile les résultats de la performance environnementale de l'industrie maritime

Toronto – Dans le cadre du Colloque environnemental sur les technologies vertes pour le transport maritime, l'Alliance verte dévoilait officiellement à la fin de mai les premiers résultats globaux de ses participants à la Politique environnementale de l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Il y a plus d'un an, 44 entreprises de l'industrie maritime du Canada et des États-Unis avaient accepté volontairement, en devenant membres de l'Alliance verte, de faire l'autoévaluation de leur performance environnementale selon des enjeux prioritaires. À la lumière de ces autoévaluations, l'Alliance verte est fière d'annoncer, en toute transparence, qu'en matière d'environnement, l'industrie maritime d'ici surpasse les réglementations en vigueur.

«Ce résultat est très encourageant, compte tenu des nombreux objectifs que nous nous étions fixés au tout début de l'Alliance verte», affirme Gerry Carter, premier coprésident de l'Alliance verte et président de Canada Steamship Lines. «De plus, une telle moyenne laisse entrevoir de grandes possibilités d'amélioration pour notre industrie et tend à démontrer la crédibilité de notre politique environnementale, qui trace une feuille de route ambitieuse et exigeante pour ses participants.»

Une première année de validation

La première année de mise en œuvre de la politique environnementale de

l'Alliance verte a aussi permis de valider la qualité du programme. «Après une première année d'autoévaluation, nous sommes en mesure de constater, avec satisfaction, que la grande majorité des critères de la politique sont pertinents et bien compris de la part des participants», confirme Terry Johnson, deuxième coprésident de l'Alliance verte et aussi président de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation.

Pour M. Johnson, cette première année a aussi permis à l'Alliance verte d'instaurer un processus de vérification externe avec certaines entreprises en vue de l'implanter à tous les participants à partir de la deuxième année afin de donner encore plus de crédibilité et de rigueur à l'Alliance verte.

Vers l'amélioration continue de l'industrie maritime

Pour Laurence Pathy, troisième coprésident de l'Alliance verte et président de Fednav, «les résultats obtenus grâce aux auto-évaluations représentent un excellent point de départ pour l'Alliance verte, qui s'en servira pour mesurer la progression de la performance environnementale de l'industrie maritime au cours des prochaines années».

Pour plus d'information sur les premiers résultats de l'industrie maritime ou pour suivre l'évolution de l'Alliance verte, consultez le rapport annuel de l'organisation, disponible sur son site Internet au www.allianceverte.org.

Green Marine unveils the shipping industry's first environmental performance results

TORONTO - As part of the Green Tech conference on green technologies for the shipping industry, Green Marine in late May unveiled the first global results posted by participants of the Environmental Program of the St. Lawrence and Great Lakes Maritime Industry.

The program's participants comprise 44 marine organizations in Canada and the U.S. which joined the Green Marine initiative more than a year ago, thereby voluntarily agreeing to evaluate their environmental performance with respect to several priority issues.

The results of this self-evaluation process clearly demonstrate the industry's commitment to strengthening its environmental performance by moving beyond regulatory compliance (which most participants have already surpassed) towards excellence and leadership.

"These results are very encouraging," said Gerry Carter, one of Green Marine's three Co-Chairs and President of Canada Steamship Lines, "especially in view of the ambitious objectives that the industry established for itself at the very outset of the Green Marine initiative."

Mr. Carter went on to add that "the results also create a great deal of possibility for improvement, which fits perfectly with the program's overall aim of mapping out a challenging and demanding course of action for its participants to follow."

The First Evaluation Year

Given that this was the environmental program's first

year of implementation, it also provided an important opportunity to evaluate the program's quality. "Now that the first self-evaluation period is over," said Terry Johnson, another Green Marine Co-Chair and President of the Saint Lawrence Seaway Development Corporation, "we can report with satisfaction that participants found the vast majority of the program's criteria to be relevant and easy to understand."

For Mr. Johnston, this first year also enabled Green Marine to implement an external audit process within certain companies, with a view to extending this process to all participants as of the second year. "Such a process will play a key role in making the Green Marine program even more credible and rigorous."

A Path of Continuous Improvement

For Laurence Pathy, Green Marine's third Co-Chair and President of Fednav, "the results obtained from the self-evaluation process represent an excellent starting point for Green Marine, as they will be used to measure the maritime industry's progress over the coming years with respect to its environmental performance."

Please consult Green Marine's Report on the progress 2008-2009 (available at www.Green-Marine.org) for more information on the results of the environmental program's first year of implementation, or to follow the evolution of the Green Marine initiative.



www.groupeocean.com

Le président et chef de la direction de Groupe Océan Inc., M. Gordon Bain, est fier d'annoncer la nomination de M. Jacques Tanguay à titre de premier vice-président et directeur général de la société.

M. Tanguay chapeautera l'ensemble des opérations des diverses filiales du Groupe Océan ainsi que la direction générale de l'entreprise.

M. Tanguay, titulaire d'un Baccalauréat en génie civil de l'Université de Sherbrooke, compte une expérience de plus de vingt ans au sein du Groupe Océan et en est actionnaire-associé depuis plus de dix ans. Il possède une solide expérience en construction maritime et se démarque par son appui technique au niveau de projets et d'acquisitions d'envergure.

À propos de Groupe Océan Inc. :

Océan, reconnu comme pionnier sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs, emploie plus de 450 personnes, détient la plus importante flotte canadienne d'équipement maritime et offre une vaste gamme de services intégrés : remorquage portuaire, transbordement de pilotes, renflouage, récupération d'épaves, construction et réparation navale à flots ou en cale sèche, location d'équipement maritime, dragage, soudure, usinage de pièces, mécanique, transport par tandem remorqueur/barge, touage sur courte et longue distances, et bien plus encore.

L'entreprise utilise des méthodes de travail avant-gardistes et innovatrices de même que des équipements à la fine pointe de la technologie. Elle s'appuie sur une équipe de travailleurs diversifiée, hautement spécialisés dans leur domaine et dont le savoir-faire est reconnu par leurs pairs partout au pays.



Mr. Gordon Bain, President and CEO of Ocean Group Inc., is pleased to announce the appointment of Mr. Jacques Tanguay as the company's First Vice President and General Manager.

Mr. Tanguay will oversee the operations of Ocean Group's various subsidiaries as well as take on overall management of the company.

Mr. Tanguay, who holds a Bachelor's Degree in Civil Engineering from Sherbrooke University, counts over 20 years of experience with Ocean Group and has been an associate shareholder of the company for more than 10 years. He possesses a solid expertise in marine construction and stands out for his technical acuity with Ocean's various acquisitions and major projects.

About Ocean Group Inc.:

Ocean, recognized as a groundbreaker on the Saint Lawrence Seaway and the Great Lakes, employs more than 450 people, possesses Canada's most important fleet of maritime equipment and offers a wide range of integrated services: harbour towing, pilot boat services, salvage, marine construction and repair, equipment rental, dredging, welding and machining, mechanics, short and long distance transportation by tug and barge, and much more.

The company uses state-of-the-art and innovative operational methods as well as high-tech equipment. It relies on a diversified team of employees, highly qualified in their field, whose know-how is recognized by their peers throughout the country.

Baisse de revenus de 50 milliards pour les armateurs de porte-conteneurs

Les principaux armements spécialisés dans le transport conteneurisé pourraient voir leurs revenus combinés chuter d'au moins 50 milliards \$US cette année, selon Alphaliner, firme parisienne d'analyse spécialisée dans le transport conteneurisé. Les 11 armements considérés regroupent 45 % de la capacité totale de la flotte mondiale.

La dernière prévision d'Alphaliner est basée sur les

résultats des principaux armements dans le premier trimestre de 2009, où les profits ont chuté de 35 % à cause d'une diminution de 20 % des volumes et de 15 % des taux de fret moyens.

Ce sont les deux transporteurs chinois, China Shipping et COSCO, qui ont encaissé la plus forte baisse en pourcentage dans la période de janvier à mars, soit plus de 50 %. Le numéro un mondial, Maersk, a déclaré une baisse de 28 %.

Container lines facing \$50 billion revenue collapse

Leading container lines could see US\$50 billion or more wiped off their combined revenues this year, according to Alphaliner, the Paris-based shipping analyst. The 11 lines surveyed represent 45% of total world fleet capacity.

Alphaliner's latest forecast is based on the performance of the top lines in the first quarter of

2009, when profits plunged 35% as volumes fell by 20% and average freight rates dropped by 15%.

Both Chinese carriers, China Shipping and COSCO, suffered the biggest percentage decline in the January-March period in excess of 50%. World number one carrier Maersk posted a 28% drop.

Les projets d'expansion du Port de Montréal sont au ralenti

La diminution des volumes de marchandises provoquée par la récession mondiale force le Port de Montréal à se montrer prudent avec ses plans d'augmentation rapide de la capacité de manutention de conteneurs.

L'ambitieux plan stratégique Vision 2020 de l'Administration portuaire de Montréal (APM) franchissait récemment une nouvelle étape avec le choix, le 5 mai, de Moffatt & Nichol pour préparer un plan de développement détaillé et réaliser l'avant-projet sommaire pour la construction d'un nouveau terminal à conteneurs d'un débit annuel de 510 000 conteneurs EVP. Cela s'inscrit dans la phase 2 du plan stratégique.

Lors d'une interview, le porte-parole du Port, Jean-Paul Lejeune, a déclaré qu'aucune date définitive de début de la construction du terminal à conteneurs n'avait encore été arrêtée à cause du comportement des marchés, mais que la phase 1 du plan Vision 2020 s'était déroulée normalement.

Moffatt & Nichol, dont le siège social se trouve à Long Beach en Californie, possède en Amérique du Nord, en Europe, en Amérique latine et en bordure du Pacifique un réseau de 25 bureaux qui fournissent des services de conception et d'ingénierie pour des projets d'infrastructures maritimes.

Dans un communiqué de presse, l'entreprise a aussi révélé qu'elle avait été embauchée par l'APM pour réaménager un terminal de divers.

Le terminal à conteneurs Hochelaga-Viau serait situé sur les quais sous-utilisés du port de Montréal, juste à l'ouest du terminal Racine qu'exploite la Société Terminaux Montréal Gateway.

Lors de la réunion annuelle du Port à la fin mai, Michel Lessard, le nouveau président du conseil d'administration de l'APM, a déclaré que dès qu'il est devenu évident au troisième trimestre de 2008 qu'un important ralentissement économique était amorcé, le conseil d'administration a demandé à la direction de l'APM de revoir ses budgets. Plus tard, au début de 2009, il lui a enjoint de reconsidérer les échéanciers afin de les mettre en concordance avec l'évolution des marchés.

À la mi-mars, le conseil d'administration a annoncé le départ du PDG Patrice Pelletier (voir *MM* n° 52), en évoquant des divergences de vue entre le conseil d'administration et M. Pelletier concernant l'avenir du port. M^{me} Sylvie Vachon, vice-présidente – Administration et ressources humaines, a alors été nommée PDG à titre intérimaire.

Le plan en quatre phases, dont le coût est estimé à 2,5 milliards de dollars et qui sera financé par le gouvernement et le secteur privé, vise notamment à tripler la capacité de manutention de conteneurs pour la porter à 4,5 millions de conteneurs EVP d'ici 2020.

Montreal port terminal projects proceed more slowly

Amidst a cargo decline provoked by the global recession, the Port of Montreal is proceeding cautiously with its plans to sharply increase container-handling capacity.

The Montreal Port Authority's ambitious Vision 2020 strategic blueprint recently moved a step forward with the selection on May 5 of Moffatt & Nichol to prepare a detailed development plan and to complete preliminary engineering for the construction of a new container terminal which would have an annual throughput of 510,000 TEU. It is related to Phase 2 of the strategic plan.

In an interview, port spokesman Jean-Paul Lejeune said "no definitive date for the start-up of construction of the container terminal has yet been set due to the evolution of shipping markets. Otherwise, phase one of the Vision 2020 plan has proceeded normally."

Headquartered in Long Beach, California, Moffatt & Nichol has a network of 25 offices throughout North America, Europe, Latin America and the Pacific Rim, providing design and engineering services for maritime infrastructure projects.

In a press release, Moffatt & Nichol also indicated it was contracted by

the MPA for the redevelopment of a breakbulk terminal.

The Hochelaga-Viau box terminal would be located on presently underutilized piers on the Montreal waterfront just west of the Racine terminal operated by Montreal Gateway Terminals Partnership.

At the port's annual meeting in late May, Michel Lessard, new chairman of the MPA Board, commented that as soon as it became clear during the 2008 third quarter that a major economic downturn was occurring, the Board asked MPA management to review budgets. Later, in early 2009, management was asked to adjust project timelines on track with future market trends.

In mid-March, the Board announced the departure of Chief Executive Patrice Pelletier (see *MM* 52) as a result "of different perspectives from those of the Board as to the implementation of the corporate vision." Named interim president and ceo was Sylvie Vachon, vice-president of administration and human resources.

The four-phase plan, costing an estimated \$2.5 billion and requiring government as well as private sector funding, seeks notably to triple container-handling capacity to 4.5 million TEUs by 2020.

Drewry Consultants évalue les perspectives dans la construction navale

Drewry Consultants assesses shipbuilding outlook



Davie Yard of Lévis, Quebec is benefiting from increased production.

Chantiers Davie de Lévis (Québec) profite d'une augmentation de la production.

Les carnets de commandes de nouvelles constructions laissent entrevoir une offre fortement excédentaire dans certains secteurs, affirme Drewry Shipping Consultants dans un rapport de 200 pages. La firme compare la situation actuelle au marché des navires-citernes «en ébullition» du début des années 1970, où une surabondance de commandes a déséquilibré le marché pour des décennies.

La situation est encore compliquée, note le rapport, par le problème de la capacité de construction navale. «Essentiellement, les chantiers maritimes ont promis plus que ce qu'ils peuvent livrer, ce qui laisse croire que les calendriers de livraison actuels pourraient être proportionnellement tout aussi optimistes.»

Le rapport mentionne que de nombreux constructeurs de navires se sont engagés à respecter «des dates de livraison davantage basées sur des espoirs chimériques que sur des attentes réalistes d'amélioration de la capacité et de la productivité».

Selon le rapport, la croissance du commerce maritime et de la demande de navires d'ici cinq ans n'absorbera qu'une proportion relativement réduite du tonnage commandé.

Si le trafic de vrac solide devait croître au même rythme que de 2000 à 2008, cela générerait une demande supplémentaire de navires neufs correspondant à environ 100 millions de tpl sur cinq ans. «Toutefois, les plus récentes projections laissent croire que dans les cinq prochaines années, la croissance des échanges générera vraisemblablement une nouvelle demande plus proche des 50 millions de tpl.»

Selon Drewry, au début de 2009, il y avait 6 864 vraquiers en service, d'un port en lourd combiné de 422 millions de tonnes. Toutefois, compte tenu du profond marasme du marché du vrac solide, les mises au rancart vont s'accélérer dans ce secteur et, d'ici 2013, les retraits totaux pourraient atteindre les 60 millions de tpl.

The size of the current newbuilding orderbook suggests a massive oversupply in some sectors, says Drewry Shipping Consultants in a 200-page report which compares the current situation to the 'hot' tanker market in the early 1970s where an order glut skewed the market for decades.

Muddying the waters, the report noted, is the issue of shipbuilding capacity. "Essentially, shipyards promised more than they could deliver, which suggests that the present delivery schedules might be subject to the same exaggeration."

The report remarked that many shipbuilders have committed themselves "to delivery dates based more on wishful thinking rather than realistic productivity and capacity improvements."

It said that growth in

seaborne trade and ship demand in the next five years will absorb relatively small amounts of the tonnage on order.

If the dry bulk trades were to grow at rates seen in 2000-08, it would generate incremental new ship demand for approximately 100 million dwt over a five-year period. "However, the latest projections suggest that over the next five years trade growth is likely to generate new demand closer to 50 million dwt.

At the beginning of 2009, Drewry said there were 6,864 bulk carriers in service, with a combined deadweight of 422 million tonnes. But given the severe downturn in the dry bulk freight market, scrapping in this sector will accelerate and between now and 2013 total removals could attain 60 million dwt.

Halifax lance un service LCL

Le Port de Halifax annonçait en juillet le lancement d'un service de transport en conteneurs de groupage (LCL) destiné aux exportateurs locaux vers l'Europe.

Baptisé North American Gateway Express LCL Service, ce service permet les envois directs vers l'Europe. Il n'est plus nécessaire que les marchandises transitent par des ports comme Montréal ou ceux du Canada central avant que des transporteurs maritimes les acheminent en Europe.

Le port néo-écossais et Kuehne & Nagel Ltd. s'associent aux exportateurs et les transitaires locaux pour regrouper les envois de marchandises sèches qui sont acheminés par un

service transatlantique hebdomadaire garanti jusqu'à Brême, plaque tournante pour desservir les régions d'Europe continentale et au-delà.

«Nous nous réjouissons que ce partenariat nous permette d'aider les exportateurs locaux et les compagnies de logistiques tierces de la région à mieux utiliser le Port de Halifax pour répondre à leurs besoins de transport maritime», a déclaré Karen Oldfield, présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Halifax.

Le ministère des Pêches, de l'Agriculture et de l'Aquaculture de Nouvelle-Écosse est également partenaire dans l'entreprise.

Halifax launches LCL service

The Port of Halifax announced in July the launching of a less-than-containerload (LCL) consolidation service for local exporters to Europe.

Known as the North American Gateway Express LCL Service, it provides for direct shipments to Europe. It eliminates the phase of sending goods to ports like Montreal and central Canada for onward transport to Europe by ocean carrier.

The Nova Scotia port and Kuehne & Nagel Ltd. are partnering in working with exporters and local forwarders to consolidate their shipments of dry

freight on a guaranteed weekly Atlantic service bound for Bremen, which acts as the hub to provide coverage within continental Europe and beyond.

"We are pleased that this partnership enables us to assist local exporters and the region's third party logistics companies to better utilize the Port of Halifax to meet their shipping needs", said Karen Oldfield, President and CEO of the Halifax Port Authority.

Also involved in the partnership is Nova Scotia's Department of Fisheries, Agriculture and Aquaculture.

Le programme «Shiprider» devient permanent

Un projet pilote vieux de deux ans qui permet aux agents du Canada et des États-Unis de constituer des équipes intégrées pour renforcer la sûreté maritime et la sécurité aux frontières est récemment devenu permanent. Ce programme, baptisé «Shiprider», s'applique dans des eaux communes comme les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent, ainsi que dans les eaux côtières comme le détroit de Georgie qui sépare la Colombie-Britannique de l'État de Washington.

Le ministre de la Sécurité publique du Canada, l'honorable Peter Van Loan, et l'honorable Janet Napolitano, secrétaire

à la Sécurité intérieure des É.-U., ont signé l'entente Shiprider le 26 mai à Détroit. Cette entente s'inscrit dans le cadre de l'Initiative binationale pour la sécurité et la prospérité.

Les deux dignitaires ont souligné l'importance du poste frontalier Détroit-Windsor et d'autres points d'entrée sur le 49^e parallèle.

L'entente permet à la Gendarmerie royale du Canada et à la Garde côtière des États-Unis de faire de la formation croisée, de mettre en commun les ressources et le personnel et d'utiliser les navires de l'un ou l'autre organisme dans les eaux des deux pays. Des bateaux

US-Canada permanent 'Shiprider' security program

A two-year old pilot project allowing Canadian and the United States agents to work in integrated manner to strengthen marine and border security recently became permanent. The so-called Shiprider program applies to such shared waterways as the Great Lakes/St. Lawrence System and to such coastal areas as the Strait of Georgia between British Columbia and Washington State.

Canada's Minister of Public Safety, Peter Van Loan, and Janet Napolitano, U.S. Secretary

of Homeland Security, signed the Shiprider agreement on May 26 in Detroit. It falls under the umbrella of the bi-national Security and Prosperity Initiative.

Both top officials stressed the importance of the Detroit-Windsor crossing and other entry points on the 49th Parallel.

The agreement enables the Royal Canadian Mounted Police and the U.S. Coast Guard to cross-train, share resources and personnel and utilize each other's vessels in the waters of both countries. Thus, jointly-crewed patrol boats

patrouilleurs à équipage mixte pourront poursuivre les suspects sur les Grands Lacs et dans d'autres eaux maritimes frontalières sans devoir s'arrêter à la frontière.

En plus de faire échec à la contrebande, au trafic de drogue par le crime organisé, au commerce des armes et à d'autres types d'activités criminelles, le programme est également conçu pour capturer des terroristes suspects qui tenteraient de s'infiltrer au Canada ou aux États-Unis à partir d'un navire.

«L'idée derrière le projet Shiprider est de créer des équipes intégrées formées d'agents de la force publique des deux pays pour mener des opérations communes. Cette entente envoie aux criminels un message clair: les activités crimi-

nelles ne seront pas tolérées», a déclaré le ministre Van Loan.

«Nous nous associons aux États-Unis pour créer une frontière plus sûre et plus efficace afin d'améliorer la sûreté et la sécurité de nos citoyens ainsi que l'économie nord-américaine», d'ajouter le ministre Van Loan.

Lors des opérations menées en vertu du projet pilote dans la Voie maritime du Saint-Laurent près de Cornwall et dans le détroit de Georgie, des agents du programme Shiprider ont arraisonné 187 navires, selon un communiqué de presse du ministère de la Sécurité publique. On y affirme que les équipes Shiprider ont contribué à 41 arrestations, dont six effectuées directement par les équipes maritimes intégrées.

can conduct uninterrupted pursuit of suspects in the Great Lakes and other border maritime waters.

In addition to clamping down on smuggling, organized drug crime, the gun trade and other criminal activity, the program also is designed to capture suspect terrorists trying to sneak into either country from a vessel.

"The Shiprider concept involves law enforcement officials from both countries operating together in integrated teams," said Mr. Van Loan. "This agreement sends a strong message to criminals that illegal activity will not be tolerated."

"We are joining together with the United States to create a safer, more secure and more efficient border to enhance the safety and security of our citizens as well as the North American economy," Mr. Van Loan said.

During pilot project operations in the St. Lawrence Seaway near Cornwall and in the Strait of Georgia, Shiprider officers boarded 187 vessels, according to a press release by the federal Department of Public Safety. It affirmed that "Shiprider teams contributed to 41 arrests, with six of these made directly by the integrated marine teams."

Moody's révisé à la baisse la perspective pour les ports des États-Unis

Compte tenu de la détérioration des tendances dans le transport des marchandises, Moody's Investors Service a abaissé la perspective d'évolution de la cote de l'industrie portuaire des États-Unis, qui est passée de «stable» à «négative».

Selon Moody's, les ports étasuniens font face à de fortes pressions concurrentielles, car la récession mondiale et le faible niveau de confiance des consommateurs minent leur position financière auparavant solide.

«Nous nous attendons à ce que les ports soient plongés dans des contextes financier, concurrentiel et de crédit difficiles qui

pourraient provoquer un resserrement du crédit dans les 12 à 18 prochains mois», déclarent les analystes de Moody's dans un rapport publié à la fin de juin.

«La situation s'est détériorée à l'échelle mondiale dans le transport de marchandises, les recettes des ports ont diminué et nous pensons que cette tendance va persister en 2010», a soutenu l'analyste Baye Larsen, qui ajoutait: «La durée et la sévérité de la récession peuvent provoquer des déplacements fondamentaux dans la structure des échanges et saper la position concurrentielle de certains ports.»

Moody's downgrades U.S. port outlook

Reflecting the deterioration of cargo trends, Moody's Investors Service has downgraded its outlook for the U.S. port industry from "stable" to "negative".

According to Moody's, U.S. ports face severe competitive pressures as the global recession and weak consumer confidence alter their formerly strong financial position.

"We expect the ports will be operating under challenging financial, competitive and credit environments that could

result in negative credit pressure over the next 12 to 18 months," said the Moody's report released in late June.

"Global cargo movement and port revenues have deteriorated in a trend that we expect to continue into 2010," said analyst Baye Larsen, adding: "The breadth and depth of the economic downturn may result in fundamental shifts in trade patterns and negatively affect the competitive position of some ports."

La récession frappe durement les transporteurs de la Voie maritime et des Grands Lacs

La navigation commerciale sur la Voie maritime du Saint-Laurent a considérablement ralenti dans les premiers mois de la saison 2009 à cause de la récession mondiale qui continue d'asphyxier les économies du Canada et des États-Unis. L'utilisation des flottes par les armateurs locaux canadiens a chuté d'environ 20 %. Le principal facteur: le marasme des industries de l'acier et de l'automobile dans la région des Grands Lacs.

Le total cumulatif des cargaisons acheminées par la Voie maritime a chuté de près de 40 %, à 9,5 millions de tonnes, en avril et mai.

Toutes les catégories de trafic étaient en forte baisse, à une seule exception: les céréales, en hausse de 6,7 % à 1,6 million de tonnes. C'est le minerai de fer qui a connu la chute la plus marquée – 63 %, passant de 3,15 à 1,14 million de tonnes. Le charbon, les autres types de vrac et les marchandises générales étaient aussi en baisse.

Parallèlement, la situation est aussi difficile pour les lignes de navigation sur la voie maritime.

«Les choses vont vraiment mal», a déclaré Paul Pathy, premier vice-président de Fednav ltée de Montréal, plus important utilisateur transocéanique de la Voie maritime.

«Il y a si peu de cargaisons entrantes qu'il est très difficile de placer des navires pour les cargaisons sortantes. Il y a quelques années à peine, nous transportions énormément d'acier à haute teneur en

carbone à Détroit, mais cette clientèle s'est évaporée», de déclarer M. Pathy.

Celui-ci a rappelé que traditionnellement, les cargaisons de retour de céréales prenaient la place des cargaisons d'acier qui arrivaient. Tel n'est plus le cas.

M. Pathy a exprimé l'espoir que le plan massif de stimulation économique de l'administration Obama «aura un impact positif sur les tonnages d'acier qui entrent, malgré les clauses "Buy America"».

Comme d'autres dirigeants du milieu maritime, M. Pathy est à l'affut des signes d'une reprise économique soutenue que certains analystes prédisent pour l'automne.

Greg Wight, président d'Algoma Central Corporation, le plus important propriétaire canadien de vraquiers de la voie de navigation Grands Lacs-Saint-Laurent, a déclaré: «La faible demande de granulats, d'acier et de minerai de fer a des effets directs sur l'utilisation de notre flotte, qui est actuellement en baisse d'environ 15 %. Il faut accélérer la mise en œuvre des programmes d'infrastructure pour stimuler le redressement.»

Gerald Carter, président de CSL, a déclaré: «C'est l'année la plus difficile et la plus imprévisible depuis longtemps. Même si certaines entreprises échappent à la récession, 20 % environ de notre capacité ne sont pas utilisés. Une bonne partie de cette baisse vient de l'acier.»

Recession hammers Great Lakes/Seaway carriers

Commercial shipping on the St. Lawrence Seaway diminished significantly during the first few months of the 2009 season as the global recession continued to stifle the Canadian and US economies. Fleet utilisation by domestic Canadian operators has dropped by about 20%. Biggest factor: the depressed state of the steel and automobile industries in the Great Lakes region.

Cumulative total cargo through the Seaway plunged by nearly 40% to 9.5 million tonnes in April and May.

Every traffic category was sharply down. There was one exception – grain rose 6.7% to 1.6 million tonnes. Iron Ore fell the most – by 63% from 3.15 million tonnes to 1.14 million tonnes. Coal, other bulk and general cargo were also down.

In the meantime, things are very difficult for shipping lines on the waterway.

"Things are really not good," said Paul Pathy, executive vice-president of Montreal-based Fednav Limited, largest ocean-going user of the Seaway.

"There is so little cargo coming in that it's very hard to position ships for cargo going out," Mr. Pathy said. "Up till a few years ago, we used to carry a lot of high-grade steel to Detroit, but this

business has disappeared."

He recalled that, under the traditional pattern, backhaul grain out was justified by steel coming in. This is no longer the case.

Mr. Pathy expressed the hope that the massive economic stimulus plan by the Obama administration "will have a positive impact on inbound steel despite Buy America provisions."

Like other shipping executives, Mr. Pathy is watching closely for signs of a sustained economic recovery that some analysts predict for the fall.

Greg Wight, president of Algoma Central Corporation, the biggest Canadian-flag owner of bulk vessels on the Great Lakes/St. Lawrence waterway, stated that "lack of demand for aggregates, steel and iron ore impacts directly on our fleet utilisation, which is presently down about 15%. Infrastructure programs need to come on stream more emphatically to stimulate a turnaround."

Gerald Carter, president of Canada Steamship Lines, said "it's the most challenging, unpredictable year in a long time. While some business is recession-proof, about 20% of our capacity is not being used. Much of the downturn is related to steel."

CALENDAR OF EVENTS*

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS*

22 au 25 AOÛT

Conférence annuelle de l'AAPC et AGA

Prince Rupert, BC, Canada
Charlene Hamilton: 250-6278899
acpa-conference@rupertport.com

8 et 9 SEPTEMBRE

Asia-World Expo

Reed Exhibitions
Hong Kong International Airport
airfreight@reedexpo.com.hk

14 et 15 SEPTEMBRE

Connect USA/Canada Economic Summit

Winnipeg, MB, Canada
chmelnit@cc.umanitoba.ca

14 au 17 SEPTEMBRE

Canadian Ferry Operators Association

AGM and Conference
Edmonton, AB, Canada
adehoog@cfpa.ca

16 et 17 SEPTEMBRE

Halifax Port Days

Halifax, NS, Canada
Anita Ross: 902-4262620
aross@portofhalifax.ca

20 au 23 SEPTEMBRE

Council of Supply Chain Management Professionals

Annual Global Conference
Chicago, IL, USA
cscmpadmin@cscmp.org

21 au 25 SEPTEMBRE

FIATA World Congress 2009

Geneva, Switzerland
Fiata2009.com

1 au 3 OCTOBRE

Salon de promotion des carrieres maritimes

Québec, QC, Canada
lollive@csmoim.qc.ca

5 au 8 OCTOBRE

2nd Annual Arctic Shipping America Conference

St John's, NL, Canada
www.articshippingforum.com

13 au 15 OCTOBRE

20th Breakbulk Transportation Conference

New Orleans, LA, USA
rjacobs@joc.com

3 au 5 NOVEMBRE

Intermodal 2009

Feria Valencia,
Valencia, Spain
adam@stormcom.co.uk

AUGUST 22-25

ACPA Annual Conference and AGM

Prince Rupert, BC, Canada
Charlene Hamilton: 250-6278899
acpa-conference@rupertport.com

SEPTEMBER 8-9

Asia-World Expo

Reed Exhibitions
Hong Kong International Airport
airfreight@reedexpo.com.hk

SEPTEMBER 14-15

Connect USA/Canada Economic Summit

Winnipeg, MB, Canada
chmelnit@cc.umanitoba.ca

SEPTEMBER 14-17

Canadian Ferry Operators Association

AGM and Conference
Edmonton, AB, Canada
adehoog@cfpa.ca

SEPTEMBER 16-17

Halifax Port Days

Halifax, NS, Canada
Anita Ross: 902-4262620
aross@portofhalifax.ca

SEPTEMBER 20-23

Council of Supply Chain Management Professionals

Annual Global Conference
Chicago, IL, USA
cscmpadmin@cscmp.org

SEPTEMBER 21-25

FIATA World Congress 2009

Geneva, Switzerland
Fiata2009.com

OCTOBER 1-3

Salon de promotion des carrieres maritimes

Québec, QC, Canada
lollive@csmoim.qc.ca

OCTOBER 5-8

2nd Annual Arctic Shipping America Conference

St John's, NL, Canada
www.articshippingforum.com

OCTOBER 13-15

20th Breakbulk Transportation Conference

New Orleans, LA, USA
rjacobs@joc.com

NOVEMBER 3-5

Intermodal 2009

Feria Valencia,
Valencia, Spain
adam@stormcom.co.uk

**If you wish to suggest an event to be inserted in the calendar, please contact lryan@maritimemag.com*

**Si vous désirez proposer un événement pour insertion dans le calendrier, prière de contacter lryan@maritimemag.com*

ADMINISTRATION PORTUAIRE DE ST. JOHN'S.....	68
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE WINDSOR.....	41
ALGOMA TANKERS.....Couverture extérieure arrière	
BFL CANADA.....	59
BUNGE DU CANADA.....	39
CCB – COMMISSION CANADIENNE DU BLÉ.....	39
CSL – CANADA STEAMSHIP LINES.....	1
CARGILL.....	37
CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME.....	31, 32, 33
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT.....	22
CORPORATION DES PILOTES DU BAS SAINT-LAURENT.....	9
DILTS PISTON HYDRAULICS.....	9
ESM - ÉQUIPEMENTS SURVIE MARITIME.....	60
FEDNAV.....	29
GERMANISCHER LLOYD.....	41
GREAT LAKES INTERNATIONAL MARINE TRAINING CENTRE.....	30
GROUPE CTMA.....	4
GROUPE DESGAGNÉS.....	79
GROUPE OCÉAN.....	97
HOLLAND COLLEGE MARINE TRAINING CENTRE.....	41
INFORMA MARITIME EVENTS.....	74
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC.....	4
LOGISTEC CORPORATION.....	50
LOUIS DREYFUS CANADA.....	43
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION.....	58
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC.....	69
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE.....	19
OMI – ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE.....Couverture intérieure arrière	
OSBORN & LANGE.....	19
PORT DE MONTRÉAL.....	63
PORT DE SEPT-ÎLES.....	67
PORT DE THUNDER BAY.....	56
PORT DE TROIS-RIVIÈRES.....	64
PORT METRO VANCOUVER.....	54
PRINCE RUPERT PORT AUTHORITY.....	53
SIMEC – SOCIÉTÉ D'INTERVENTION MARITIME EST DU CANADA.....	9
SMT – SEAWAY MARINE TRANSPORT.....Couverture intérieure avant	
SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY.....	61
SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	91
TECHSOL MARINE.....	62
TORONTO PORT AUTHORITY.....	55
ULS - UPPER LAKES GROUP.....	27
URGENCE MARINE.....	16

ALGOMA TANKERS.....	Back cover
BFL CANADA.....	59
BUNGE OF CANADA.....	39
CSL – CANADA STEAMSHIP LINES.....	1
CWB – CANADIAN WHEAT BOARD.....	39
CARGILL.....	37
CHAMBER OF MARINE COMMERCE.....	31, 32, 33
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS.....	9
DILTS PISTON HYDRAULICS.....	9
ECRC – EASTERN CANADA RESPONSE CORPORATION.....	9
ESM - ÉQUIPEMENTS SURVIE MARITIME.....	60
FEDNAV.....	29
GERMANISCHER LLOYD.....	41
GREAT LAKES INTERNATIONAL MARINE TRAINING CENTRE.....	30
GROUPE CTMA.....	4
GROUPE DESGAGNÉS.....	79
HOLLAND COLLEGE MARINE TRAINING CENTRE.....	41
IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION.....	Inside back cover
INFORMA MARITIME EVENTS.....	74
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC.....	4
LOGISTEC CORPORATION.....	50
LOUIS DREYFUS CANADA.....	43
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION.....	58
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC.....	69
MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP.....	61
NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE.....	19
OCEAN GROUP.....	97
OSBORN & LANGE.....	19
PORT METRO VANCOUVER.....	54
PORT OF MONTREAL.....	63
PORT OF SEPT-ÎLES.....	67
PORT OF TROIS-RIVIÈRES.....	64
PRINCE RUPERT PORT AUTHORITY.....	53
SMT - SEAWAY MARINE TRANSPORT.....	Inside front cover
ST. JOHN'S PORT AUTHORITY.....	68
SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	91
TECHSOL MARINE.....	62
THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION.....	22
THUNDER BAY PORT AUTHORITY.....	56
TORONTO PORT AUTHORITY.....	55
ULS - UPPER LAKES GROUP.....	27
URGENCE MARINE.....	16
WINDSOR PORT AUTHORITY.....	41

IMSBC CODE

International
Maritime
Solid Bulk
Cargoes Code



safe
shipping
and stowage
of solid bulk cargoes

Algoma Tankers' newest petroleum product tankers AlgoCanada and Algonova, utilize the latest in oil and chemical tanker design.

Advanced technology and cargo handling capabilities assure shippers the highest levels of performance, environmental protection and operational safety.

- Double-hull, built to IMO II Oil and Chemical Tanker standard
- Ice class 1A
- 11,267 tonne dwt, 12,272 cubic metres (@98%)
- Meets latest IMO emission requirements
- Framo deep well cargo pumps - strips to less than 50 litres per compartment
- High-lift rudder flap and powerful bow thruster ensure enhanced manoeuvrability in shallow draft ports

AlgoCanada

Canada's newest product tanker joins the recently commissioned Algonova



Algoma Tankers
a division of Algoma Central Corporation
63 Church Street, St. Catharines, Ontario L2R 3C4
(905) 687-7888 www.algonet.com

