

No 55

Maritime Magazine

**THE GREAT LAKES/ST. LAWRENCE SYSTEM
PERSPECTIVES 2010 OUTLOOK
LE RÉSEAU GRANDS LACS-SAINTE-LAURENT**

PROFIL / PROFILE

**McAsphalt
Marine
Transportation**

PORTRAIT

Roman Gralewicz

8,95 \$



Mieux faire aujourd'hui

Notre flotte de porteurs de vrac solide, autodéchargeurs et classiques, de tonnages et de types d'une variété sans égal chez nos concurrents, qui s'appuie sur un système d'ordonnancement primé, est en mesure de répondre à tous les besoins des expéditeurs.

Grâce à nos standards d'excellence, attestés par nos certifications ISM et ISO 9001 – 2000, nous offrons aux expéditeurs un service à la clientèle incomparable et une performance sans faille pour les opérations, la protection de l'environnement et la sécurité.

Parce que nous réinvestissons continuellement dans notre flotte, comme en témoigne le programme de construction d'avant-coques d'autodéchargeur récemment annoncé, nous sommes certains de répondre aux besoins de notre clientèle aujourd'hui comme demain.

Seaway Marine Transport,
le choix des expéditeurs avisés.

Pour faire plus demain



Marine Transport



Doing More Today

Operating the largest fleet of self-unloading and gearless dry bulk cargo vessels with more sizes and types than any other company and with an award winning vessel scheduling system assures shippers that almost every shipping requirement can be accommodated.

Maintaining its fleet at the highest standards demanded by joint certification under ISM and ISO 9001 – 2000 certification provides shippers with unparalleled operating performance, environmental protection, safety and customer service.

Continuous reinvestment in its fleet, including the recently announced self-unloader forebody building program, ensures that customer requirements will be met both today and tomorrow.

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.

Seaway

**Some days, you just need
that quick morning fix...**

cargo



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

T: (514) 982-3800 • info@cslmtl.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

Révisure / 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

Tel.: 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 no 40046923**

**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.

Canada

CHRONIQUES / COLUMNS

4 FORUM
Rear Admiral / Contre-amiral
Peter Neffenger

**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 THE SEAWAY JOURNAL
JOURNAL DE LA VOIE MARITIME**
Richard Corfe

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

COUVERTURE / COVER

This edition of Maritime Magazine coincides with the year of its 15th anniversary. And as in the past, the winter edition features a large DOSSIER on the Great Lakes/St. Lawrence System. From the very beginning, this Canadian-owned, bilingual quarterly has devoted special attention to the great North American waterway. McAsphalt Marine Transportation is featured as an Ontario-based enterprise that has emerged as a significant niche player. We are also pleased to offer a profile of Roman Gralewicz upon his retirement as longtime President of the Seafarers International Union of Canada. The cover photo shows Fednav's unique polar-class Umiak 1 calling at the Port of Montreal.

La présente édition de *Maritime Magazine* coïncide avec le 15^e anniversaire de la revue. Comme toujours, le numéro d'hiver contient un grand DOSSIER sur le réseau Saint-Laurent-Grands Lacs. Depuis le début, cette publication trimestrielle bilingue canadienne accorde une attention toute spéciale à cette grande voie de navigation nord-américaine. Ce numéro contient aussi un reportage sur McAsphalt Marine Transportation, une entreprise ontarienne qui est devenue un important transporteur spécialisé. Nous sommes également heureux d'y broser le portrait de Roman Gralewicz, qui prend sa retraite après avoir longtemps occupé la présidence du Syndicat international des marins canadiens. On peut voir sur la page couverture une photo de l'**Umiak 1**, l'unique vraquier brise-glaces de Fednav, mouillé dans le port de Montréal.

Photo: Fednav / Photographe Gilles Savoie

18 Dossier



The Great Lakes/St. Lawrence System
Le réseau Grands Lacs–Saint-Laurent

Recession juggernaut hits Seaway carriers

La récession frappe durement les transporteurs de la Voie maritime

Leo Ryan
Bill Beck

50 PROFIL/PROFILE



McAsphalt Marine Transportation

Chef de file sur l'Autoroute H₂O
Paving the Way on the Hwy H₂O

• Leo Ryan

56 PORTRAIT

Roman Gralewicz



Legendary seafarer champion leaves the helm
Le légendaire champion des marins quitte la barre

• Leo Ryan

65 Arctic Shipping

Flaws in Ottawa's Arctic efforts criticized

L'inaction d'Ottawa dans l'Arctique est dénoncée

• Leo Ryan

70 Focus

71 JOURNAL

82

Calendar of Events
Calendrier des événements

83

La page de
l'AGGIMQ

84

Advertisers
Annonceurs

Le programme Shiprider se prépare pour les Jeux Olympiques

Shiprider operations focus on Olympics

Le 26 mai 2009, j'ai eu le privilège d'être témoin de la signature d'un important accord historique entre les États-Unis et le Canada. La secrétaire à la Sécurité intérieure des États-Unis, Janet Napolitano, et le ministre de la Sécurité publique du Canada, Peter Van Loan, ont signé l'accord «Shiprider», connu sous le titre officiel d'«Accord-cadre sur les opérations intégrées transfrontalières maritimes d'application de la loi entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique».

Cet accord définit les mécanismes permettant aux agents de la Garde côtière des États-Unis (USCG) et de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) de collaborer en tant qu'agents maritimes transfrontaliers d'application de la loi sur les bateaux de la USCG ou de la GRC évoluant dans les eaux transfrontalières. Avant la signature de cet accord, les agents de la USCG et de la GRC qui intervenaient dans les eaux que traverse notre frontière maritime commune n'avaient de pouvoirs d'application de la loi que de leur côté de la frontière maritime internationale et étaient impuissants à arrêter les criminels dès que ceux-ci avaient traversé la frontière.

L'accord Shiprider permet à des équipages mixtes de l'USCG et de la GRC d'exercer leurs pouvoirs respectifs pour faire respecter la loi des deux côtés de la frontière maritime Canada-États-Unis, ce qui contribuera au succès des efforts déployés par nos deux nations pour combattre la criminalité transfrontalière. L'accord ne s'applique que sur l'eau et il respecte parfaitement la souveraineté de chaque pays tout en empêchant les criminels ou toute personne animée de mauvaises intentions de se servir de la frontière maritime pour échapper à une arrestation ou commettre un crime impunément. Sur un navire ayant à son bord des agents des deux pays, toute activité d'application de la loi sera dirigée par la Gendarmerie royale du Canada dans les eaux canadiennes et par la Garde côtière des États-Unis dans les eaux étasuniennes.

Le programme Shiprider est issu d'une opération limitée qui visait à assurer conjointement la sécurité aux États-Unis et au Canada sur la rivière Detroit lors du Super Bowl de 2005 à Detroit. L'opération eut un tel succès qu'on décida d'en tester et perfectionner les modalités pendant 52 jours en 2007 sur certaines parties de la Voie maritime du Saint-Laurent. Cette opération de 2007 a permis à la USCG et à la GRC de se pencher sur les pouvoirs, normes de formation et modes opératoires des deux organismes afin d'entamer le processus de fusion de nos équipages aux fins de l'application du droit maritime. Le concept a immédiatement prouvé sa valeur. Au cours de l'opération de 2007,

On May 26, 2009, I had the privilege of witnessing the signing of an important and historic agreement between the United States and Canada. The U.S. Secretary of Homeland Security, Janet Napolitano, and the Canadian Minister of Public Safety, Peter Van Loan, signed the "Shiprider" agreement, formally known as the "Framework Agreement on Integrated Cross-Border Maritime Law Enforcement operations between the Government of the United States of America and the Government of Canada."

This agreement outlines the mechanism for officers of the United States Coast Guard (USCG) and the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) to work together as "cross-border maritime law enforcement officers" on either USCG or RCMP boats operating on the shared waters between our two countries. Before the advent of this agreement, USCG and RCMP officers operating along our shared maritime boundary only had law enforcement authority up to their respective international maritime border and were powerless to stop criminals once they had crossed into the other country.

Now under the new Shiprider agreement, combined USCG and RCMP crews will be able to use their respective authorities to conduct law enforcement operations seamlessly across the shared U.S. and Canada maritime border in support of our two nations' ongoing efforts to fight cross-border crime. The agreement applies only on the water and fully respects the sovereignty of each country, yet ensures that criminals and others with ill intent will no longer be able to use the maritime border to escape apprehension or to facilitate crime. When boats have officers from both countries on board, all law enforcement activity in Canadian waters will be led and directed by the Royal Canadian Mounted Police and in U.S. waters by the U.S. Coast Guard.

The Shiprider program grew out of a limited operation to provide joint U. S. and Canadian security on the Detroit River during the 2005 Super Bowl in Detroit. The success of this effort led to further testing and refinement over a 52-day period in 2007 along parts of the St Lawrence Seaway. This 2007 operation gave the USCG and the RCMP the opportunity to examine each agency's authorities, training standards and operating procedures in order to begin the process of merging our crews for maritime law enforcement. The concept immediate-



Rear Admiral Peter Neffenger District Commander, Ninth Coast Guard District.

Contre-amiral Peter Neffenger, commandant de district, Neuvième district.

United States Coast Guard

les équipages mixtes ont intercepté plusieurs contrevenants qui tentaient de faire passer la frontière illégalement à des drogues et de la contrebande. Ils ont saisi 214 livres de marijuana et plus d'un million de cigarettes illégales tout en procédant à l'arrestation des coupables. Le prochain déploiement Shiprider est prévu pour les Olympiques de 2010 à Vancouver. Pour s'y préparer, des équipages de la USCG et de la GRC suivent des séances de formation et procèdent à des exercices communs pour approfondir les leçons apprises dans les opérations précédentes.

Les États-Unis et le Canada entretiennent des relations aussi étroites qu'uniques et ils partagent une longue histoire de collaboration pour assurer la sûreté et la sécurité à leur frontière commune. La Garde côtière des États-Unis est heureuse de s'associer à la Gendarmerie royale du Canada pour ajouter un autre important chapitre à cette histoire. **M**



Crews of RCMP and USCG prepare a Shiprider exercise.
Des équipages de la GRC et de la USCG préparent un exercice Shiprider.

ly proved its value. During the 2007 operation combined crews intercepted a number of individuals attempting to smuggle illegal drugs and contraband across the border. Of particular note were the seizures of 214 pounds of marijuana and over one million illegal cigarettes along with the arrests of the individuals responsible. The next Shiprider deployment is scheduled during the 2010 Olympics in Vancouver.

In preparation, USCG and RCMP crews have been conducting joint exercises and training to build upon the lessons learned during previous operations.

The United States and Canada share a unique and close relationship and have a long history of working cooperatively to keep our shared border safe and secure. The United States Coast Guard is privileged to partner with the Royal Canadian Mounted Police to add yet another important chapter to that history. **M**



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



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Proposition pour promouvoir la souveraineté du Canada sur l'Arctique

Depuis quelques années, le gouvernement conservateur minoritaire a louablement annoncé plusieurs initiatives majeures pour affirmer la souveraineté du Canada sur la côte arctique en général et le Passage du Nord-Ouest en particulier. Il a été critiqué dernièrement pour n'avoir pas répondu aux attentes quant aux infrastructures et à la présence navale (voir compte rendu de la Conférence sur le transport maritime dans l'Arctique dans le présent numéro du *Maritime Magazine*). Il n'en reste pas moins que le gouvernement actuel est celui qui a élaboré la politique canadienne la plus complète de l'histoire concernant l'Arctique.

Comme l'ont démontré différentes études sur le réchauffement planétaire, la glace de l'Arctique fond rapidement et on y prévoit même des étés sans glace d'ici 2030, ce qui offrirait à la navigation commerciale une route plus courte entre l'Asie et l'Europe. Un énorme point d'interrogation subsiste cependant pour les opérations à longueur d'année dans tout le Passage du Nord-Ouest à cause des multiples impondérables et contraintes.

Dans ce contexte, il est évident que le Canada doit, avant toute chose, négocier un bon accord avec les États-Unis – non seulement pour faire reconnaître sa souveraineté, mais aussi pour protéger l'environnement, la population inuite et les espèces sauvages de la région contre la menace que représentent l'intensification du transport maritime et la mise en valeur des ressources.

À cet égard, deux influents spécialistes canadiens du droit international, le professeur Michael Byers de la Université de la Colombie-Britannique et la professeure Suzanne Lalonde de l'Université de Montréal, présentent neuf recommandations dans un long article préparé pour l'influent *Vanderbilt Journal of Transnational Law*. Selon eux, «le gouvernement canadien, au lieu de compter sur le silence pour conforter sa position en droit, devrait plutôt chercher des façons de faire accepter sa position par les États-Unis, les autres pays concernés et les compagnies maritimes réputées».

Les auteurs font valoir que pour parvenir à un accord, il faudra suivre «deux axes de mise en confiance distincts mais reliés: d'une part, renforcer énormément les capacités de maintien de l'ordre, de recherche et de sauvetage, de déglacage et autres du Canada dans le passage du Nord-Ouest; et d'autre part, améliorer la coopération entre les deux pays pour relever les défis que pose le transport maritime dans le Nord. Tout cela nécessite une coordination fondée sur un

Proposal for advancing Canada's Arctic sovereignty

Over the past few years, the minority Conservative government has commendably announced a number of major initiatives to reinforce its sovereignty claims on the Arctic coast in general and the Northwest Passage in particular. It has recently prompted criticism for not living up to expectations on infrastructure and naval presence issues (see separate report of Arctic shipping conference in this edition of *Maritime Magazine*). But the fact remains that the current federal government has elaborated the most comprehensive Canadian policy in history on the Arctic.

As various studies on global warming have shown, the Arctic ice is melting quickly, with the prospect of forecast ice-free summers by 2030 offering the shortest route between Asia and Europe for commercial shipping. Year-around operations across the entire Northwest Passage represent a huge question mark due to the many imponderables and constraints.

Within the above context, it is obvious that Canada must, above all, negotiate a good understanding with the United States – not only to gain recognition of its sovereignty but to protect the environment, the Inuit population and the threatened wildlife in the region amidst increased shipping activity and resource development.

In this connection, two influential Canadian international law experts, Prof. Michael Byers of the University of British Columbia and Prof. Suzanne Lalonde at the Université de Montréal, have outlined nine recommendations in a lengthy paper for the authoritative *Vanderbilt Journal of Transnational Law*. They argue that “the Canadian government, instead of hoping that silence will somehow secure its legal position, should be seeking ways to make that position work for the United States, other responsible countries and reputable shipping companies.”

The authors stress that finding an agreement “will require two separate but related tracks of confidence-building: on the one hand, a significant strengthening of Canada's policing, search and rescue, icebreaking and other capabilities along the Northwest Passage; and, on the other hand, improved cooperation between the two countries with respect to the challenges posed by shipping across the North. All of which requires coordination, based on sustained diplomacy engagement.”



Alejandra Aguirre

Prof. Michael Byers, University of British Columbia.



Leo Ryan

Prof. Suzanne Lalonde, Université de Montréal.

engagement diplomatique soutenu».

L'hiver dernier, les professeurs Byers et Lalonde ont pris contact avec Paul Celluci, ambassadeur des États-Unis à l'époque, pour proposer un «modèle de négociation» qui placerait des balises pour la diplomatie officielle. Pendant une journée et demie, les auteurs ont rencontré deux équipes d'experts non gouvernementaux dans la salle de conférence de la section canadienne de la Commission mixte internationale à Ottawa.

On s'est d'abord mis d'accord sur les raisons de l'urgence de pourparlers bilatéraux à cause de l'intensification de la navigation maritime dans le Nord qui augmente les risques pour l'environnement et la sécurité (y compris des risques d'infiltration terroriste). On s'est aussi entendu sur le fait que la longue histoire de coopération entre le Canada et les États-Unis dans l'Arctique (pour la défense et dans d'autres secteurs) rendait possible un accord bilatéral.

Les participants ont premièrement recommandé que les deux pays élaborent des règles, des normes et des mécanismes d'exécution parallèles pour les zones de notification et d'interdiction des eaux septentrionales de l'Alaska et du Canada. Cela signifierait notamment que Washington devrait mettre en place dans l'Arctique un dispositif obligatoire d'enregistrement des navires qui protégerait en particulier les approches occidentales du Passage du Nord-Ouest – dispositif qui tiendrait à distance les navires suspects et alerterait le Canada à l'arrivée de navires étrangers.

Selon les auteurs, cela permettrait au Canada de transformer ensuite son actuel système volontaire d'enregistrement des navires dans l'Arctique (NORDREG) en mesure obligatoire, sans crainte de voir les États-Unis s'y opposer.

Deuxièmement, les deux pays devraient se partager la surveillance maritime dans les eaux du Nord et améliorer les capacités de surveillance.

Troisièmement, les deux pays devraient s'inspirer des lois canadiennes de protection de l'environnement déjà sévères pour resserrer les normes de navigation, de sécurité, de construction et d'exploitation des navires.

Last winter, Prof. Byers and Prof. Lalonde contacted the then U.S. Ambassador, Paul Celluci, to suggest a “model negotiation” to delineate the path for official diplomacy. For a day and a half, the authors met with two teams of non-governmental experts in the boardroom of the Canadian section of the International Joint Commission in Ottawa.

They began by agreeing on the reasons why bilateral talks were urgently needed in light of increased northern shipping being accompanied by heightened environmental and security risks (including terrorist infiltration). They also agreed that the long history of Canada-U.S. co-operation in the Arctic (in defence and other areas) opens up the potential for a bilateral accord.

The first recommendation of the participants was for the two countries to develop parallel rules, standards and enforcement mechanisms for notification and interdiction zones in the northern waters of both Alaska and Canada. Among other things, this would see Washington adopt a mandatory Arctic shipping registration scheme that would notably protect the western approaches of the Northwest Passage – thereby keeping suspect vessels at bay and alerting Canada about coming foreign ships.

The authors point out that, as a result, Canada could change its present voluntary Arctic shipping registration system (NORDREG) into a mandatory measure without fear of U.S. objection.

Secondly, the two countries should share maritime surveillance in northern waters and develop further surveillance capabilities.

Thirdly, it is recommended that the two countries build on Canada's already strict environmental protection laws by developing still more advanced navigation, safety and ship construction and operation standards.

Fourth, the U.S. and Canada should cooperate on

Quatrièmement, les États-Unis et le Canada devraient collaborer afin d'établir, pour les eaux septentrionales de l'Alaska et du Canada, des voies de navigation, des dispositifs de gestion du trafic et des plans d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. De tels plans existent déjà pour les Grands Lacs, les côtes atlantique et pacifique et la mer de Beaufort.

Cinquièmement, les deux pays devraient «se pencher ensemble sur les préoccupations concernant l'immigration et la recherche et le sauvetage que suscite l'augmentation du nombre de paquebots de croisière qui circulent dans les eaux du Nord».

Sixièmement, les deux pays devraient de toute urgence acquérir de nouveaux brise-glaces pour remplacer les navires vieillissants des deux gardes côtières.

Septièmement, les deux pays devraient développer des infrastructures de sécurité, y compris des aides à la navigation et éventuellement de nouvelles installations portuaires, pour faciliter la navigation dans le Nord.

Huitièmement, le Canada et les États-Unis devraient utiliser au maximum les pouvoirs légaux étendus qu'ils possèdent déjà sur les navires qui se dirigent vers des ports du Canada ou des États-Unis ou en repartent et qui sont immatriculés dans l'un ou l'autre des deux pays.

Neuvièmement, il faudrait créer une commission Canada-États-Unis de la navigation dans l'Arctique pour favoriser le dialogue, réaliser des études et proposer des politiques en matière de navigation, de protection de l'environnement, de sécurité, de sûreté et de développement durable.


Les revendications du Canada ne constituent pas un «dangerous précédent»

Dans un passage clé de l'article, les auteurs réfutent la thèse selon laquelle la reconnaissance de la souveraineté du Canada créerait un précédent dangereux pour les États-Unis en compromettant leur libre accès à des voies de navigation stratégiques ailleurs dans le monde.

«Même si la crainte de créer un précédent est très compréhensible, elle n'est nullement fondée», soutiennent les auteurs.

«Le Passage du Nord-Ouest n'est pas et n'a jamais été un détroit international», affirment-ils et ils font observer que «le critère établi dans l'affaire du détroit de Corfou semble appuyer les revendications du Canada, à cause de la rareté de voyages non consensuels à ce jour».

Les auteurs font valoir que le Passage du Nord-Ouest est «très différent de la majorité des détroits internationaux réels ou potentiels qu'on trouve dans d'autres parties du monde en raison de la présence historique de glace pluriannuelle épaisse et dure». Cette caractéristique distinctive est reconnue dans l'article 234 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS).

Les auteurs allèguent qu'un accord bilatéral Canada-États-Unis ne déstabiliserait pas d'autres régimes de traité comme ceux qui font du détroit de Malacca et du détroit de Torres des détroits internationaux. «Au contraire, un accord bilatéral canado-américain, tout particulièrement s'il était suivi d'une douzaine d'accords identiques entre le Canada et d'autres alliés, retirerait au moins partiellement le Passage du Nord-Ouest du domaine du droit coutumier international pour le soumettre à un nouveau régime *sui generis*.» 

the establishment of shipping lanes, traffic management schemes and oil spill response plans for the northern waters of both Alaska and Canada. Such plans already exist for the Great Lakes, Atlantic and Pacific coasts and the Beaufort Sea.

Fifth, the two countries should “cooperatively address the immigration and search-and-rescue concerns arising from the increasing number of cruise ships in northern waters.”

Sixth, both countries are urged to acquire new icebreakers, replacing their ageing Coast Guard vessels.

Seventh, the two countries should develop safety infrastructure, including navigation aids and possibly new port facilities in support of northern shipping.

Eighth, Canada and the United States should make maximum use of the wide legal powers they already possess over vessels, either sailing to or from Canadian or U.S. ports and registered in one or the other country.

The 9th recommendation calls for the creation of a U.S.-Canada Arctic Navigation Commission to promote dialogue, conduct studies and make policy proposals on navigation, environmental protection, security, safety and sustainable development.


Canada's claim not 'a dangerous precedent'

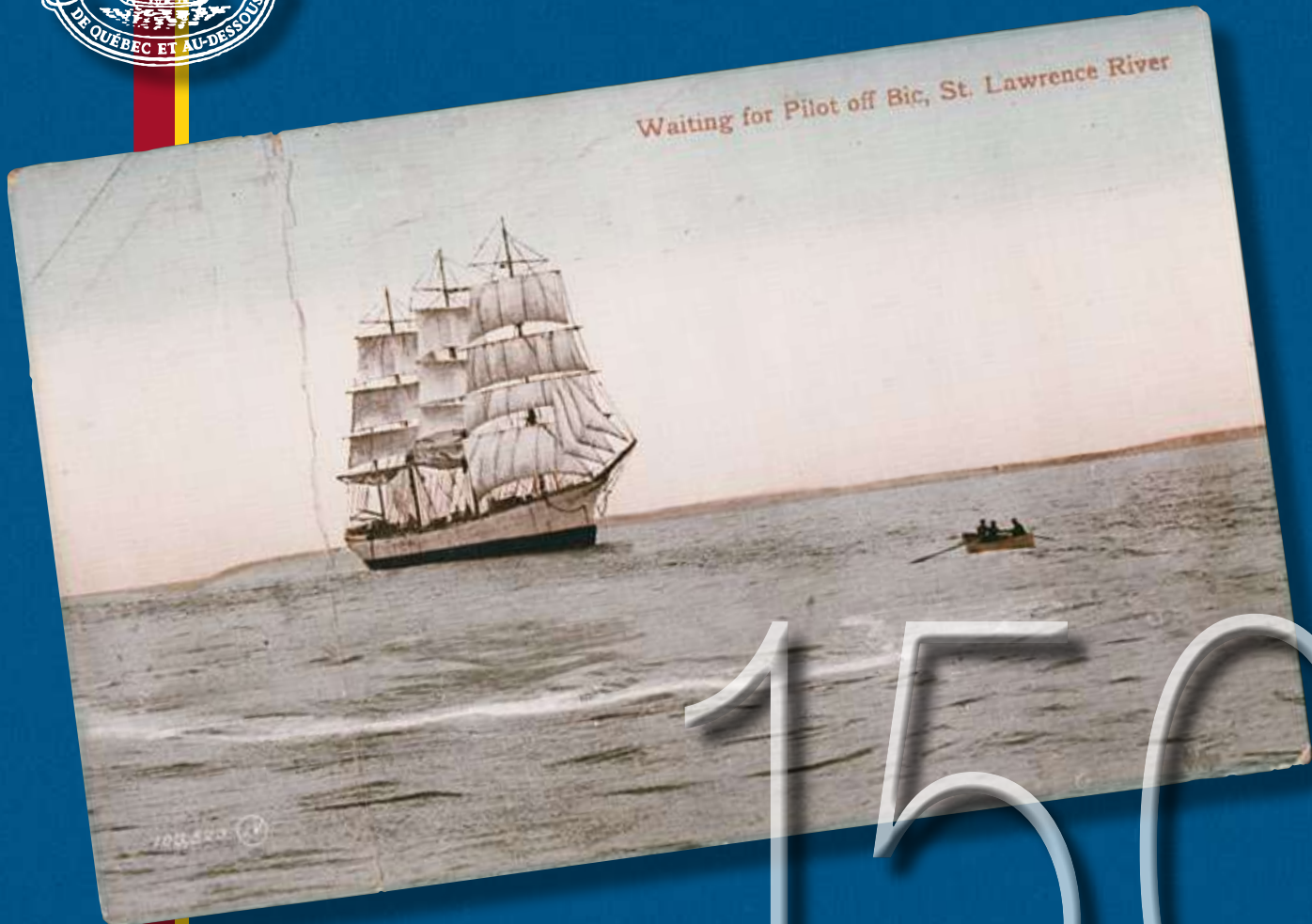
According to the authors, in one of the paper's key sections, recognizing Canada's sovereignty claim “would not create a dangerous precedent” for the United States by allegedly jeopardizing U.S. access to strategic waterways in other parts of the world.

“Although the fear about a precedent can readily be understood, it is misplaced,” the paper states.

“Rather the position is that the Northwest Passage is not and has never been an international strait,” the authors affirm before observing that “the criteria set out in the *Corfu Channel* case would seem to support this claim, given the paucity of non-consensual voyages to date.”

They declare that the Northwest Passage is “readily distinguishable from most real or potential international straits elsewhere because of the historic presence of thick, hard multi-year ice.” This distinguishing characteristic has been recognized in Article 234 of the UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS).

The authors argue that a U.S.-Canada bilateral agreement would not destabilize other treaty regimes such as those maintaining the Strait of Malacca and Torres Strait as international straits. “To the contrary, a bilateral Canada-U.S. agreement, especially if followed by a dozen or so more identical agreements between Canada and other allies, would at least partly remove the Northwest Passage from the realm of customary international law and subject it to a new *sui generis* regime.” 



Waiting for Pilot off Bic, St. Lawrence River

150

Le Saint-Laurent...
un fleuve qui commande le respect.

*The St. Lawrence...
A continental waterway that commands respect.*



CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT

150 ans au service du Saint-Laurent
150 years of service for the St. Lawrence

418-692-0444

www.pilotesbsl.com



Andrew Livingstone

Les conteneurs en Nouvelle-Écosse: les perspectives

Pour certains, les projets de construction de nouveaux terminaux à conteneurs à Sydney et dans le détroit de Canso (N.-É.) sont très optimistes, alors que pour d'autres, ils sont carrément farfelus. À une époque où l'économie mondiale est toujours en crise et où les incertitudes du commerce international forcent à remettre à plus tard les projets de terminaux un peu partout dans le monde, on continue d'aller de l'avant en Nouvelle-Écosse.

Laurentian Energy est l'entreprise privée locale qui veut construire le terminal dans le parc industriel Sydport du port de Sydney. Elle compte sur un bailleur de fonds français, Galaxy SARL, groupe spécialisé dans les investissements dans les infrastructures. Il y a quelques mois, lorsque le projet a été annoncé, Galaxy semblait impatiente d'en voir démarrer la première phase, mais depuis le début de la récession, la compagnie est silencieuse. Elle n'a pas réitéré récemment sa volonté ferme d'aller de l'avant avec le projet. Certains y voient un signe d'hésitation.

Entre-temps, le Sydney Marine Group, de concert avec la Société des ports de Sydney, a lancé une demande de propositions pour le dragage du chenal de 8,5 kilomètres à l'embouchure du port de Sydney. Les travaux porteront la profondeur du chenal à 17 mètres environ d'ici la fin de 2010.

Le port pourra alors accueillir des navires à plus fort tirant d'eau. Même si le terminal projeté ne voit jamais le jour, un chenal plus profond permettra à des navires charbonniers plus lourdement chargés de venir approvisionner la centrale de la Nova Scotia Power à Lingan près de Sydney et sera également essentielle pour les exportations de charbon si la mine Donkin, voisine du port, entre en production, peut-être d'ici un an ou deux.

Selon les promoteurs, le terminal de Sydney pourrait devenir une plaque tournante pour les navires de 8 000 et 10 000 EVP dont les experts-conseils de l'industrie leur font miroiter l'arrivée par le canal de Suez.

Au détroit, à environ deux heures de route à l'ouest de Sydney, Melford International Terminals Inc. de Halifax, a aussi l'oeil sur les grands navires. Melford prévoit entrer en activité en 2012, mais il ne serait pas surprenant que ce calendrier soit repoussé. Le projet a reçu des visas environnementaux conditionnels et certains travaux de génie sont déjà en cours.

Les plans prévoient des aménagements de 300 millions de dollars et un parc logistique de 1 500 acres. Toutefois, des sceptiques prétendent que 300 millions de dollars ne suffiront pas à couvrir les coûts du projet. Le porte-parole de Melford, Richie Mann, soutient que le projet intéresse énormément des lignes de navigation et des ins-

Assessing outlook for Nova Scotia container projects

Some may call plans to build new container terminals in Sydney and at the Strait of Canso in Nova Scotia, highly optimistic. Others may say it's downright foolish. At a time when the global economy continues to struggle and terminal projects are being shelved at various locations around the world because of the uncertainty in global trade, Nova Scotia interests say they are pushing forward with their developments.

Laurentian Energy is the local private concern that wants to build the terminal in Sydney Harbour at Sydport Industrial Park. It has a French financial backer, Galaxy SARL, a transportation infrastructure equity fund. Galaxy was highly motivated to get the first phase of the project underway several months ago when it was announced but since the recession Galaxy has been quiet. The company hasn't said lately if it is still as keen on moving forward with the project. There has been some speculation that Galaxy may be pulling back a bit.

In the meantime, the Sydney Marine Group in conjunction with the Sydney Ports Corporation, has called for a request for proposals to dredge the 8.5 kilometre channel at the mouth of Sydney Harbour. That will take the depth down to about 17 metres by the end of 2010.

This will open the port to deeper draft ships. Even if the terminal project doesn't happen, the deeper channel will allow for heavier laden coal vessels which supply coal to Nova Scotia Power at Lingan, near Sydney and will also be essential for coal exports if the Donkin mine, near the port, starts producing. That could happen within the next year or two.

Developers have thoughts of the Sydney container terminal being a hub for the 8,000 and 10,000 TEU ships they have been led to believe by industry consultants will be coming their way through the Suez Canal.

At the Strait, about a two hour drive west of Sydney, Melford International Terminals Inc. of Halifax, also has its sights set on the big ships. Melford plans to be operational in 2012 but it wouldn't be a surprise to anyone if that time line gets pushed back. The project has received conditional environmental approvals and there has been some engineering work underway.

Plans call for a \$300 million development with a 1,500 acre logistics park although there are skeptics who say \$300 million won't be nearly enough to cover the costs of the project. Melford spokesman Richie Mann says there is a lot of interest from the shipping lines and financial institutions in the project. However, there has been no news of any financial people actually committing money.

Originally Melford had hopes of SSA Marine of Se-

Karen Oldfield, President and CEO, says Port of Halifax is well positioned when markets recover in 2010 thanks, in part, to infrastructure investments and “aggressive business development efforts.”

Selon Karen Oldfield, la présidente-directrice générale de l'APH, le Port de Halifax sera en bonne position quand la reprise s'installera en 2009 grâce à des investissements dans les infrastructures et à «des efforts agressifs de développement de la clientèle».

titutions financières. Les premiers engagements financiers concrets se font cependant toujours attendre.

Initialement, Melford avait l'espoir que SSA Marine de Seattle exploite le terminal et que CenterPoint Properties de Chicago aménage le parc logistique. Toutefois, les deux sociétés se sont retirées.

M. Mann affirme que ces retraits ne le découragent pas, qu'ils font partie du cours normal des affaires. Il a déclaré que Cyrus Capital Partners LP avait remplacé CenterPoint pour le financement.

Le projet Melford a reçu un appui inattendu récemment lorsque le sénateur Stephen Greene de Halifax a émis l'opinion qu'il faudrait déménager à Melford les opérations conteneurisées du Port de Halifax.

Le sénateur Greene crée une commotion

Le sénateur Greene ne croit pas que Halifax soit capable d'accueillir les grands navires de demain. Il pense que les opérations conteneurisées devraient être transférées dans des zones urbaines moins encombrées. Cette opinion n'est évidemment partagée ni par le premier ministre Darrell Dexter, ni par le CN ni par l'Administration portuaire de Halifax, entre autres.

Beaucoup estiment que si Melford voit le jour, il s'agira d'un concurrent pour les terminaux de Halifax. De son côté, M. Mann croit, en se fiant aux projections des experts-conseils, que les cargaisons qui afflueront vers la côte Est en provenance de Chine, d'Inde et d'autres pays asiatiques, seront bien suffisantes pour tous.

À l'heure actuelle, bien malin qui peut dire quand cela se produira. Selon des analystes de l'industrie, quatre ou cinq ans pourraient s'écouler avant que les volumes de marchandises ne reviennent à leur niveau pré-récession et qu'alors, les taux de croissance annuels prévisibles seraient d'environ 3 %.

Selon les chiffres du troisième trimestre de 2009, le trafic conteneurs était en baisse d'environ 7% dans le port par rapport au même trimestre de 2008 et de 19 % dans l'ensemble depuis le début de l'année.

Pourtant, la présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Halifax, Karen Oldfield, affirme: «Le Port de Halifax sera en bonne position quand la reprise s'installera. Au cours de la dernière année, nous avons attiré cinq nouveaux transporteurs chez nous et nous avons désormais 19 lignes de navigation reliant les clients du Port de Halifax à 150 pays.»

M^{me} Oldfield prévoit que la récession va continuer de limiter les volumes de marchandises en 2010, mais le port a réagi en continuant d'investir dans les infrastructures et de soutenir les efforts de marketing conjugués dans le marché cible. «En 2010, nous allons continuer de travailler sur les deux fronts: des investissements dans les infrastructures et des efforts persuasifs de développement de la clientèle.»



HPA

attle, being the terminal operator and CenterPoint Properties of Chicago, being the developer of the logistics park. However, both of those companies have backed away.

Mr. Mann affirms he is not discouraged by the withdrawal of these companies and chalks it up to the normal course of business. He said CenterPoint has been replaced as a financier by Cyrus Capital Partners LP.

The Melford project got some unexpected support recently when Halifax Senator Stephen Greene suggested that the container terminal operations in the Port of Halifax should actually be moved to Melford.

Senator Greene creates a buzz

Senator Greene doesn't feel Halifax is capable of handling the big ships of the future and the container operations should be transferred to less congested urban areas. His ideas were of course not supported by Premier Darrell Dexter, CN or the Halifax Port Authority, just to name a few.

If the Melford project gets built, many see it as a potential competitor for the long established terminals in Halifax despite the fact Mr. Mann feels, based on consultant's projections, there will be lots of cargo for everyone coming to the East Coast from China, India, and other Asian countries.

When that might happen be could be anyone's guess at this point. Industry analysts are saying it could be four or five years before cargo is back to pre-recession levels and once it does return, the long term projection is annual growth rates of about three per cent.

Third quarter 2009 figures showed the port was down about 7% in TEUs over the same quarter in 2008. Overall it was down about 19% in year-to-date figures.

However, Halifax Port Authority President and CEO Karen Oldfield asserts: “The Port of Halifax is well positioned when markets recover. During the past year we added five carriers to the mix and now have 19 shipping lines connecting Port of Halifax customers to 150 countries.”

Ms. Oldfield anticipates the recession will continue to affect cargo volumes in 2010 but the port has responded by continuing to invest in infrastructure and to sustain joint marketing efforts in target market. “Into 2010, we will continue our work on both fronts - investments in infrastructure and aggressive business development efforts.”





Leo Quigley

Les expéditions de céréales augmentent envers et contre tout

Dans l'année de récolte 2008-2009, l'hiver a été particulièrement difficile pour les deux grands chemins de fer de l'Ouest canadien. Les températures extrêmes moyennes en décembre 2008 et en janvier, février et mars 2009 ont plongé à 35,3 °C au-dessous de zéro à Canmore (Alb.), contre 20,3 °C au-dessous de zéro pendant la même période l'année précédente avec des précipitations totales de 28 mm par rapport à 13 mm environ.

Les abondantes chutes de neige ont provoqué la fermeture des cols et des avalanches tandis que le froid extrême causait des bris d'équipement et obligeait à raccourcir les trains à cause d'une pression d'air de freinage insuffisante. Tout cela compliquait la vie des équipes de train et de celles qui devaient garder ouvertes les lignes principales dans les Prairies et dans les cols traîtres de la Colombie-Britannique et de l'Alberta.

Cependant, malgré tous ces obstacles, la Commission canadienne du blé réussissait à lancer son plus important programme d'exportation de blé en neuf ans et à expédier environ 18,5 millions de tonnes de blé, de blé dur et d'orge aux clients du Canada, soit 1 million de tonnes de plus que pour l'année de récolte précédente.

Grâce à ce programme accéléré, Port Metro Vancouver a pu exporter jusqu'en octobre de l'année en cours 4 937 791 tonnes de blé et 5 471 882 tonnes de semences de canola, comparativement à 4 155 709 tonnes de blé et 4 686 205 tonnes de semences de canola l'an dernier – c'était la première année que les exportations de canola surpassaient les exportations de blé.

C'est aussi cette hausse des exportations qui explique les déchargements record de wagons céréaliers au terminal Cascadia de Viterra à Port Metro Vancouver le 24 octobre: 323 wagons ont été déchargés en 24 heures, pulvérisant un record de 304 déchargements vieux de près de 15 ans.

Au Port de Prince Rupert, Prince Rupert Grain Inc. avait aussi manutentionné 3,9 millions de tonnes au 30 septembre, comparativement à 3,8 millions de tonnes pour toute l'année 2008.

De tels chiffres record pour une année de récolte où un hiver rigoureux rendait le transport difficile constituent un tour de force auquel ont contribué tous les intervenants du réseau de transport. Toutefois, une part du crédit est assurément attribuable à l'amélioration de la communication, notamment grâce au Tableau de bord de la chaîne logistique de Port Metro Vancouver, un site Web

Grain shipments conquer challenges

The winter of crop year 2008 – 2009 presented major challenges to Western Canada's two major railways with the average extreme temperatures for December 2008 and January, February and March 2009 at Canmore, Alberta, plunging to – 35.3 C compared to - 20.3 C during the same months in 2008. And, with total precipitation reaching 28 mm compared to roughly 13 mm the previous year.

The heavy snowfall led to blocked mountain passes and avalanches and the extreme cold led to broken equipment and shorter trains due to limited air pressure for braking. It's a combination that makes life difficult for the crews responsible for operating trains and keeping mainlines open across the Prairies and the treacherous mountain passes of British Columbia and Alberta.

But, in the midst of these transportation challenges, the Canadian Wheat Board was able to launch its largest wheat export program in nine years and ship roughly 18.5 million tonnes of wheat, durum and barley to Canada's customers; a 1 million-tonne increase from the previous crop year.

With this accelerated export program, to October of this year Port Metro Vancouver was able to export 4,937,791 tonnes of wheat and 5,471,882 tonnes of canola seed compared to 4,155,709 tonnes of wheat and 4,686,205 tonnes of canola seed last year – the first year canola exports through the port surpassed wheat exports.

These export volumes were also key to Viterra-owned Cascadia Terminal's record grain car unloads at Port Metro Vancouver on October 24 when 323 railcars were unloaded in a 24-hour period, shattering the record of 304 unloads achieved almost 15 years ago.

Throughput the Port of Prince Rupert, Prince Rupert Grain Inc. to September 30 had also reached 3.9 million tonnes compared to the 3.8 million tonnes handled for the entire year of 2008.

Hitting these high water marks during a crop year when severe winter weather made transportation difficult was a major accomplishment for everyone involved in the transportation system. However, part of the credit was clearly due to improved communication such as the Port of Metro Vancouver's Supply Chain Dashboard, a website

Viterra-owned Cascadia Terminal is biggest grain facility at Port Metro Vancouver.

Le terminal Cascadia, propriété de Viterra est le plus important terminal céréalier de Port Metro Vancouver.




conçu pour offrir à tous les participants de la chaîne logistique une meilleure compréhension en temps réel de ce qui se passe dans cette chaîne logistique. Le tableau de bord fournit des mesures de la productivité pour le transport maritime, le terminal, la main-d'œuvre, les chemins de fer et le port, et il fournit au port les renseignements nécessaires pour déceler les secteurs où la productivité pourrait être améliorée.

Séances de planification productives

Il faut aussi mentionner des initiatives comme les réunions tenues l'automne dernier qui ont permis aux exploitants des terminaux ainsi qu'aux représentants de Transports Canada, du Port et des chemins de fer de tenir des séances de planification afin d'élaborer un plan intégré pour faire face cette année aussi bien aux événements hivernaux prévisibles qu'à ceux qui ne le sont pas. Le plan est destiné à aider les intervenants à se préparer à toute éventualité et, plus important encore, à disposer de stratégies communes de rétablissement en cas de perturbations imprévues de la circulation ferroviaire.

Bien que le plan vise principalement le trafic intermodal, Scott Galloway, directeur du Commerce et du Développement à Port Metro Vancouver, a déclaré au *Maritime Magazine* qu'un processus de planification analogue était en cours pour le secteur du vrac.


«Nous travaillons à un outil pour effectuer des mesures et de la surveillance dans le secteur du vrac, a-t-il déclaré. Même si nous ne sommes pas encore rendus là, le secteur du grain a montré beaucoup de coopération et d'appui pour l'initiative.» 

designed to provide all participants in the supply chain with a better, real-time, understanding of what is happening in the supply chain. The dashboard offers shipping, terminal, labour, rail and port productivity measures and gives the port the information needed to identify opportunities for productivity improvements.

Productive planning sessions

As well, initiatives such as meetings this past fall where Transport Canada, the port, terminal operators and railways held planning sessions to develop an integrated winter plan to deal with both predictable winter events and unpredictable winter events this year. The plan is designed to help everyone involved to prepare for events and, most importantly, share a recovery plans for the unpredicted disruptions to rail traffic.

While the plan focuses primarily on intermodal traffic, Scott Galloway, Director Trade and Development for Port Metro Vancouver told *Maritime Magazine* that a similar planning process is in the works for bulk commodities.

"We are working on an initiative to measure and monitor the bulk sector," he said. "Although we're not there yet, the grains sector has shown a high degree of cooperation and support for the initiative." 



Richard Corfe

President and CEO, St. Lawrence Seaway Management Corporation

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

Une crise peut toujours être utile

Alors que la Voie maritime approchait la fin de l'année de son 50^e anniversaire, il était possible de croire à un état de crise. En effet, le trafic de marchandises était en baisse de plus de 30 %, ce qui se traduira par le plus faible niveau d'activité depuis 1961. Nous avons certes été touchés par l'importante récession, mais le trafic maritime a particulièrement souffert en raison du grand rôle joué en particulier par le minerai de fer et en général par l'industrie sidérurgique dans notre modèle d'entreprise actuel.

Nous savons que le changement est inévitable dans toute industrie. En constatant la forte concentration de fermetures d'usines dans le bassin des Grands Lacs, nous comprenons parfaitement la nécessité d'un changement dans nos propres activités. La belle époque des années 1970, quand nos écluses et chenaux étaient envahis par des lacquiers lourdement chargés de vrac, est pour ainsi dire révolue à jamais. Alors que l'industrie automobile se ressaisit, nombre des nouvelles usines sont situées dans les États du sud et le trafic correspondant passe par les ports du littoral et du golfe du Mexique.

Le trafic de vrac restera un élément central de l'activité de la Voie maritime dans les années à venir, et nous continuerons de servir fidèlement cet important segment de marché. Ce qui nous apparaît toutefois clairement est qu'un modèle d'entreprise viable pour la Voie maritime ne peut pas reposer uniquement sur les traditionnelles marchandises en vrac. Par conséquent, une grande part des initiatives que nous avons lancées visent à accueillir dans la Voie maritime de nouveaux navires et de nouvelles marchandises.

Nous poursuivons la mise au point de l'écluse de l'avenir, tirant tout le parti possible de l'infrastructure existante et recourant à la technologie pour réduire les obstacles à son utilisation. En particulier, nous redoublons d'efforts dans notre initiative visant à éliminer la nécessité d'utiliser des câbles pour amarrer les navires dans les écluses, grâce à un dispositif à vide. Nous pourrions ainsi recevoir tout un éventail de navires de la flotte mondiale aux dimensions de la Voie maritime qui ne peuvent pas actuellement emprunter notre réseau faute d'équipement spécifique. En même temps, nous offrirons un service plus rapide à nos clients actuels.

La crise à laquelle nous sommes confrontés est que malgré les efforts concertés des entités canadienne et américaine de la Voie maritime en vue d'apporter du changement, nous sommes entravés par des politiques gouvernementales qui dissuadent les exploitants de navires d'investir dans leurs

Never waste a crisis

As the Seaway was completing its 50th anniversary year, one could conclude that we are in a state of crisis. In effect, late in the 2009 season our cargo volume was off by more than 30%, which will result in the lowest level of Seaway activity since 1961. While we have all been impacted by the pronounced recession, our marine trade has been especially hard hit given the prominent role of iron ore, in particular, and the steel industry, in general, in our current business model.

We recognize that change is inevitable within any industry. In witnessing the heavy concentration of plant shutdowns within the Great Lakes basin, we are fully cognizant of the need for change in our own operations. The heady days of the 1970's when our locks and channels bustled with lakers brimming with bulk cargoes are, for all intents and purposes, gone forever. As the automotive trade regroups, many of the new plants are located in southern states, shifting trade south to ports on the coasts and on the Gulf.

The bulk trade will remain a core element of Seaway business in the years to come, and we remain committed to serving this key market segment. What we fully realize is that a sustainable Seaway business model cannot be based upon our traditional bulk cargoes alone. Consequently, many of our initiatives currently underway focus on opening up the Seaway to new vessel and new cargo movements.


We are pressing ahead with the development of the Lock of the Future, maximizing the use of the current infrastructure and applying technology to reduce barriers to use. In particular we are firming up our initiative to eliminate the need to use wire lines to secure vessels in the locks by implementing vacuum mooring. This approach will enable us to welcome an array of Seaway sized vessels from the world's fleet, which at present cannot transit our system as they are not "Seaway fitted", while speeding up service to our current customers.

The crisis we face is that even with concerted efforts on the part of the Canadian and U.S. Seaway entities to bring about change, we find ourselves hemmed in by government policies that discourage ship operators from making new investments in their

Seaway operations. Factors ranging from the 25% vessel import duty (finally being addressed) to the U.S. Harbor Maintenance Tax and a host of other regulatory burdens on both sides of the border sharply inhibit the development of new cargo streams.

Over and above this, new regulations have the potential to further hamper the efficient use of our unique transportation system. Any proposed regulation must be addressed in a holistic manner, giving due consideration to potential impacts on the economy, the environment and our quality of life.


New vessels, equipped with ballast water management systems and modern engines capable of burning low sulphur fuels are vital to our future. New services, taking advantage of the existing system are also necessary, as is the application of new technology to draw out the efficiency of the current infrastructure. It is this combination, working together, that will enable the marine mode to fully deliver on its promise of clean, congestion free cargo movements, delivered safely to their destination.

The Seaway is part of the solution. Together with the St. Lawrence River, it forms the foundation for the Ontario – Quebec Continental Gateway and Trade corridor and we look to this initiative to achieve real change. Without this, we are jeopardizing the future of the Seaway, and its ability to contribute for generations to come to our quality of life and economic prosperity. 

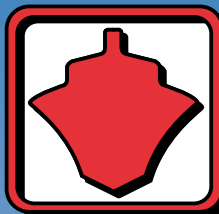
activités sur la Voie maritime. Il y a par exemple les droits de douane de 25 % à l'importation de navires (problème qui est finalement en voie d'être réglé), la taxe américaine pour l'entretien des ports et une variété d'embûches réglementaires des deux côtés de la frontière qui limitent fortement les nouvelles initiatives dans le domaine du fret.

Par surcroît, de nouveaux règlements risquent de nuire encore davantage à l'utilisation efficace de notre réseau de transport. Toute réglementation proposée doit être examinée dans une optique globale en tenant bien compte des répercussions possibles pour l'économie, l'environnement et notre qualité de vie.

De nouveaux navires dotés de systèmes de gestion de l'eau de ballast et de moteurs modernes pouvant fonctionner avec des carburants à faible teneur en soufre sont vitaux à notre avenir. Il faut aussi de nouveaux services profitant du réseau existant, et il faut exploiter la nouvelle technologie pour maximiser l'efficacité de cette infrastructure. Cette combinaison et cette collaboration permettront au mode maritime de réaliser pleinement son potentiel et d'assurer proprement, en toute sécurité et sans congestion, la livraison de marchandises à destination.

La Voie maritime fait partie de la solution. Avec le fleuve Saint-Laurent, elle constitue la base de l'initiative Porte continentale et Corridor de commerce Ontario-Québec qui promet d'apporter un véritable changement. Si nous n'agissons pas, nous compromettons l'avenir de la Voie maritime et de sa capacité de contribuer à notre qualité de vie et à notre prospérité aujourd'hui et pour les générations futures. 

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



Michael Broad

President, Shipping Federation of Canada

Président, Fédération maritime du Canada

2009, sous le signe de la consolidation et de l'environnement

L'année qui se termine a été marquée par une diminution majeure du trafic maritime des deux côtés des Grands Lacs. Malgré cette réduction dans le volume des affaires, il n'y a eu aucune interruption de l'activité réglementaire sur le plan environnemental. De la mise en œuvre du permis développé par l'Environmental Protection Agency (EPA) régissant les rejets opérationnels des navires aux États-Unis jusqu'au dévoilement d'une proposition afin de désigner une zone de contrôle des émissions Canada-États-Unis, les facultés d'adaptation de l'industrie à de nouvelles conditions ont été testées au cours de l'année 2009 et continueront de l'être dans les prochains mois.

L'entrée en vigueur du permis de l'EPA le 6 février a permis à plusieurs États des Grands Lacs (incluant le Michigan, le Minnesota, le Wisconsin et New York) d'imposer, selon le cas, soit des exigences supplémentaires pour les rejets opérationnels des navires ou encore de faire reconnaître leur programme de permis pour les eaux de ballast. Malgré le fait que certains États reconnaissent la primauté et l'autorité de l'Organisation maritime internationale (OMI) en ce qui concerne les enjeux environnementaux de l'industrie, d'autres, tels que l'État de New York, ont choisi de poursuivre une trajectoire plus controversée. En effet, cet État a élaboré des exigences pour l'installation de systèmes de traitement des eaux de ballast à un standard 100 fois plus élevé que celui de l'OMI comme condition de transit dans ses eaux à partir de 2012. Aucune des technologies de traitement des eaux de ballast actuellement en développement ne peut répondre à ce standard; cette réglementation pourrait donc arrêter complètement le trafic maritime dans les eaux de l'État de New York en 2012.

La réduction des émissions atmosphériques pour les eaux intérieures et côtières fut un autre sujet de débat pour l'industrie. Suite au dépôt d'une proposition élaborée conjointement par le Canada et les États-Unis afin de réglementer les émissions atmosphériques dans les zones côtières, l'EPA a mis au point une proposition séparée visant à assurer des niveaux de réduction similaires pour les eaux intérieures américaines. Puisqu'une réglementation semblable est en voie de développement au Canada, nous encourageons fortement la coordination entre ces deux approches afin d'assurer un cadre réglementaire cohérent pour les opérateurs.

Au niveau international, la conférence de Copenhague visant à développer un nouvel instrument pour faire suite au protocole de Kyoto aura pour résultat de clarifier la

Environmental issues remain in the forefront

This past year saw business on both sides of the Great Lakes fall dramatically. However, despite this reduction in trade, there was no shortage of developments on the environmental front. From the implementation of the Environmental Protection Agency's (EPA) permit for vessel discharges to the unveiling of a proposal to designate a North American Emission Control Area (ECA), the industry's capacity to adapt to new and changing conditions was tested throughout 2009 and will undoubtedly continue to be tested in the months ahead.

The EPA permit, and its provisions for additional certifications by individual states, became effective on February 6 of this year. This opened the door to efforts by several Great Lakes states – including Michigan, Minnesota, Wisconsin and New York – to either impose additional requirements on ships or demand recognition of their own permit programs.

Although some of these states acknowledge the leadership and authority of the International Maritime Organization (IMO) with respect to marine environmental matters, others, such as New York, have chosen to pursue a more controversial and unilateral path. Indeed, New York has developed provisions that could ultimately block marine trade through the state (by 2012) by mandating all ships transiting its waters to fit ballast water treatment system that are 100 times more stringent than IMO standards. The problem with this, of course, is that treatment systems capable of meeting this standard do not currently exist.

The regulation of air emissions in internal and coastal waters is another topic that generated much discussion within the industry this year. Following the submission of a joint proposal from Canada and the U.S. to regulate air emissions in coastal areas, the EPA developed a separate proposal covering emissions in internal U.S. waters. We know that similar regulation will also be implemented in Canada, and will strongly encourage both countries to coordinate their approach to this issue.

At the international level, the recent Copenhagen Conference to develop a successor instrument to the Kyoto Protocol will likely result in the development of a greenhouse gas regime for shipping. Although there are several unknowns as to how such a regime will be

Keep it clean for them !

Afin qu'elles puissent continuer de respirer...

forme que le futur cadre réglementaire pour les gaz à effet de serre (GES) produits par la marine marchande prendra. Malgré les incertitudes à savoir comment un futur régime régissant les émissions de GES sera mis en application, l'industrie a déjà entrepris de réduire ces émissions. Une initiative clé en ce sens est la Politique environnementale de l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs, une approche proactive pour réduire l'empreinte environnementale de l'industrie maritime dans ce corridor de commerce, ce qui inclut les GES. Nous ne pouvons qu'applaudir cet effort, puisque cela démontre la volonté de l'industrie d'aller plus loin et permet d'identifier les leaders de l'industrie sur le plan environnemental. **M**



implemented, the industry has already introduced a number of measures to reduce its GHG emissions.

Key among these is the Green Marine Environmental Program, which is moving proactively to green the St. Lawrence-Great Lakes trade corridor by setting concrete GHG reduction targets. We can only applaud this and similar efforts undertaken by the industry, given that it illustrates the proactive approach that will ultimately distinguish the leaders from the followers on the environmental front. **M**

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

**The Great Lakes/St. Lawrence System
Le réseau Grands Lacs–Saint-Laurent**



On s’attendait généralement à une année décevante pour le 50^e anniversaire de la Voie maritime du Saint-Laurent à cause de la conjoncture économique difficile. Cependant, vu la sévérité de la récession mondiale, la saison de navigation commerciale a été la pire depuis 1961 pour les transporteurs canadiens des Grands Lacs. Le trafic par la Voie maritime a chuté de 40,8 millions de tonnes en 2008 à un total estimé à 32 millions de tonnes en 2009. Et la morosité n’a épargné ni les transporteurs intérieurs ni les transporteurs océaniques.

«De mémoire, c’est la pire année du réseau de la Voie maritime pour le transport maritime et les opérations terminales», a indiqué Paul Pathy, premier vice-président de Fednav, le plus important utilisateurs océanique de la voie de navigation.

There were wide expectations that difficult economic conditions would transform the St. Lawrence Seaway’s 50th anniversary year into a disappointing one. The global recession juggernaut, however, turned it into the worst commercial navigation season for Canada’s Great Lakes carriers since 1961, with Seaway traffic plunging from 40.8 million tonnes in 2008 to an estimated 32 million tonnes in 2009. For inland and ocean carriers alike, it was the same bleak story.

“It is the worst year of the Seaway system in memory for shipping and terminal operations,” remarked Paul Pathy, Executive Vice-President of Fednav Ltd., largest ocean-going user of the waterway.

“The number of Fednav vessels through the Seaway is down 50% from 2008, which was already down 25%

PERSPECTIVES 2010 OUTLOOK

Recession juggernaut hits Seaway carriers

La récession frappe durement les transporteurs de la Voie maritime

Leo Ryan

«Le nombre de navires de Fednav qui ont emprunté la Voie maritime a diminué de 50 % par rapport à 2008, année elle-même inférieure de 25 % à 2007», déclarait récemment M. Pathy au *Maritime Magazine*.

Selon le scénario classique, les navires de Fednav amènent l'acier vers les Grands Lacs et en repartent chargés de céréales, mais les expéditions d'acier ont considérablement diminué depuis cinq ans.

Bruce Bowie, président de l'Association des armateurs canadiens, qui représente des transporteurs intérieurs exploitant une flotte d'environ 70 navires, a déclaré que la flotte n'était pas exploitée à pleine capacité et que certains bâtiments étaient désarmés.

«Il est difficile de savoir ce que 2010 nous réserve, de dire M. Bowie. Une chose est sûre, la récession industrielle a eu un effet domino non seulement sur le minerai de fer,

from 2007," Mr. Pathy recently told *Maritime Magazine*.

The traditional scenario for Fednav has been steel in and grain out, but incoming steel shipments have dropped considerably in the past few years.

Bruce Bowie, President of the Canadian Shipowners Association, which represents domestic carriers operating a fleet of some 70 vessels, said the fleet has not been functioning at full capacity, with some vessels laid up.

"It is difficult to determine what 2010 holds," Mr. Bowie said. "One thing for sure, there has been a multiplier effect of the industrial recession on not only iron ore but on the coal needed for power."

In a column elsewhere in this issue, Richard Corfe, President and CEO of the St. Lawrence Seaway Management Corporation, summarizes the situation

mais également sur le charbon utilisé pour la production d'électricité.»

Dans un autre article du présent numéro, Richard Corfe, président et chef de la direction de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, résume ainsi la situation: «Même si nous avons tous été frappés par la récession sévère, notre commerce maritime est celui qui a été touché le plus durement à cause de la place importante que tiennent le minerai de fer en particulier et l'industrie de l'acier en général dans notre modèle de fonctionnement actuel.»

Pour 2010, M. Corfe prévoit «un lent redressement», compte tenu des signes indiquant que l'économie canadienne a commencé à sortir de la récession dans le quatrième trimestre et de la croissance modérée de 2 % environ du PIB que prévoient les analystes pour 2010.

On peut donc entrevoir au moins une faible lueur au bout du tunnel: la demande dans les aciéries nord-américaines et le secteur de l'automobile a semblé reprendre une certaine vigueur à la fin de 2009. Qui sait? La reprise pourrait peut-être s'installer plus rapidement que prévu.

Pour sa part, Collister Johnson jr, qui est à la tête de la Saint Lawrence Seaway Corporation dont le siège se trouve à Washington, estime que la Voie maritime doit faire valoir plus activement ses avantages pour l'environnement.

En ce qui concerne la réglementation, il a dit avoir bon espoir que le Congrès va approuver d'ici peu une proposition d'exempter de la taxe d'entretien portuaire le transport par eau de marchandises entre les ports intérieurs des États-Unis.

L'incertitude subsiste pour 2010

En interview, Pat Loduca, président et chef de la direction d'Upper Lakes Group, a déclaré: «On ne peut pas dire encore avec certitude à quelle sorte de reprise on aura affaire. Il pourrait s'agir d'une reprise intermittente ou lente dans un marché incertain.»

«Toute l'industrie maritime du sud-ouest de l'Ontario a souffert», d'indiquer M. Loduca, citant particulièrement les navires et de la réparation des navires de même que de la diminution des expéditions de charbon, de granulats de construction et de minerai de fer.

Upper Lakes est partenaire d'Algoma Central Corporation dans Seaway Marine Transport, qui gère la plus importante flotte d'autodéchargeurs et de vraquiers traditionnels du corridor maritime Grands Lacs-Saint-Laurent.

Interviewé par le *Maritime Magazine*, Dennis McPhee, vice-président, Ventes et Trafic maritime chez Seaway Marine Transport a affirmé que plusieurs signaux positifs nous permettent d'envisager la saison 2010 avec un «optimisme prudent». «Nos clients de l'acier semblent reprendre de la vigueur, l'avenir paraît plus rose pour l'industrie automobile et les perspectives sont assez bonnes pour les céréales, même si la morosité peut persister pour les granulats destinés aux projets de construction du Michigan et de l'Ohio.»

Tom Brodeur, vice-président, Marketing et Service à la clientèle à CSL, a noté qu'au début de la saison 2009, «CSL a eu fort à faire pour garder ses navires occupés. Deux grandes aciéries que nous desservons normalement

in these words: "While we have all been impacted by the pronounced recession, our marine trade has been especially hard hit, given the prominent role of iron ore, in particular, and the steel industry in general, in our current business model."

For 2010, Mr. Corfe anticipates "a slow comeback" amidst signs that the Canadian economy began climbing out of the recession in the fourth quarter and a moderate growth in GDP of about 2% is forecast by analysts in 2010.

There is, thus, at least a dim light at the end of the tunnel, with demand in the North American steel mills and automobile gaining some traction as 2009 wound to a close. And who knows? A recovery trend could develop more quickly than expected.

For his part, Collister Johnson Jr., head of the Washington-based Saint Lawrence Seaway Corporation, considers the Seaway must be more aggressive in touting its environmental benefits.

On the regulatory front, he recently expressed confidence that a proposed exemption of the Harbour Maintenance Tax from the waterborne transport of cargo between domestic U.S. ports will be approved by Congress in the near future.

Jury still out on 2010

In an interview, Pat Loduca, President and CEO of Upper Lakes Group Inc., said "the jury is still out on what kind of recovery will occur. It could be an intermittent or slow recovery in a tentative market."

"The entire marine industry in southwestern Ontario has suffered," Mr. Loduca said, pointing to ships, ship repair and reduced shipments in coal and construction aggregates as well as iron ore.

Upper Lakes is a partner with Algoma Central Corporation in Seaway Marine Transport, which manages the biggest fleet of self-unloaders and gearless bulkers on the Great Lakes/St. Lawrence maritime corridor.

Interviewed by *Maritime Magazine*, Dennis McPhee, Vice-President, Sales and Vessel Traffic, Seaway Marine Transport, said a number of positive signals allow one to be "cautiously optimistic" for the 2010 season. "Our steel customers are showing signs of life, the auto industry is looking brighter and grain is looking pretty good, though aggregates for construction projects in Michigan and Ohio may be flat."

Tom Brodeur, Vice-President, Marketing and Customer Service, Canada Steamship Lines, noted that at the beginning of the 2009 season "CSL was faced with a daunting task to keep their ships occupied. Two major steel facilities we normally service were shut down and other steel and construction customers had reduced volumes considerably.

"Despite starting the season with 30% of its fleet laid up, CSL initiated a plan to move things forward. With a very aggressive marketing team, a number of spot cargoes, in particular in the grain trade, were booked to keep the balance of the fleet busy. In



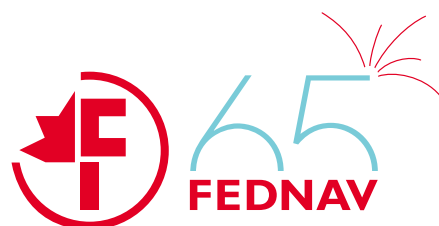
Fête accomplie

Congratulations on Maritime Magazine's 15th anniversary. See you on the Web!

Félicitations au Maritime Magazine pour son 15e anniversaire. Bon lancement sur le Web!



www.fednav.com



étaient fermées et d'autres clients des secteurs de l'acier et de la construction avaient réduit considérablement leurs volumes.

«Même si nous avons entamé la saison avec 30 % de notre flotte désarmés, nous nous sommes retrouvés les manches pour aller de l'avant. Grâce à une équipe de marketing très dynamique, nous avons mis la main sur plusieurs cargaisons spot, notamment de céréales, pour tenir occupée le reste de notre flotte. De plus, grâce à l'acquisition récente de vraquiers capables de traverser les océans, CSL a pu desservir les opérations d'un client clé en Europe ainsi qu'à Mobile en Alabama.

«En ce qui concerne les opérations d'US Steel au Canada, CSL a surtout transporté du coke métallurgique d'une usine des Grands Lacs à l'autre – un terme entièrement nouveau est venu se greffer à notre vocabulaire maritime, celui de "déstockage" d'une usine.»

Selon M. Brodeur, la combinaison de ces cargaisons additionnelles a finalement permis à CSL de réarmer cinq navires et de ne laisser inactif que le vapeur autodéchargeur classique **Halifax**.

CSL a aussi signé avec la Société canadienne de sel un nouveau contrat à long terme prévoyant le déploiement d'un navire réservé au transport de sel entre les Îles-de-la-Madeleine et différents ports de la côte Est et du Saint-Laurent.

Au sujet des perspectives prochaines, M. Brodeur a déclaré: «Grâce à la combinaison de l'afflux automnal de céréales et de certains apports de volumes, surtout d'acier, CSL a réussi à passer à travers la tempête cette saison (2009) et envisage 2010 avec un optimisme prudent.»

Par ailleurs, les données statistiques sur le trafic dans la Voie maritime à la fin de novembre montraient une baisse de plus de 30 % des cargaisons qui s'établissaient à 27 millions de tonnes contre les 37,7 millions de tonnes de l'année précédente. Les céréales étaient la seule marchandise en hausse à 7,25 millions de tonnes comparativement à 6,8 millions. En ce qui concerne les autres catégories, le minerai de fer accusait une diminution importante à 6 millions de tonnes contre 11,3 millions. Le charbon, les autres marchandises en vrac et les marchandises générales affichaient aussi des baisses importantes.

addition, with the recent addition of ocean capable bulkers to the fleet, CSL was able to leverage this flexibility to serve a key client's operations in Europe and Mobile, Alabama.

"From US Steel's operations in Canada, CSL shipped blast furnace coke mainly from one facility on the Great Lakes to another – altogether a new term in our marine vocabulary called 'destocking' a plant."

Mr. Brodeur indicated that the combination of these additional cargoes allowed CSL to eventually bring out five vessels from lay-up, thereby leaving just the classic self-unloader steamer **SS Halifax** inactive.

CSL also embarked on a new long-term contract with the Canadian Salt Company, which involved the deployment of a dedicated ship in the salt trade between the Magdalen Islands to various ports on the East Coast and along the St. Lawrence River.

Commenting on the near-term outlook, Mr. Brodeur stated: "Combined with the annual fall grain rush and some uptake in volumes mainly in the steel trade, CSL has weathered the storm for this (2009) season and looks forward cautiously to 2010."

Meanwhile, Seaway traffic figures to the end of November showed total cargo down over 30% at 27 million tonnes versus the year-earlier 37.7 million tonnes. Grain was the only commodity with an upside at 7.25 million tonnes compared with 6.8 million tonnes. Among the other categories, iron ore was down markedly at 6 million tonnes versus 11.3 million tonnes. Coal, other bulk and general cargo also suffered sharp declines.

Evolution of Seaway Cargo (in millions of tonnes)

Évolution de l'activité (en millions de tonnes)

1961	32,8	1991	45,2
1964	50,6	1998	51,1
1966	60,7	2000	46,6
1973	68,2	2003	40,8
1979	74,3	2006	47,1
1980	67,0	2008	40,8
1984	60,9	2009*	32,0
1987	50,6		*Résultat estimé / estimate

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





Lower port volumes reflect global economic downturn

Les ports subissent les contrecoups de la récession mondiale

TBPA

While total traffic at the Port of Thunder Bay has declined, grain shipments and project cargo were bright spots in 2009.

Même si les mouvements totaux ont décliné au Port de Thunder Bay, les expéditions de céréales et les cargaisons spéciales ont été des éléments encourageants en 2009.

Faut-il s'en surprendre, les ports canadiens de la voie de navigation Grands Lacs-Saint-Laurent ont accusé en 2009 des baisses de trafic sous l'effet de la récession mondiale. Certains ont été plus touchés que d'autres. Toutefois, les plus récents indicateurs économiques montrent que le pire est derrière nous depuis la fin du troisième trimestre et que la reprise s'installe au Canada. On prévoit en 2010 une croissance de 2 ou 3 % du PIB.

Dans le contexte actuel, Gary LeRoux, directeur exécutif de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC), reste optimiste.

«Dans la conjoncture économique actuelle, affirme-t-il, les ports de l'est du Canada sont généralement en bonne position pour l'avenir, même s'ils ont connu des baisses de volume. La plupart ont subi les effets du ralentissement, mais il ne faut pas perdre de vue que cela suit plusieurs années de croissance record.

«Ce qui importe avant tout, c'est d'avoir les infrastructures adéquates pour répondre à la demande future», a ajouté M. LeRoux.

Les ports des Grands Lacs

Sur les Grands Lacs, la récession s'est fait durement sentir et les navires se sont faits plus rares qu'en 2008 dans les différents ports à cause surtout de la forte chute de la demande d'acier.

À Hamilton, par exemple, le plus grand port canadien

Not surprisingly, Canada's ports in the Great Lakes/St. Lawrence waterway posted traffic declines in 2009 under the impact of the global recession. Some were hit harder than others. But the latest economic indicators show the worst has been over since the end of the third quarter and Canada's recovery is gaining traction, with GDP growth of two to three percent on the horizon for 2010.

In the current context, Gary LeRoux, Executive Director of the Association of Canadian Port Authorities (ACPA), maintains a bullish outlook.

"In these economic times," he says, "eastern Canada ports are generally well positioned for the future, even if they have witnessed a downturn in their volumes. While most have been caught in the downturn, you have to put this in the perspective of several previous years of record growth.

"The challenge remains to ensure that infrastructure will be adequate to meet future demand," Mr. LeRoux added.

Great Lakes ports

On the Great Lakes, the impact of the recession was substantial, with fewer vessels sailing to the various ports than in 2008 as a result especially of the big drop in demand for steel.

The numbers, for instance, at Hamilton, largest Canadian port on the Great Lakes, are in keeping with

des Grands Lacs, les résultats sont conformes à la tendance générale.

Fin novembre, les mouvements totaux atteignaient 7,3 millions de tonnes contre 10,4 millions de tonnes l'année précédente – soit environ 30 % de moins. Le principal facteur a été la forte baisse de la demande de minerai de fer à cause de la suspension des activités des aciéries locales. Pour le vrac sec, le total a diminué de 9,2 millions de tonnes à 6,7 millions de tonnes. En 2008, un peu plus de 11 millions de tonnes de marchandises au total avaient transité par Hamilton.

Un élément encourageant en 2009 a néanmoins été le lancement pendant l'été du service de collecte de conteneurs Sea3, qui assurera le transport par remorqueur-chaland entre Hamilton et Montréal. Sea3 est une filiale à part entière du Port de Hamilton. Le nouveau service offre une solution de rechange au transport des conteneurs par camion ou par train jusqu'à Montréal où ils sont pris en charge par les services de ligne internationaux.

Le service Sea3 a été assuré sur une base hebdomadaire depuis juillet. Le dernier départ de Hamilton a eu lieu le 17 décembre, juste avant la fermeture de la saison 2009 de la Voie maritime. «L'arrivée de nouveaux clients pendant la saison est de bon augure» a déclaré Brent Kinnaird, directeur de l'Expansion du marché à l'Administration portuaire de Hamilton.

Au port de Thunder Bay, à l'extrémité du lac Supérieur, les volumes de céréales avaient augmenté alors que ceux de charbon et de potasse étaient en baisse à la fin de novembre. En 2008, les mouvements totaux y avaient atteint 8,1 millions de tonnes.

Pendant la période de 11 mois considérée, les céréales ont totalisé 5,1 millions de tonnes. Le charbon a diminué



Port of Oshawa

Port of Oshawa offset the steel crisis with gains in other commodities.

Le Port d'Oshawa a pu contrebalancer la crise de l'acier par des augmentations pour d'autres marchandises.

the general trend.

To the end of November, total traffic added up to 7.3 million tonnes compared with 10.4 million tonnes a year earlier – about a 30% plunge. The chief factor was the vastly diminished demand from local, inactive steel mills for iron ore. The dry bulk sector total was 6.7 million tonnes versus 9.2 million tonnes. In 2008, Hamilton handled just over 11 million tonnes of cargo.

A 2009 bright spot, nevertheless, was the summer launching of the Sea3 container feeder service, involving tug and barge transport, between Hamilton and Montreal. Sea3 is a wholly-owned subsidiary of the Port of Hamilton. It provides an alternative to truck and rail for containers connecting with global liner services calling at Montreal.

Running weekly since July, the SEA3 service had its final departure from Hamilton on Dec. 17 prior to the closing of the 2009 Seaway season. "We have been encouraged by new customers coming on board to utilize the service as the season progressed," stated Brent Kinnaird, Marketing Development Manager of the Hamilton Port Authority.

At the Port of Thunder Bay, on the tip of Lake Superior, grain activity has managed to increase while the numbers to the end of November have headed south for coal and potash. In 2008, Thunder Bay traffic totaled 8.1 million tonnes.

For the 11-month period, grain totaled 5.1 million tonnes. Coal was down to 825,489 tonnes from 1.45 million tonnes. Potash slipped from 280,000 tonnes to 125,246 tonnes.

However, Tim Heney, President and CEO of the Thunder Bay Port Authority, is optimistic that Thunder Bay will continue to develop its growing niche as a project cargo gateway.

Mr. Heney qualified 2009 as "an excellent year in project cargo, with five shipments of wind turbines carried by both railways to separate projects in Alberta and British Columbia. In addition, we received pressure vessels from Korea and Japan for furtherance to Fort McMurray."

Traffic at the Port of Windsor, meanwhile, lost



HPA

The Sea3 container feeder service connecting Hamilton and Montreal has attracted customers in growing numbers.

Le service de collecte de conteneurs Sea3 reliant Hamilton et Montréal a attiré une clientèle croissante.

A Tradition of Innovation



Set your course to the future with Upper Lakes Group

In addition to its partnership in Seaway Marine Transport, the largest Canadian flag fleet of Great Lakes bulk carriers and self-unloaders, Upper Lakes is involved in other marine ventures to allow it to offer a wide selection of marine transportation options.

McAsphalt Marine Transportation specializes in the marine transportation of asphalt and residual fuels. Its 2001 built, 11,000 dwt articulated tug/barge unit 'Everlast'/'Norman McLeod' is joined this season with a new fleetmate, the AT/B 'Victorious'/'John J. Carrick'. These vessels offer state-of-the-art safety and efficiency, combined with the flexibility and cost-effectiveness of articulated tug/barge operations.

MarineLink, a new venture tasked with developing the 'next generation' of shipping on the Great Lakes such as Ro-Ro ferries, container feeder services and other Short Sea Shipping operations, have launched their new project cargo division using the Heavy Lift Barge 'MarineLink Explorer'. This vessel is equipped with bow and stern ramps, two 225MT derricks capable of lifting 450MT combined and both deck and cargohold carriage. MarineLink is aligned with Rhode and Liesenfeld to help offer customers total project cargo solutions using the 'Explorer' and other barges that MarineLink has access to.

MarineLink offers its customers a wide range of marine services. Using its fleet of 1,600 dwt Mississippi style barges and specialized pusher tugs, MarineLink is able to offer Short Sea Shipping services to customers in the St Lawrence River and Detroit / St Clair Rivers regions. By utilizing 'drop barge' operations and ability to move from one to four barges at a time, MarineLink is able to offer efficient and flexible marine transportation options to its customers.

For more information about these shipping operations, please call us and let us help you with your marine requirements. The Upper Lakes Group of marine companies include ship building and repair, marine electrics and electronics, marine fueling, grain handling facilities in addition to a wide range of marine transportation operations.


Upper Lakes Group Inc.
49 Jackes Avenue, Toronto, Canada M4T 1E2
Telephone: (416) 920-7610 Fax: (416) 922-6159





Kevin Doherty, chief executive of Montreal Gateway Terminals Partnership, reports there are “signs of a gradual recovery.”

Selon Kevin Doherty, chef de la direction de la Société Terminaux Montréal Gateway, on discerne «des signes d’une reprise graduelle».

de 1,45 million à 825 489 tonnes et la potasse, de 280 000 à 125 246 tonnes.

Cependant, Tim Heney, président-directeur général de l’Administration portuaire de Thunder Bay, a bon espoir que Thunder Bay va continuer de s’imposer de plus en plus comme portail pour les cargaisons spéciales.

M. Heney a qualifié 2009 d’«excellente année pour les cargaisons spéciales grâce à cinq cargaisons d’éoliennes que les deux sociétés ferroviaires ont livrées à différents chantiers d’Alberta et de Colombie-Britannique. De plus, nous avons reçus de Corée et du Japon des appareils à pression destinés à Fort McMurray.»

Au port de Windsor, les mouvements ont diminué en 2009, mais David Cree, président-directeur général de l’Administration portuaire de Windsor, entrevoit l’avenir avec confiance à cause de la matérialisation de plusieurs projets importants dans la région. Les mouvements totaux pour 2009 devraient avoisiner les 4,8 millions de tonnes, comparativement à 5,2 millions de tonnes en 2008.

Par ailleurs, M. Cree affirme qu’il «prévoit cinq ou six bonnes années à compter de 2010», grâce notamment à l’aménagement du tunnel ferroviaire Detroit-Windsor du CP pour permettre le passage des trains à deux niveaux et à la construction d’un nouveau pont Detroit-Windsor. Ces réalisations vont stimuler la demande de transport de matériaux de construction.

«Nous devrions atteindre 6 millions de tonnes en

some ground in 2009, but David Cree, President and CEO of the Windsor Port Authority, feels the future is bright with the coming on stream of a number of important projects in the region. The 2009 traffic is expected to come in at about 4.8 million tonnes compared with 5.2 million tonnes in 2008.

Otherwise, Mr. Cree says he is “looking forward to five or six good years beginning in 2010” thanks such undertakings as the double-stacking of the CP Detroit-Windsor rail tunnel and the construction of a new Windsor-Detroit bridge. This will stimulate a lot of construction materials traffic.

“We should be pushing 6 million tonnes as of 2011,” Mr. Cree said.

Another positive development, he noted, has been the decision by Sterling Marine Fuels to enlarge its petroleum depot into the largest on the Great Lakes.

As elsewhere on the Great Lakes, 2009 traffic declined at the Port of Toronto, but bulk cargo fell by only 4% from 2008 when overall throughput amounted to nearly 2 million tonnes.

Highlights in 2009 included project cargo and strong cruise activity. “With the world-wide economy starting to rebound and a new intermodal operator being welcomed in March, the Port of Toronto is looking forward to improving its cargo tonnage in 2010,” the Toronto Port Authority said.

Important recent news was the Dec. 11 announcement by the Board of Directors of the appointment of Geoffrey Wilson as President and CEO of the Toronto Port Authority. The successor to Lisa Raitt has more than 20 years experience in intermodal transportation, shipping and aviation on several continents.

“The TPA has a vital role to play in securing Toronto’s future prosperity through delivering a variety of Tier One transportation services to our multi-stakeholder client base,” stated Mr. Wilson upon his appointment.

On the north shore of Lake Ontario, the Port of Oshawa has been negatively impacted by the crisis in the automobile industry, with the steel traffic dipping further to under 54,000 tonnes, according to provisional



The Port of Trois-Rivières has weathered the recession relatively well, with cargo volume very close to the 2008 total.

Le Port de Trois-Rivières n’a pas été trop affecté par la récession, le volume de cargaisons y a été pratiquement le même qu’en 2008.

Full Seaway Depth...

On the north shore
of Lake Ontario

- **Heavy lifts**
- **Project cargoes**
- **Bulk handling**



THE Alternative



One call provides full service, including stevedoring, storage, distribution and inland transportation

Contacts

General Manager
Port of Oshawa
Tel. : **(905) 576-0400**
Fax : (905) 576-5701

General Manager
Oshawa Stevedoring Inc.
Tel. : **(905) 728-9299**
Fax : (905) 728-7898

- New transit shed
- Industrial land for port related industries
- Acres for open storage
- Covered bulk storage
- Customs clearance
- Bonded warehousing
- Equipment to suit all needs
- Direct access to Highway 401

portoshawa@bellnet.ca

www.portofoshawa.ca





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

THE COMPANY WE KEEP

At Logistec, we are proud of our successful working relationship with the Toronto Port Authority.

www.logistec.com



TPA

Geoffrey A. Wilson recently took over the helm of the Toronto Port Authority.

Geoffrey A. Wilson vient de prendre la barre de l'Administration portuaire de Toronto.

statistics to the end of November showing total cargo of 232,000 tonnes. But this has been offset by gains in other bulk commodities, so the final figures for all of 2009 could closely match or exceed the 2008 total of 233,194 tonnes.

St. Lawrence River ports

On the St. Lawrence River, the Port of Quebec, a key bulk transshipment gateway to the Great Lakes, saw its throughput plunge by nearly 23% in the first nine months of this year. This follows a record performance of more than 27.2 million tons in 2008. Local stevedoring firms have been compelled to lay off an unspecified number of their dock workers.

"Grain and liquid bulk have been up, but iron ore and everything else related to the steel industries has been hit hard," a Quebec port spokesman said.

To the end of September, total port traffic stood at 15.1 million tonnes versus the year-earlier 19.7 million tonnes.

But port management remains focused on infrastructure expansion, including adding new wharves and a new liquid bulk terminal, in order to meet long-term demand. In this regard, chief executive Ross Gaudreault has urged the Ottawa authorities to contribute 100% of the cost of structural infrastructures.

While the recession and the crisis in the steel industry affected the volume of cargo, Mr. Gaudreault stressed that new equipment will allow terminal productivity to be significantly enhanced by the completion in 2009 of \$30 million worth of investments. "They will also considerably improve the environmental footprint of all the operations."

Mr. Gaudreault sees certain bulk cargoes beginning to recover next summer following a continued slump in the first months of 2010.

At the Port of Montreal, total traffic in the first six months of 2009 fell by 15.4% to 10.9 million tonnes versus a year-earlier, while container cargo decreased by 14.6% to 620,000 TEUs.

Kevin Doherty, chief executive of Montreal Gateway Terminals Partnership, reports that the biggest container

2011», a déclaré M. Cree.

Un autre éléments positif, a-t-il noté, a été la décision de Sterling Marine Fuels d'agrandir son dépôt de pétrole, qui est désormais le plus important des Grands Lacs.

Au port de Toronto comme dans les autres ports des Grands Lacs, on a enregistré des baisses en 2009, mais la diminution n'a été que de 4% par rapport à 2008 pour les cargaisons de vrac alors que le débit total atteignait près de 2 millions de tonnes.

Les éléments dominants en 2009 ont notamment été les cargaisons spéciale et la vigueur du secteur des croisières. Selon l'Administration portuaire de Toronto: «Le Port de Toronto espère accroître les tonnages manutentionnés en 2010 grâce à la reprise économique mondiale qui s'amorce et à la venue d'un nouvel exploitant intermodal».

Une nouvelle importante a été l'annonce récente, le 11 décembre, par le conseil d'administration, de la nomination de Geoffrey Wilson au poste de président-directeur général de l'Administration portuaire de Toronto (APT). Le successeur de Lisa Raitt a plus de 20 ans d'expérience en transport intermodal, transport maritime et transport aérien sur plusieurs continents.

«L'APT a un rôle vital à jouer pour assurer la prospérité future de Toronto par la prestation d'une variété de services de transport "Tier One" à notre clientèle multisectorielle», a déclaré M. Wilson.

Sur la rive nord du lac Ontario, le port d'Oshawa a lui aussi subi l'impact négatif de la crise dans l'industrie automobile: les mouvements d'acier étaient tombés sous les 54 000 tonnes à la fin de novembre et les mouvements totaux s'établissaient à 232 000 tonnes. Comme la diminution de l'acier a été compensée par des augmentations d'autres types de vrac, les résultats définitifs pour l'ensemble de 2009 devraient approcher ou dépasser le total de 233 194 tonnes de 2008.

Les ports du Saint-Laurent

Sur le Saint-Laurent, le port de Québec, un portail clé de transbordement du vrac destiné aux Grands Lacs, a vu son débit chuter de près de 23 % dans les neuf premiers mois de l'année en cours après des résultats record de plus de 27,2 millions de tonnes en 2008. Les entreprises d'arrimage locales ont été contraintes de mettre à pied un nombre indéterminé de dockers.

Selon un porte-parole du Port de Québec, «les céréales et le vrac liquide ont augmenté, mais le minerai de fer et tout ce qui se rapporte aux industries de l'acier ont accusé des baisses importantes».

À la fin de septembre, les mouvements totaux dans le port atteignaient 15,1 millions de tonnes contre 19,7 millions de tonnes l'année précédente.

Toutefois, la direction du port n'abandonne pas ses projets d'expansion des infrastructures, notamment l'ajout de quais et d'un nouveau terminal de vrac liquide pour répondre à la demande à long terme. À cet égard, le PDG Ross Gaudreault a multiplié les démarches pour qu'Ottawa assume la totalité du coût des infrastructures de base.

Même si la récession et la crise dans l'industrie de l'acier ont fait baisser le volume de marchandises,



**It's your choice:
Help save the planet or
drive around it 250 times**

SEA3's container feeder service between Hamilton and Montreal can reduce the amount of diesel fuel used to ship goods by 3,500,000 litres per year, or enough to drive a truck 10,000,000 kilometres. It also means fewer trucks on our congested highways.


SEA3
short sea savings
sea3.ca
905-525-4330

SEA3 is a wholly owned subsidiary of the Hamilton Port Authority



Below are some of the environmentally responsible companies who helped make our 1st year of service a resounding success.



M. Gaudreault a fait valoir que de nouveaux équipements vont permettre d'améliorer considérablement la productivité des terminaux grâce aux investissements de 30 millions de dollars réalisés en 2009. «Ces travaux vont aussi améliorer énormément l'empreinte environnementale de toutes les opérations.»

M. Gaudreault prévoit qu'après quelques mois encore difficiles au début de 2010, un redressement devrait s'amorcer pour certaines marchandises en vrac l'été prochain.

Au port de Montréal, dans les six premiers mois de 2009, les mouvements totaux ont diminué de 15,4 % par rapport à l'année précédente pour s'établir à 10,9 millions de tonnes, alors que les cargaisons conteneurisées accusaient une baisse de 14,6 %, à 620 000 conteneurs EVP.

Selon Kevin Doherty, chef de la direction de la Société Terminaux Montréal Gateway, le principal exploitant de terminaux à conteneurs du port a connu une chute des volumes, mais le creux de la vague semble avoir été atteint en juin. Selon lui, la diminution du trafic conteneurisé avec l'Europe a été compensée jusqu'à un certain point par l'augmentation du commerce maritime avec l'Amérique latine et l'Asie.

«Nous voyons des signes d'une reprise graduelle et en attendant, nous nous concentrons sur le contrôle des coûts», a déclaré M. Doherty.

En interview, Serge Dubreuil, président de Logistec Arrimage inc., a noté que la tendance actuelle confirme

terminal operator at the port has experienced a drop in volume, but the bottom appeared to have been reached in June. He said the decline in container business with Europe has been offset to a certain degree by growing maritime trade with Latin America and Asia.

"We are seeing signs of a gradual recovery and in the meantime we are focusing on keeping costs in line," Mr. Doherty said.

In an interview, Serge Dubreuil, president of Logistec Stevedoring, noted that present trends show steel imports persistently down and forest product exports encountering less demand overseas. "At the same time, there is an accelerated shift to containers for specialty grains and all kinds of bulk."

For its part, the Port of Sept-Iles has experienced a large decline in iron ore traffic, reflecting the much weaker steel industry demand. For the first 10 months of 2009, overall cargo declined about 22%, amounting to 15.4 million tonnes compared with the year-earlier 19.7 million tonnes. In 2008, the port's traffic had increased by 6% and attained 22.6 million tonnes.

Recent positive developments, however, have included the launching of railway transshipment center and the announcement of substantial government support for completing a new cruise ship facility.

Situated between Montreal and Quebec City, the Port of Trois-Rivières has weathered the recession relatively well, with estimated final 2009 volume expected

L'autoroute bleue, une option durable et complémentaire



Un produit léger...
Une solide présence...
Un partenaire de poids...

En parfaite harmonie avec son environnement, dans une usine ultramoderne, l'Aluminerie Alouette de Sept-Îles met à l'œuvre des centaines d'employés et de fournisseurs engagés dans leur communauté, dans une poursuite incessante de l'excellence.



ALOUETTE

www.alouette.com



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

The Port of Sept-Îles recently launched a railway transshipment center and will also expand its cruise activities.

Le Port de Sept-Îles vient d'inaugurer un centre de transbordement ferroviaire et veut aussi développer son secteur des croisières.

une baisse persistante des importations d'acier et une demande anémique outre-mer pour les exportations de produits forestiers. «Parallèlement, on assiste à un déplacement accéléré vers la conteneurisation pour les grains de spécialité et tous les types de vrac.»

De son côté, le port de Sept-Îles a connu une importante baisse des mouvements de minerai de fer à cause de forte diminution de la demande de l'industrie de l'acier. Pendant les 10 premiers mois de 2009, les cargaisons totales ont diminué d'environ 22% pour s'établir à 15,4 millions de tonnes, contre 19,7 millions de tonnes l'année précédente. En 2008, les mouvements au port avaient augmenté de 6% pour atteindre 22,6 millions de tonnes.

Par ailleurs, il ne faudrait pas passer sous silence de récentes réalisations positives comme l'inauguration du centre de transport ferroviaire et l'annonce d'un appui gouvernemental substantiel pour l'aménagement d'un nouveau quai pour paquebots de croisière.



Port de Sept-Îles

to match 2008 throughput of 2.6 million tonnes.

Jacques Paquin, Vice-President in charge of Marketing and Business Development, commented that the current economic environment has not prevented the Trois-Rivières Port Authority from executing its ambitious \$30 million *On Course for 2020* waterfront transformation plan. The latter seeks to double traffic by 2020.

After finalizing the financing package for Phase 1 last summer, construction begun in the fall is expected to be completed by the end of 2010. "This will increase

**Safe, secure storage
when you need it most...**



**No animals were injured, or permitted into our building during the making of this advertisement. They were safely escorted home courtesy of our friends at www.NoahsTrucking.com*

www.robert.ca

Quebec Tel: **514.521.1011**
Toll Free: **1.800.361.8281**

Ontario Tel: **905.564.9999**
Toll Free: **1.800.268.0840**

Le port de Trois-Rivières, situé entre Montréal et Québec, n'a pas été trop affecté par la récession. Selon les estimations, ses résultats finaux pour 2009 devraient égaler le débit de 2,6 millions de tonnes enregistré en 2008.

Jacques Paquin, vice-président, Marketing et Développement des affaires, a déclaré que la conjoncture économique n'avait pas empêché l'Administration portuaire de Trois-Rivières de mettre à exécution son ambitieux plan de transformation du secteur riverain de 30 millions de dollars baptisé Cap sur 2020.

Après avoir complété le montage financier pour la phase 1 l'été dernier, la construction a débuté à l'automne et devrait être achevée à la fin de 2010. «Cela va augmenter la capacité du port de 23 %», a indiqué M. Paquin.

«Nous préparons l'avenir et nous ne nous préoccupons pas indûment de la conjoncture actuelle», a déclaré M. Paquin au *Maritime Magazine*.

port capacity by 23%," indicated Mr. Paquin.

"We are preparing the future, and are not unduly preoccupied with the state of present traffic," he told *Maritime Magazine*.



Port de Québec

Planned additional infrastructure expansion will play a big role in the future growth of the Port of Québec.

L'expansion projetée des infrastructures est importante pour la croissance future du Port de Québec.

Picture it. You're flooded with excess product. You need a miracle, or the next thing to it. That's the kind of challenge we love at Robert. We've provided our customers with innovative solutions and performance beyond the ordinary since 1946.

With service offerings as varied as the stuff and de-stuff of ocean containers, to the multi-temp warehousing and distribution of your valuable cargo, we have the capacity, the people and the technology you need... when you need it most!





Emission Control issue fermenting in US Great Lakes

La lutte antiémissions: un dossier sensible pour les Grands Lacs

Bill Beck

Port of Oshawa

Comme si la pire perturbation économique depuis la Crise de 1929 ne suffisait pas à compliquer la vie des milieux maritimes des Grands Lacs, un projet de règlement de la U.S. Environmental Protection Agency (EPA) annoncé l'automne dernier risque de contraindre rapidement à l'inactivité une bonne partie de la flotte étasunienne des Grands Lacs.

Ce nouveau règlement de l'EPA, qui intégrerait les Grands Lacs à une zone de contrôle des émissions (ZCE), obligerait essentiellement la majeure partie de la flotte à utiliser du combustible à faible teneur en soufre. Les armateurs, les ports, les expéditeurs et d'autres entreprises maritimes des Grands Lacs n'ont eu que 30 jours pour se prononcer sur ce changement.

«Cette exigence asphyxierait notre industrie et anéantirait les derniers espoirs de reprise économique dans cette région», a déclaré Adolph Ojard, directeur de port à la Duluth Seaway Port Authority.

Les entreprises maritimes des Grands Lacs se sont mobilisées en hâte pour faire valoir que les nouvelles exigences liées à la ZCE pourraient entraîner le désarmement de bon nombre des 65 navires de la flotte étasunienne des Grands Lacs. Elles ont indiqué qu'un règlement si intempêtif risquerait probablement de faire augmenter considérablement les émissions car les marchandises en vrac que transporte la flotte étasunienne devraient quand même être acheminées à destination.

Selon certaines estimations, 20 % du commerce maritime sur les Grands Lacs seraient détournés vers d'autres modes de transport. Et puisqu'il faut près de 700 wagons ou 3 000 camions pour transporter la même quantité de marchandises qu'un seul navire de 1 000 pieds, et que les camions émettent 10 fois plus de gaz à effet de serre que les

As if the worst economic upheaval since the Great Depression wasn't enough to complicate life for the U.S. Great Lakes maritime community, a proposed U.S. Environmental Protection Agency (EPA) rule announced this past fall had the potential to quickly mothball much of the U.S. fleet on the Lakes.

The EPA rule, which would establish the Great Lakes as part of an Emissions Control Area (ECA), essentially would mandate that much of the fleet switch to using ultra-low sulfur fuel. Vessel operators, ports, shippers and other maritime interests on the Lakes were given only 30 days to comment on the change.

"This proposal would have crippled our industry and dampened whatever hopes remained for an economic recovery in this region," said Adolph Ojard, port director at the Duluth Seaway Port Authority.

Great Lakes maritime interests quickly marshaled their forces and pointed that the new ECA rules could idle a number of the 65 vessels in the U.S. Great Lake fleets. They pointed out that such ill-advised regulations would likely cause a serious increase in emissions, since bulk cargo handled by the U.S. fleet would still be moved to its destination.

Some estimates predicted that 20 percent of Great Lakes maritime commerce would be shifted to other modes of transportation. And since it takes nearly 700 railcars or 3,000 trucks to carry the same cargo as one 1,000-footer, and since greenhouse emissions from trucks are 10 times those of ships while emissions from trains are twice those of ships, the EPA would be responsible for a significant increase in greenhouse

navires et les trains, deux fois plus, l'EPA serait à l'origine d'une augmentation marquée des émissions de gaz à effet de serre dans les États des Grands Lacs.

Cette initiative de l'EPA survient à un moment où l'industrie commençait tout juste à entrevoir une lueur au bout du tunnel. Une reprise lente mais soutenue des ventes d'automobiles dans la seconde moitié de 2009, accompagnée d'une amélioration graduelle des taux d'exploitation des aciéries, a amené l'industrie de l'extraction et du traitement de la taconite du lac Supérieur à réévaluer ses plans de production pour 2010.

Au début de décembre, la U.S. Steel's Keewatin Taconite Co. (KeeTac) du Minnesota a annoncé aux dirigeants syndicaux des métaux qu'elle allait commencer à rappeler des travailleurs à son usine. La semaine précédente, Arcelor Mittal et Cliffs Resources, partenaires de Hibbing Taconite (HibTac) dans une coentreprise du Mesabi Range au Minnesota, ont fait savoir à leurs travailleurs qu'elles commenceraient à les rappeler au travail en janvier 2010. HibTac avait mis à pied beaucoup de ses employés après avoir cessé la production dans deux de ses usines de palettisation le printemps dernier. Avec les rappels chez HibTac et KeeTac, des plans pour remettre en marche en 2010 les lignes de production et les fourneaux dans toutes les opérations d'extraction et de traitement de taconite au Mesabi Range ont maintenant été annoncés.

Des amis haut placés

Le désarmement de navires pour des motifs environnementaux aurait assurément contrecarré les plans pour ranimer le commerce de boulettes de fer du côté étasunien des Grands Lacs. Heureusement, la collectivité maritime des Grands Lacs a encore une fois pu compter sur les bons offices de deux membres chevronnés du Congrès qui représentent les circonscriptions du Minnesota et du Wisconsin des Grands Lacs d'amont. Le représentant démocrate du Minnesota, James Oberstar, et le représentant démocrate du Wisconsin, David Obey, se sont vite employés à négocier avec l'EPA un compromis à trois volets qui exempterait des nouvelles exigences 13 navires à vapeur des Grands Lacs battant pavillon des États-Unis, créerait une dispense pour préjudice économique pour d'autres navires à

gas emissions in the Great Lakes states.

The EPA action came at a time when the industry was just beginning to glimpse some light at the end of the tunnel. A slow but steady revival of automotive sales during the second half of 2009, coupled with incremental improvement of steel mill operating rates has caused owners of Lake Superior's taconite mining and processing industry to reassess production plans for 2010.

In early December, U.S. Steel's Keewatin Taconite Co. (KeeTac) in Minnesota told Steelworkers union officials that it would begin recalling workers to the idled plant. The previous week, Arcelor Mittal and Cliffs Resources, the joint venture partners of Hibbing Taconite (HibTac) on Minnesota's Mesabi Range, told workers they would be called back starting in January 2010. Many of the HibTac workers have been laid off since the company idled two of its three palletizing plants last spring. With the callbacks at HibTac and KeeTac, all of the taconite mining and processing operations on the Mesabi Range have now announced plans to restart lines and furnaces in 2010.

Friends In High Places

Laying up vessels for environmental reasons would certainly throw a monkey wrench into plans for rejuvenating the U.S. Great Lakes iron ore pellet trade. Fortunately, the Great Lakes maritime community was once again able to rely on the offices of the two veteran Congressmen who represent Minnesota and Wisconsin districts on the Upper Great Lakes. Representative James Oberstar, D-Minnesota, and Rep. David Obey, D-Wisconsin, quickly went to work and brokered a three-part compromise with the EPA that would exempt 13 U.S. Flag Great Lakes steamships from the new regulations, create an economic hardship waiver for other diesel-powered vessels in the U.S. fleet, and require EPA to conduct an evaluation in 2010 of the economic impact of the final rule on Great Lakes carriers.

The Great Lakes maritime community said it expects Canadian lakers also will be granted similar

LANGLOIS
KRONSTRÖM
DESJARDINS



Un grand cabinet
à dimension humaine ^{MC}

Notre cabinet comprend parfaitement le monde maritime régional, national et international

LKD.ca Montréal Québec Lévis
Langlois Kronström Desjardins, S.E.N.C.R.L.

- Abordage
- Assurance P & I
- Environnement
- Achat, vente, financement de navires
- Avarie commune
- Réclamations relatives aux cargaisons
- Affrètement, charte-partie
- Charte-partie, connaissance
- Saisies de navire
- Assistance
- Contrats de transport



Un grand cabinet à dimension humaine est une marque de commerce propriété de Langlois Kronström Desjardins, S.E.N.C.R.L.

propulsion diesel de la flotte étasunienne et commanderait à l'EPA de procéder en 2010 à une évaluation de l'impact économique du règlement sur les transporteurs des Grands Lacs.

La collectivité maritime des Grands Lacs a fait savoir qu'elle escomptait que les lacquiers canadiens se verraient eux aussi accorder des exemptions analogues, alors que les navires océaniques transitant par le réseau de la Voie maritime et des Grands Lacs devraient brûler du combustible diesel à faible teneur en soufre plus cher pendant leur traversée des Grands Lacs.

Les environnementalistes ont protesté en alléguant que le compromis que les deux membres du Congrès avaient obtenu de l'EPA était en fait une compromission. M. Oberstar et M. Obey ont répliqué en faisant valoir l'importance d'appuyer les efforts de l'administration Obama pour la préservation et la création d'emplois. «Air pur et économie forte ne sont pas des objectifs inconciliables», a déclaré Oberstar. Et Obey a fait valoir que «ce compromis va permettre à l'EPA d'aller de l'avant avec une nouvelle réglementation de réduction des émissions sans pour autant couler la flotte des Grands Lacs – et en préservant les emplois régionaux qui y sont associés».

Au moment de mettre sous presse la présente édition du *Maritime Magazine*, le règlement adouci n'avait pas encore été officiellement présenté à la Maison-Blanche pour approbation, même si l'EPA visait le 17 décembre comme date cible pour l'approbation.

exemptions, although oceangoing vessels transiting the Great Lakes Seaway system will be required to burn the higher-cost ultra-low sulfur diesel fuel during their voyage across the Lakes.

Environmentalists charged that the two Congressmen had engineered an end run around the EPA. Oberstar and Obey disagreed, citing the importance of supporting the Obama Administration initiative on saving and creating jobs. "The goals of clean air and a strong economy are not mutually exclusive," Oberstar said. And Obey noted that "this compromise will allow EPA to go ahead with a new clean air rule without sinking the Great Lakes fleet – and all the jobs it creates in the region."

As this issue of *Maritime Magazine* was going to press, the compromise EPA rule had not officially gone to the White House for approval, although EPA was working to meet a December 17 deadline for approval.

No sooner had the EPA compromise been reached than another threat to a segment of the Great Lakes maritime community surfaced at the south end of the Lakes. This time, the problem is the Asian Carp, a 100-pound fish that has been making its way up the Mississippi River since the 1993 floods released them from Arkansas fish ponds, where they had been first imported in the 1970s. Environmentalists and tourism officials fear that the Carp will enter Lake Michigan through the Cal-Sag Channel and the Chicago Sanitary and Ship Canal.



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

THE THINGS WE DO

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

www.logistec.com



À peine le compromis avait-il été négocié avec l'EPA qu'un autre danger venait menacer un segment de la collectivité maritime à l'extrémité sud des Grands Lacs. La menace vient cette fois de la carpe asiatique, un poisson pouvant atteindre les 100 livres qui remonte le Mississippi depuis que les inondations de 1993 lui ont permis de s'échapper des bassins piscicoles de l'Arkansas, où cette espèce a été importée dans les années 1970. Les environmentalistes et les responsables du tourisme redoutent que la carpe pénètre dans le lac Michigan par le chenal Cal-Sag et le Chicago Sanitary and Ship canal.

Le U.S. Army Corps of Engineers a installé une barrière électrique sur le canal en 2002 pour bloquer le passage à ce poisson, mais les environmentalistes craignent que la carpe asiatique ait réussi à franchir cette barrière sous-marine. On a donc décidé d'empoisonner un tronçon de six milles du canal près de Lockport en Illinois au début de décembre. Une petite carpe a été retrouvée parmi les poissons morts.

De leur côté, les environmentalistes ont demandé au gouvernement de l'Illinois ainsi qu'à Washington d'isoler en permanence le Mississippi des Grands Lacs en fermant le canal et le chenal maritime. La collectivité maritime fait toutefois valoir que 14,6 millions de tonnes de marchandises, dont plus d'un million de tonnes de produits du fer et de l'acier, sont transportées chaque année par barge via le réseau fluvial du Mississippi depuis les ports de Chicago, Milwaukee et Burns Harbor sur le lac Michigan.



Asian Carp
Carpe asiatique

The U.S. Army Corps of Engineers erected an electric fish barrier on the Canal in 2002 to halt the expansion of the fish, but environmentalists fear that the Asian Carp has breached the defense of the underwater electric fence. As a result, engineers poisoned a six-mile stretch of the Canal near Lockport, Illinois in early December, killing one small carp.

Meanwhile, environmentalists have called on Illinois and the federal government to permanently separate the Mississippi and the Great Lakes by closing down the canal and ship channel. Maritime interests point out however that 14.6 million tons of commodities a year, including more than one million tons of iron and steel products, move from the Lake Michigan ports of Chicago, Milwaukee and Burns Harbor into the Mississippi River system by barge.

High-fidelity training tool – reflecting real life operations!



KONGSBERG MARITIME ENGINE ROOM SIMULATORS

WEB ENABLED > OFFSHORE > NAVIGATION > SHIP HANDLING > ENGINE ROOM > CARGO HANDLING > COMMUNICATION

WHERE YOU ARE...

Kongsberg Maritime has fostered a thriving simulation community dedicated to the continuing development of maritime training that is based around three annual Simulator User Conferences. All of our customers are invited to ensure local issues are addressed. To make it easy for you to attend, we hold one conference each in Asia, Europe and North America.

www.maritime-simulation.kongsberg.com



KONGSBERG

U.S. Great Lakes carriers hammered

Une année difficile pour les transporteurs étasuniens des Grands Lacs

Pour les transporteurs étasuniens des Grands Lacs, l'année 2009 s'annonce comme l'une des pires des dernières décennies à cause de la récession qui a durement frappé les secteurs de l'automobile et de l'acier.

«Même si les échanges de minerai de fer ont semblé reprendre une certaine vigueur en novembre, le trafic de charbon et de castine est resté à des niveaux décevants», a déclaré au *Maritime Magazine* Glen Nekvasil, vice-président de la Lake Carriers Association (LCA) de Cleveland. «Il est certainement prématuré de dire que le pire est passé», a-t-il ajouté.

La LCA représente 18 compagnies étasuniennes qui exploitent 55 navires sur les Grands Lacs.

En octobre, la flotte battant pavillon des États-Unis était de 21 % inférieure à l'année précédente. Huit navires restaient à quai à cause de la diminution de la demande de matières premières – surtout de charbon et de minerai de fer.

Jusqu'en octobre, les navires battant pavillon des États-Unis ont transporté 51,3 millions de tonnes de marchandises – soit 40 % de moins environ que l'année précédente et que la moyenne sur cinq ans pour la période de janvier à octobre.

Les volumes de minerai de fer et de charbon destinés aux aciéries et aux centrales électriques de la région des Grands Lacs ont considérablement diminué pour des transporteurs comme la Interlake Steamship Company.

Les volumes sont aussi en baisse de façon marquée à Midwest Energy Resources, le plus gros terminal charbonnier des Grands Lacs.

Les expéditions de minerai de fer ont atteint 4,6 millions de tonnes en novembre, 27 % de plus que le mois précédent, à cause de l'augmentation de la production des aciéries.

Les comparaisons avec l'année précédente illustrent bien l'ampleur de la récession. Pour la période terminée en novembre, le trafic de minerai de fer sur les Grands Lacs atteignait à peine 27,5 millions de tonnes – une

For U.S.-flag carriers on the Great Lakes, 2009 will go down as one of the worst years in the past few decades as a result of the recession hitting the automobile and steel sectors in particular.

“Although it looked like the iron ore trade was getting some life in November, coal and limestone remained at disappointing levels,” Glen Nekvasil, Vice-President of the Cleveland-based Lake Carriers Association (LCA), told *Maritime Magazine*. “It is certainly premature to say we have turned the corner,” he said.

The LCA represents 18 American companies that operate 55 vessels on the Great Lakes.

In October, the U.S.-flag float was down 21% compared to a year earlier. Eight vessels remained tied at dock due to reduced demand for raw materials – especially coal and iron ore.

Through October, U.S.-flag carriage stood at 51.3 million tons – a decrease of about 40% compared to both a year ago and the five-year average for the January-October timeframe.

Iron ore and coal for the steel and power plants in the Great Lakes region were down substantially for such carriers as Interlake Steamship Company.

Volume was also down markedly at Midwest Energy Resources, the biggest coal terminal on the lakes.



For U.S.-flag carriers on the Great Lakes, 2009 will go down as one of the worst years in decades.

Pour les transporteurs étasuniens de Grands Lacs, 2009 s'annonce comme l'une des pires années depuis plusieurs décennies.

We Deliver

JOHN J. CARRICK

JOHN J. CARRICK

MORE

Introducing the John J. Carrick/Victorious ATB

The latest addition to the McAsphalt Marine Transportation Limited fleet reinforces our commitment to providing our customers with the best, most efficient asphalt transportation available anywhere on the Great Lakes and Eastern Seaboard. With our Lloyds certified, OPA90, fully double-hulled, hot products tank barges, utilizing the most modern and sophisticated navigation guidance equipment and Articouple linkage system, your cargo will be delivered safely...

On Time, Every Time!



McAsphalt Marine Transportation Limited

8800 Sheppard Avenue East

Toronto Ontario Canada

M1B 5R4

Phone: 416.281.8181 • Toll Free: 1.800.268.4238

Website: www.mcasphalt.com

baisse prononcée de 50 % par rapport à l'année précédente.

La LCA a rapporté que le trafic de castine sur les Grands Lacs s'établissait à 22,7 millions de tonnes à la fin de novembre – ce qui représente une baisse de 28,5 % par rapport à l'année précédente.

À la fin d'octobre, les expéditions de charbon étaient de plus de 26 % inférieures à la moyenne sur cinq ans.

Au plus grand port des Grands Lacs, celui de Duluth-Superior, les chiffres des cargaisons à la fin d'octobre n'étaient pas très encourageants. Néanmoins, Adolph Ojard, directeur exécutif de la Duluth-Superior Port Authority, discernait des signes d'une reprise graduelle des échanges dans le secteur de l'acier.

Le commerce total par bateau à Duluth-Superior atteignait 47,8 millions de tonnes en 2008 contre 45,6 millions de tonnes en 2007.

Selon les données statistiques à la fin d'octobre, 25,1 millions de tonnes de marchandises au total avaient été transportées par bateau – une chute brutale par rapport aux 37 millions de tonnes de l'année précédente. Le minerai de fer était le plus touché, à 6,3 millions de tonnes, comparativement à 15,4 millions de tonnes en octobre 2008.

Iron ore shipments in November, totaling 4.6 million tons, increased by 27% over the preceding month – reflecting higher operating rates at steel mills.

But comparisons with a year ago illustrated the depth of the recession. For the period to November, the Great Lakes iron ore trade stood at 27.5 million tons – amounting to a sizeable 50% decline from a year earlier.

The LCA reported that the Great Lakes limestone trade stood at 22.7 million tons at the end of November – representing a drop of 28.5% versus a year-earlier.

At the end of October, coal shipments were more than 26% off the five-year average.

At the largest port on the Great Lakes, Duluth-Superior, the cargo numbers to the end of October were not great. Nevertheless, Adolph Ojard, Executive Director of the Duluth-Superior Port Authority, has seen evidence of a gradual increase in steel-related business.

Total waterborne commerce at Duluth-Superior amounted to 47.8 million tons in 2008 versus 45.6 million tons in 2007.

Year-to-date figures to the end of October showed overall waterborne commerce at 25.1 million tons – a steep drop from the year-earlier 37 million tons. Iron ore was the big negative at 6.3 million tons compared with 15.4 million tons in October, 2008.



- Harbour towing
- Short and long distance towing
- Topside ship repair and inspection
- Underwater intervention services
- Equipment rental
- Dredging
- Shipyard
- Salvage

105, Abraham Martin, #500
Quebec (Quebec) G1K 8N1

- MONTREAL 514.849.2221
- QUEBEC 418.694.1414
- ONTARIO 905.528.3663
- SOREL 450.742.4882
- TROIS-RIVIERES 819.377.4374

WWW.GROUPOCEAN.COM



MON PORT D'ATTACHE

Administration portuaire de Trois-Rivières

MY HOME PORT

Trois-Rivières Port Authority



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 6K4 Canada
Téléphone : 819 378-2887 • Télécopieur : 819 378-2487 • Courriel : adm_gen@porttr.com • www.porttr.com

www.techsolmarine.com **Tecsol**

AUTOMATION REINVENTED

- MONITORING, ALARM & CONTROL SYSTEM (MACK)
- THRUSTER & WINCH CONTROL (TWINCAL-CONTROL)
- FUEL CONSUMPTION MONITORING SYSTEM
- IFE CONTROL SYSTEM (WinWin control)
- FUEL & BALLAST TRANSFER SYSTEM
- VIDEO SURVEILLANCE SYSTEM
- GENERATOR CONTROL & POWER MANAGEMENT SYSTEM
- BULK & LIQUID MUD CONTROL & TRANSFER SYSTEM
- SWITCHBOARD & MOTOR CONTROL CENTRE
- WHEELHOUSE & ENGINE ROOM CONSOLES
- INTEGRATED FIRE DETECTION SYSTEM
- NAVIGATION LIGHTS PANEL

YOUR VESSEL AT YOUR FINGERTIPS... YOUR INVESTMENT IN GOOD HANDS.

SEA MARINE www.seamarine.ca



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
Canada

Duty waiver on horizon for imported vessels

Élimination des droits pour les navires importés

Leo Ryan

De tous les enjeux réglementaires qui préoccupent les transporteurs canadiens des Grands Lacs, le droit immuable de 25 % perçu sur les importations de navires construits à l'étranger vient en tête de liste. Grâce à une initiative récente du ministère fédéral des Finances qui ne nécessitera pas l'approbation du Parlement, ce droit «punitif» devrait être éliminé complètement au début de 2010.

Cela aura des répercussions très importantes pour le renouvellement d'une flotte nationale vieillissante; selon certaines sources de l'industrie, diverses lignes de navigation sont prêtes à annoncer des commandes pour la construction de 15 à 20 navires à livrer dans les 10 prochaines années. Les investissements totaux pourraient dépasser le milliard de dollars.

L'origine de cette explosion attendue des commandes est la proposition du ministère des Finances publiée fin octobre dans la *Gazette du Canada* d'exempter bientôt du paiement du droit de douane de 25 % les navires de charge et les traversiers neufs ou d'occasion de 129 mètres ou plus de longueur importés au Canada.

Selon les observateurs de l'industrie, plusieurs lignes de navigation devraient annoncer l'expansion de leur flotte dans les prochaines années, notamment CSL, Algoma Central Corporation et le Groupe Desgagnés de Québec.

«Nous croyons qu'il s'agit là d'un pas en avant très positif pour répondre aux besoins de l'industrie», a déclaré Bruce Bowie, président de l'Association des armateurs canadiens (AAC), qui représente les transporteurs de la voie navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Bien des navires de la flotte de près de 70 bâtiments que représente l'AAC ont plus de 30 ans.

«Il s'agit d'une décision importante et attendue depuis longtemps qui va éliminer une mesure

The proposed elimination of the import duty has major implications for the renewal of Canada's aging domestic fleet.

L'élimination proposée des droits à l'importation a des incidences majeures pour le renouvellement de la flotte intérieure vieillissante du Canada.

Of all the regulatory issues that have preoccupied Canadian Great Lakes carriers, topping the list has been a long-surviving customs duty of 25% on imports of vessels built abroad. Following a recent federal Finance Department initiative that will not require parliamentary approval, the outright elimination of the punishing duty should be force in early 2010.

The implications are highly significant for the renewal of an aging domestic fleet, with industry sources indicating that various shipping lines are poised to announce newbuilding orders for 15-20 vessels for delivery over the next 10 years. The total investments could exceed \$1 billion.

The catalyst for the expected order surge is the Finance Department proposal published in late October in the *Canada Gazette* to soon waive the payment of a 25% customs duty on future importations of new and used cargo vessels and ferries of 129 metres or more in length.

Shipping lines expected by industry observers to announce fleet expansion over the next few years include Canada Steamship Lines, Algoma Central Corporation, and Groupe Desgagnés of Québec City.

«We feel this is a very positive step forward in addressing the needs of the industry», said Bruce Bowie, President of the Canadian Shipowners Association (CSA), which represents carriers using the Great Lakes/



Groupe Desgagnés

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

Certified ISO 14001

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
adm@mtrtml.com
www.mtrtml.com



Montreal Gateway Terminals Partnership
Société Terminaux Montréal Gateway



qui handicapait énormément les transporteurs canadiens désireux d'améliorer leur flotte», a déclaré en interview Gerald Carter, président de CSL.

«Il nous sera maintenant possible d'améliorer la plateforme environnementale de notre industrie, a-t-il déclaré. Il serait absurde de tenter d'installer en rattrapage sur les vieux navires actuels de nouvelles technologies comme les dispositifs de traitement des eaux de ballast.»

Le droit onéreux qui serait éliminé a été imposé il y a une trentaine d'années, officiellement pour encourager les transporteurs à faire leurs commandes de nouvelles constructions aux chantiers navals canadiens en difficulté, mais ces derniers se sont révélés incapables de construire pour les transporteurs océaniques et des Grands Lacs du Canada des navires de charge à des prix pouvant rivaliser avec ceux des chantiers navals asiatiques ou européens. Il est proposé qu'un décret de remise permette de rembourser les droits de douane payés ou payables à compter du 1^{er} janvier 2010.

Le dernier navire de charge construit au Canada date effectivement de 1983 même si plusieurs transporteurs canadiens ont prolongé la vie commerciale d'une douzaine de vieux navires en leur faisant installer des avant-coques construites dans un chantier maritime de St. Catharines (Ont.).

Les parties intéressées désireuses de présenter des observations ont été invitées à le faire par écrit avant le 11 décembre à l'adresse suivante: Remise concernant l'importation de navires, Accès aux marchés et politiques tarifaires, Division de la politique commerciale internationale, ministère des Finances.

St. Lawrence waterway. Many ships in the CSA fleet of nearly 70 vessels are over 30 years old.

"It's a long overdue, major decision to rectify a serious penalization of Canadian carriers anxious to upgrade their fleets," said Gerald Carter, president of Canada Steamship Lines, in an interview.

"We now have an opportunity to advance the shipping industry's environmental platform," he said. "It makes no sense to try to retrofit new technology like ballast water treatment on the existing old ships."

The hefty duty was put in place three decades ago, ostensibly to encourage carriers to order newbuildings from struggling Canadian shipyards, but these yards have been unable to build freighters for Canada's ocean and Great Lakes carriers at competitive prices compared with Asian or European yards. It is proposed that a remission order be put in place to remit the customs duties paid or payable on or after January 1, 2010.

The last freighter built in Canada actually goes back to 1983, although several domestic carriers have extended the commercial lives of about a half dozen older ships with new forebodies constructed in a St. Catharines, Ontario shipyard.

Interested parties wishing to comment have been invited to submit their views in writing by December 11 to Vessels Remission, Tariffs and Market Access,

L H O M M E E T L A M E R



M A N A N D T H E S E A

Groupe Desgagnés inc.

21, rue du Marché-Champlain, Québec (Québec) Canada G1K 8Z8
Téléphone : (418) 692-1000 • Télécopieur : (418) 692-6044
info@desgagnes.com • www.desgagnes.com

Filiales : Desgagnés Marine Cargo inc. • Desgagnés Marine Petro inc. • Desgagnés Transarctik inc. • Navigation Desgagnés inc. • Petro-Nav inc. • Relais Nordik inc. • Services Maritimes Desgagnés inc. • Tessier Itée • Transport Desgagnés inc.

Great Lakes Market



Great Lakes via Port of Québec

Transshipment port for liquid and dry bulk
Rail connection to all terminals
Open year-round / 24 hours a day
Capesize and Panamax size approved

15m

of water at low tide /
last deepwater port

Bien que la mesure soit accueillie avec enthousiasme dans les milieux maritimes, certains espéraient apparemment que l'exemption soit accordée aux navires de tous tonnages. Les lignes maritimes qui ont pris livraison de nouveaux navires en 2009 espèrent également bénéficier de l'exemption à titre rétroactif compte tenu du cadre d'action en place.

L'AAC, la Chambre de commerce maritime (CCM) et d'autres groupes industriels que le gouvernement a consultés faisaient fortement pression ces dernières années pour qu'on élimine des droits de douane qui augmentaient de façon importante les coûts de modernisation des flottes canadiennes et nuisaient à la compétitivité de celles-ci. Ces droits étaient aussi partiellement transmis aux expéditeurs clients.

À la fin de novembre, la CCM, qui représente plus de 160 parties intéressées des milieux maritimes et expéditeurs du Canada et des États-Unis, a chaudement applaudi la proposition d'éliminer les droits de douane et a pressé le gouvernement de mettre en œuvre les modifications décrites dans la *Gazette du Canada* du 24 octobre 2009.

«En supprimant les droits à l'importation des navires, ce qui réduira le coût du transport maritime, le gouvernement du Canada stimule l'économie et crée des emplois» a déclaré la CCM.

La CCM a aussi fait observer, parmi d'autres points importants: «L'élimination des droits à l'importation des navires contribuera à la réalisation de l'objectif du gouvernement qui est d'améliorer la compétitivité des portes d'entrée et des corridors du Canada.»

International Trade Policy Division, Department of Finance. While there is evidence of strong approval in the marine industry, some stakeholders reportedly were hoping to broaden the waiver to vessels of all sizes. Shipping lines which took delivery of new vessels in 2009 are also hoping that they can benefit from a waiver on a retroactive basis in light of the existing policy framework.

The CSA, the Chamber of Marine Commerce, and other industry groups consulted by the government have been pushing hard in the past few years for elimination of a customs duty that has increased the business costs of modernizing Canadian fleets, thereby hurting their competitiveness. Such costs were, in part, passed onto shipper customers.

In late November, the Chamber of Marine Commerce (CMC), which represents more than 160 marine industry stakeholders and shippers in Canada and the United States, strongly applauded the proposal to waive the payment of the customs duties and urged the government to proceed with implementation of the changes as outlined in the Canada Gazette on October 24, 2009.

“By removing the vessel import duty and making marine transportation less costly, the Government of Canada is also ultimately creating economic opportunities and more jobs,” the CMC said.

Among other main points, the CMC also noted: “The elimination of vessel import duty supports the Government’s strategy to enhance competitiveness of Canada’s trade corridors and gateways.”

Ensemble au service du secteur Maritime | **Together serving the Maritime Sector**

NOS CHAMPS D'EXPERTISE	OUR FIELDS OF EXPERTISE
Techniques maritimes	Maritime techniques
Gestion portuaire et transport maritime	Port management and maritime transport
Interventions sous-marines et hyperbares	Underwater and hyperbaric interventions
Navigation électronique	Electronic navigation
Sûreté et sécurité maritime	Maritime safety and security
Technologies environnementales	Environmental technologies
Mesures d'urgence	Emergency duties
Simulation	Simulation

Des solutions intégrées et adaptées à vos besoins de formation et de recherche | **Integrated solutions adapted to your training and research needs**

 <p>Institut maritime du Québec Cégep de Rimouski</p> <p>418 835-1621 sfc@imq.qc.ca www.imq.qc.ca/partenaire www.imq.qc.ca/eng/partner</p>	 <p>MARITIME INNOVATION</p> <p>418 725-3525 imar@imar.qc.ca www.innovationmaritime.ca www.maritimeinnovation.ca</p>
--	---



CHAMBER OF
MARINE COMMERCE
CHAMBRE DE
COMMERCE MARITIME

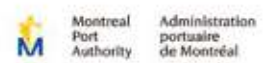


When it comes to **safe, efficient** and **environmentally smart** transportation...

Marine Delivers

www.marinedelivers.com

Proud supporters of Marine Delivers



L'avantage maritime...

Le renouvellement de la flotte assure un transport encore plus efficient et plus écologique

Si la proposition du gouvernement sur les droits de douane était mise en oeuvre, l'industrie maritime canadienne féliciterait le gouvernement d'aider à assurer la viabilité à long terme du transport maritime. De plus, au cours des prochaines années, des compagnies comme la nôtre investiraient de façon massive dans le remplacement de leur flotte, offrant ainsi à leurs clients et aux Canadiens de nombreuses autres années pendant lesquelles nous pourrions profiter de notre géographie maritime naturelle, pour un transport encore plus efficient, plus sécuritaire et plus favorable à l'environnement.

Partout dans le monde, le transport maritime à courte distance est considéré comme une bonne politique publique. En fait, les pays qui ont la chance d'avoir cette richesse naturelle font la promotion de leurs voies navigables côtières et intérieures comme corridors de transport prioritaires afin de réduire la congestion routière et la pollution atmosphérique.

En Amérique du Nord, nous sommes conscients de ces avantages depuis de nombreuses années, surtout dans les Grands Lacs et sur la Voie maritime du Saint-Laurent, qui offrent un immense avantage naturel : un corridor de transport qui va jusqu'au cœur même de l'Amérique du Nord, reliant nombre des plus grandes villes du continent, de même que des dizaines de millions de gens.

En ce qui a trait aux biens, plus de 200 millions de tonnes de marchandises comme les produits du pétrole, le minerai de fer et le charbon pour la production d'acier, le ciment et les agrégats pour le secteur de la construction, les céréales et les produits agricoles pour la consommation et l'exportation, le charbon pour la génération d'électricité, le sel pour la sécurité des routes et une foule d'autres minéraux et marchandises dépendent de ce corridor pour être transportés de façon sécuritaire et efficiente, qu'il s'agisse d'exportations ou d'importations.

Avec les autres modes de transport, le déplacement de cette quantité de marchandises pourrait entraîner une importante congestion routière. En fait, un navire aux dimensions maximales permises sur la Voie maritime transporte normalement suffisamment de marchandises pour remplir une file de camions de trente kilomètres, et produit moins de gaz à effet de serre par tonne de fret que le transport routier ou ferroviaire.

Tout récemment, le gouvernement du Canada a présenté une proposition selon laquelle les compagnies comme Seaway Marine Transport ne paieraient plus de droits de 25 % sur la valeur d'achat des navires importés, une pénalité imposée au renouvellement des flottes depuis plus de vingt ans. Si cette proposition était acceptée, elle nous permettrait de réinvestir dans une flotte intérieure vitale, à des prix mondiaux concurrentiels. Ces nouveaux bateaux offriraient quarante autres années de transport de marchandises à faible coût, avec une performance environnementale encore meilleure. De plus, ces nouveaux navires offriraient quarante autres années d'emplois bien rémunérés dans la marine et la réparation de bateaux, et des dizaines de millions de dollars en recettes fiscales pour le gouvernement.



Allister Paterson
Président et Chef de la direction
Seaway Marine Transport

Si la proposition du gouvernement sur les droits était mise en oeuvre, l'industrie maritime canadienne féliciterait le gouvernement d'aider à assurer la viabilité à long terme du transport maritime. De plus, au cours des prochaines années, des compagnies comme la nôtre investiraient de façon massive dans le remplacement de leur flotte, offrant ainsi à leurs clients et aux Canadiens de nombreuses autres années pendant lesquelles nous pourrions profiter de notre géographie maritime naturelle, pour un transport encore plus efficient, plus sécuritaire et plus favorable à l'environnement.



Marine Delivers ...

Fleet renewal offers even more efficient, greener transportation

Should the government's duty proposals be implemented, the Canadian marine industry would applaud the government for helping to ensure the long-term viability of marine transportation. Furthermore, over the next few years, I would expect companies like ours to invest heavily in fleet replacement, thereby providing our customers and Canadians with many more years in which we can take advantage of our natural marine geography for even more efficient, safe and environmentally friendly transportation.

All over the world, short sea shipping is being championed as sound government policy. Indeed, countries that are lucky enough to be so naturally gifted are promoting their coastal and inland waterways as preferred transportation corridors to alleviate land congestion and reduce air pollution.

In North America, we have recognized these benefits for many years, especially as they relate to the Great Lakes and St. Lawrence Seaway which represents an enormous natural advantage: a transportation corridor that stretches inland to the heart of North America, connecting many of the continent's largest cities along with tens of millions of people.

In terms of goods, over 200-million tonnes of commodities such as petroleum products, iron ore and coal for steel production, cement and aggregate materials for the construction industry, grain and agricultural products for consumption and export, coal for power generation, salt for road safety and so many other minerals and commodities depend upon this corridor in order to move safely and efficiently to and from the rest of the world.

Compared to other modes of transportation, moving this amount of cargo could create vast amounts of road congestion. In fact, one Seaway-size ship routinely carries enough cargo to fill a line of trucks that would cover thirty kilometers of highway, and creates less greenhouse gas per ton of cargo moved than either rail or road transport.

Just recently, the Government of Canada published a proposal that would effectively relieve companies like Seaway Marine Transport of paying a 25% duty on the purchase value of imported vessels, a penalty that has been imposed on fleet renewal for more than two decades. If this proposal proceeds, it would finally allow us to reinvest in the vital inland fleet at competitive world prices. These new ships would offer forty more years of low cost commodity transportation, with even better environmental performance. Plus, new ships would create forty more years of well-paying marine and ship repair jobs, along with tens of millions in government tax revenues.

Should the government's duty proposals be implemented, the Canadian marine industry would applaud the government



Allister Paterson
President and Chief Executive Officer
Seaway Marine Transport

for helping to ensure the long-term viability of marine transportation. Furthermore, over the next few years, I would expect companies like ours to invest heavily in fleet replacement, thereby providing our customers and Canadians with many more years in which we can take advantage of our natural marine geography for even more efficient, safe and environmentally friendly transportation.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Paterson', with a horizontal line underneath.

McAsphalt Marine Transportation



Paving the Way on the Hwy H₂O Chef de file sur l'Autoroute H₂O

Leo Ryan

Avez-vous déjà rencontré quelqu'un portant le nom aux sonorités celtes McAsphalt? C'est très peu probable. Cependant, une filiale des Industries McAsphalt Limitée est bien connue sur les Grands Lacs comme transporteur spécialisé et l'une des compagnies mères est une chef de file reconnue en Amérique du Nord pour une vaste gamme de produits de bitume et de services apparentés. L'autre compagnie mère, Upper Lakes Shipping Ltd., est une intervenante très respectée des milieux maritimes.

Quelle est l'origine du nom? Il faut remonter à 1969, le jour où deux employés qui avaient tissé des liens d'amitié étroits en travaillant comme directeurs des ventes pour la

Ever met someone by the Celtic-sounding name of McAsphalt? Very unlikely. But an affiliate of McAsphalt Industries Limited is well known in the Great Lakes as a niche carrier and one of the parent companies is recognized as a leader in North America for a wide range of asphalt products and services. The other parent company, Upper Lakes Shipping Ltd., is a well-respected major player in the marine industry.

The origin of the name? Well, it goes back to one day in 1969, when two employees who had forged a close friendship while working as sales managers for Imperial Oil decided to become entrepreneurs in a promising



Leo Ryan

John Carrick Jr. (President) and Kelly Carrick (Executive Vice-President).

John Carrick jr. (Président) et Kelly Carrick (premier vice-président).

area: asphalt emulsions. One was Leo McArthur. The other was John Carrick Sr.

Thus, mainly thanks to financial support from relatives, McAsphalt Industries came into being in 1970. The 'M' was the first letter of McArthur and the 'C' was for the first letter of Carrick. Dr. Norman McLeod, recognized internationally for his knowledge and expertise on asphalt, was hired shortly thereafter and the three gentlemen worked together to expand the company.

"We started bringing in asphalt by rail to the siding in Scarborough because at the time there was a surplus of asphalt in Montreal and a deficit in Toronto," John Carrick Sr. recalled some years ago. "That took us into the manufacturing of emulsions and cutbacks, and that has been our core business ever since."

Over the past four decades, McAsphalt Industries has emerged as a diversified Canadian company engaged in the development, production, distribution and marketing of asphalt products for road pavements, related services and technology. McAsphalt has 19 strategically located terminals in Ontario, Quebec, and in the Atlantic and Western provinces from Dartmouth, Nova Scotia to Langley, British Columbia.

Following the passing away of John Carrick Sr. in 1994, the privately-owned company has been run by his sons John Carrick Jr. (President) and Kelly Carrick (Executive Vice-President).

In an interview, John Carrick Jr. indicated that McAsphalt Industries was not significantly hurt by the

Pétrolière Impériale ont décidé de se lancer en affaires dans un domaine prometteur: les bitumes émulsionnés. L'un de ces hommes était Leo McArthur et l'autre, John Carrick père.

Grâce principalement à l'appui financier de parents, McAsphalt Industries a vu le jour en 1970. Le «M» était la première lettre de McArthur et le «C» était la première lettre de Carrick. Norman McLeod, réputé internationalement pour ses connaissances et son expertise dans le domaine des bitumes, a été embauché peu après et les trois hommes ont travaillé ensemble au développement de la compagnie.

«Nous avons commencé par transporter de l'asphalte par train jusqu'aux voies d'évitement de Scarborough parce

qu'à cette époque, il y avait un surplus d'asphalte à Montréal alors qu'on en manquait à Toronto», a rappelé John Carrick père quelques années plus tard. «Cela nous a conduits à la fabrication de bitume émulsionné et de bitume fluidifié et c'est notre principal secteur d'activité depuis.»

Au cours des quatre dernières décennies, McAsphalt Industries est devenue une société canadienne à exploitation diversifiée qui s'occupe du développement, de la production, de la distribution et de la commercialisation de produits d'asphalte pour les revêtements routiers, de même que de technologie et services connexes. McAsphalt possède 19 usines situés à des endroits stratégiques en Ontario, au Québec, dans les provinces atlantiques et dans les provinces de l'Ouest, de Dartmouth en Nouvelle-Écosse jusqu'à Langley en Colombie-Britannique.

Depuis le décès de John Carrick père en 1994, la compagnie privée est dirigée par ses fils, John Carrick fils (président) et Kelly Carrick (premier vice-président).

En interview, John Carrick fils a déclaré que McAsphalt Industries n'avait pas été frappée trop durement par la récession de 2009. «Les perspectives semblent assez bonnes pour 2010, même si les fonds débloqués par les gouvernements pour les infrastructures ont commencé à s'épuiser et si l'argent disponible est convoité de toutes parts.»

Pour sa part, Roy Hickingbottom, vice-président aux Transports, a ainsi résumé la situation: «Nous ne sommes pas à l'abri de la récession, mais nous sommes capables d'y résister.»

Pendant les gros mois de l'été, la compagnie emploie quelque 250 personnes – dont beaucoup sont à son service depuis longtemps grâce surtout à une culture d'entreprise où les valeurs familiales tiennent une grande place. Un employé a déclaré: «Peu importe ce qu'ils vous demandent de faire ou ce que vous pensez que vous devriez faire, ils tiennent toujours à ce que votre famille passe en premier.»

Au fil des ans, il y a eu plusieurs acquisitions importantes. En 1976, McAsphalt acquérait Miller Paving, société canadienne active surtout au Canada dans la construction de routes, le revêtement de chaussées, l'entretien hivernal, le béton prêt à l'emploi et d'autres secteurs. En 1992, McAsphalt achetait Sterling Marine Fuels, principalement pour son terminal de Windsor sur la rivière Detroit, afin de desservir les navires qui font du commerce sur les Grands Lacs.

Depuis le début, le transport maritime est un élément clé de la stratégie commerciale de l'entreprise.

Les troubles des années 1970 au Moyen-Orient ont amené la compagnie à s'inquiéter de la sécurité de l'approvisionnement en produits pétroliers. Elle a donc décidé en 1979 d'acquérir sa première barge, la **McAsphalt 201** d'une capacité de 20 000 barils, qui fut plus tard remplacée par la **McAsphalt 401** de 40 000 barils, deux fois plus.

Roy Hickingbottom supervise le secteur du transport, qui englobe les transports routier, ferroviaire et maritime.

Le parc de véhicules comprend un nombre important et croissant de tracteurs, de remorques et de wagons.



Leo Ryan

Roy Hickingbottom, Vice-President Transportation.

Roy Hickingbottom, vice-président aux Transports.

recession in 2009. "The outlook looks pretty good for 2010, though government infrastructure money will begin running out and various interests are competing for dollars."

For his part, Roy Hickingbottom, Vice-President, Transportation, summed things up by declaring "we are not recession-proof, but we are recession resistant."

During the peak summer months, there are some 250 employees – many of whom have been with the company for a long time thanks, in large part, to a corporate culture based on family values. As one employee put it: "Regardless of how hard they want you to work or you think you should work, they always insist you should put family first."

Through the years, there have been several important acquisitions. In 1976, McAsphalt bought Miller Paving, a Canadian company serving mainly Canada in road construction, paving, winter maintenance, ready-mix concrete and other operations. In 1992, McAsphalt purchased Sterling Marine Fuels, primarily for its terminal in Windsor on the Detroit River for serving the ships trading on the Great Lakes.

From the outset, marine transportation has been a key component of the company's commercial strategy.

With all the unrest in the Middle East in the 1970s, the company was concerned about the security of supply of petroleum products. So in 1979, it decided to buy its first barge – the **McAsphalt 201** with a capacity of 20,000 barrels. This barge was later replaced with the **McAsphalt 401** which doubled capacity to 40,000 barrels.

Roy Hickingbottom oversees all the transportation activity, which encompasses road, rail and water.

The transportation fleet consists of a large and growing number of tractors, trailers and rail cars.

"The number of rail tankers will probably climb as we get more rail facilities," Mr. Hickingbottom said. "What

«Le nombre de wagons-citernes va probablement augmenter de pair avec l'acquisition de nouvelles installations ferroviaires», a déclaré M. Hickingbottom. «Ce qui se produit c'est que les compagnies pétrolières tentent pour la plupart de quitter le domaine ferroviaire, tout comme elles l'ont déjà fait pour le domaine maritime.

«Nous dépendons de plus en plus du train – les volumes croissants de nos produits qui sont livrés par train dans l'Ouest, à des villes comme Winnipeg, Calgary, Regina, Thunder Bay et Langley en témoignent.

«En outre, nous allons encore plus loin pour les fournisseurs, par exemple nous allons chercher l'asphalte au Nouveau-Mexique et en Louisiane, à des endroits pas toujours accessibles par eau. Cela accroît la souplesse et augmente nos options pour le sourcing du produit.»

Partenariat avec Upper Lakes Shipping

À la fin des années 1990, consciente de la nécessité d'améliorer et de mettre à niveau sa capacité de transport maritime, McAsphalt a décidé d'agrandir sa flotte et de faire construire de grands navires ultramodernes. Cela a amené la création de la nouvelle compagnie, McAsphalt Marine Transportation Limited (MMTL) – coentreprise dans laquelle Les Industries McAsphalt Limitée et Upper Lakes Shipping sont associées depuis septembre 1999.

MMTL exploite deux ensembles remorqueur/barge articulés presque identiques sur les Grands Lacs et la côte Est.

Construite en Chine, la barge **John J. Carrick** a rejoint la **Norman McLeod** en septembre dernier.

Capables de transporter 70 000 barils de pétrole et conformes aux normes de l'OPA90, les deux barges à double coque unies à des remorqueurs spécialisés (**Everlast** et **Victorious**) forment les ensembles articulés remorqueur/barge les plus modernes qui soient sur les Grands Lacs. D'un tirant d'eau inférieur à 6,7 mètres, ces ensembles utilisent un système de couplage Articouple. Ils ont été spécialement conçus et construits pour le transport de bitume et d'autres produits d'huile noire sous haute température.

has happened is that oil companies, for the most part, are trying to get out of the rail business. Similar to what they did in the past with the marine business.

“We are becoming more heavily dependent on rail – as shown by the increasing volumes of our product delivered by rail in western Canada to such cities Winnipeg, Calgary, Regina, Thunder Bay, and Langley.

“Also, we are going further afield for suppliers and now bring asphalt out of such places as New Mexico and Louisiana. Places not always accessible by water. This adds flexibility and increases our options for sourcing product.

Partnership with Upper Lakes Shipping

In the late 90's, acknowledging the need to upgrade and update their marine transportation capability, McAsphalt determined that they needed to expand and build new, larger, state-of-the-art vessels. This culminated in the creation of the new company, McAsphalt Marine Transportation Limited (MMTL) – a joint venture between McAsphalt Industries Limited and Upper Lakes Shipping in September, 1999.

MMTL operates two almost identical articulated tug/barge units which operate on the Great Lakes and Eastern Seaboard.

Built in China, the barge **John J. Carrick** joined the **Norman McLeod** this past September. Capable of carrying 70,000 barrels of oil and OPA90 compliant, the two double-hulled barges and dedicated tugs (**Everlast** and **Victorious**) are the most modern ATBs available on the

Photos illustrate the important trucking and rail operations of McAsphalt Industries.

Les photos illustrent les importantes opérations routières et ferroviaires des Industries McAsphalt.



McAsphalt




McAsphalt

La flotte de MMTL transporte annuellement environ 1 million de tonnes de marchandises, a précisé M. Hickingbottom au *Maritime Magazine*.

Il a également déclaré: «Le volet marine fait partie intégrante de nos activités. Il nous permet d'approvisionner nos terminaux très rapidement à des taux raisonnables. Il nous permet aussi de dire aux entreprises de raffinage que nous pouvons leur amener 11 000 tonnes sans aucun problème.»

Interrogé sur les plus gros défis que l'industrie doit relever, M. Hickingbottom a cité la recherche d'équipages expérimentés. «Nous avons besoin de marins capables d'exploiter des pétroliers et comme nous recherchons les meilleurs dans leur domaine, ils ne sont pas toujours faciles à trouver.»

M. Hickingbottom a également fait connaître sa frustration concernant la multitude de changements législatifs qu'on se plaît constamment à apporter. «Il nous faut presque une boule de cristal pour deviner quelle pièce de matériel va être acceptée.»

MMTL doit vaincre les mêmes obstacles que la plupart des intervenants de l'industrie maritime. Grâce à son expertise dans les domaines du transport maritime et des bitumes, la compagnie fait figure de chef de file sur l'Autoroute H₂O. 


Great Lakes. Requiring less than 6.7 metres of draft, they utilize an Articouple linkage system. They were specifically engineered and built for the transportation of asphalt and other high-temperature, black oil products.

The MMTL fleet carries about 1 million tonnes of cargo annually, Mr. Hickingbottom told *Maritime Magazine*.

Mr. Hickingbottom stresses that “the marine component is an integral part of our business. What is does for us is to bring the dimension of being able to supply our terminals very quickly at reasonable freight rates. It also brings the dimension to the refiners of telling them we'll come in and take 11,000 tonnes back, just like that.”

Asked what are biggest challenges facing the industry, Mr. Hickingbottom mentioned getting experienced crews. “They have to be certified for oil tanker operations, and as we demand the best in their field, they are not always easy to find.”

Secondly, he expressed frustration over the plethora of legislative changes that are consistently made. “You almost have to look at the crystal ball to guess what piece of equipment will be accepted down the road.”

MMTL is facing the same challenges as most the other players in the marine industry. With their capability in both shipping and asphalt they are paving the way on the Hwy H₂O. 

Faits saillants

- Établie à Scarborough (Ont.), la société Les Industries McAsphalt Limitée a été fondée en 1970 par John Carrick père et Leo McArthur.
- Cette entreprise privée est dirigée depuis 1994 par un président, John Carrick fils, et un vice-président exécutif, Kelly Carrick, tous deux fils de l'un des fondateurs. Roy Hickingbottom est vice-président aux transport.
- L'entreprise, qui emploie environ 250 personnes, est bien connue au Canada et aux États-Unis pour la vaste gamme de produits de bitume et de services apparentés qu'elle offre.
- La société possède 19 usines situées à des endroits stratégiques d'un bout à l'autre du Canada, de Dartmouth (N.-É.) à Langley (C.-B.)
- Elle compte plusieurs filiales: Sterling Marine Fuels, le Groupe Miller et Integrated Maintenance and Operations Services (IMOS).
- McAsphalt Marine Transportation Limited (MMTL) est une coentreprise issue de l'association d'Upper Lakes Shipping et des Industries McAsphalt Limitée. en septembre 1999.
- La flotte de McAsphalt Marine Transportation comprend deux ensembles remorqueur/barge articulés: la John J. Carrick et la Norman McLeod, ont une charge utile de 70 000 barils chacune.
- Le volume total annuel acheminé par McAsphalt Marine Transportation est d'environ un million de tonnes.

Key facts

- Based in Scarborough, Ontario, McAsphalt Industries Limited was created in 1970 by John Carrick Sr. and Leo McArthur.
- Privately owned, it has been run since 1994 by President John Carrick Jr. and Executive Vice President Kelly Carrick, both sons of one of the original founders. Roy Hickingbottom is Vice President, Transportation.
- Employing some 250 people, the company is widely recognized in Canada and the United States for offering a wide range of asphalt products and services.
- The firm has 19 strategically-located terminals across Canada from Dartmouth, Nova Scotia to Langley, British Columbia.
- Affiliates are Sterling Marine Fuels, the Miller Group, and Integrated Maintenance and Operations Services.
- McAsphalt Marine Transportation Limited is a joint venture established by McAsphalt Industries and Upper Lakes Shipping in September, 1999.
- The fleet of McAsphalt Marine Transportation consists of two modern articulated tug/barge units, the John J. Carrick and the Norman McLeod, with a load capacity of 70,000 barrels.
- Total annual volume of McAsphalt Marine Transportation is some one million tonnes.

Location, Location, Location

Highway H₂O - your gateway to the heartland of North America. Close proximity to manufacturers and their customer base makes **Highway H₂O** the logical choice for moving raw materials and manufactured products in a timely and efficient manner. Over 150 million potential customers live within an 8 hour drive of the ports located along our marine highway. The Great Lakes St. Lawrence Seaway System continues to meet customer needs for reliable and cost-effective service. We have introduced a more competitive incentive program for new and existing cargo, demonstrating our commitment to offer our customers the best value for their transportation dollars. To learn how your company can benefit, please visit www.hwyh2o.com.



Strategic Location



Reliable



Cost Effective

Water way to go!

www.hwyH2O.com



The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation

Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent

GO





Roman Galewicz

Legendary seafarer champion leaves the helm
Le légendaire champion des marins quitte la barre

Leo Ryan

Roman Galewicz was President for 38 years of the Seafarers' International Union of Canada.

Roman Galewicz a dirigé le Syndicat international des marins canadiens pendant 38 ans.

LEO RYAN

Fait inouï, 61 ans séparent sa première journée comme membre d'un syndicat bien connu de son départ du poste de premier dirigeant de ce même syndicat. Et pendant les 38 de ces 61 années au cours desquelles il a occupé la présidence, il a assisté – et a dû s'adapter – à la transformation de l'industrie maritime au Canada et dans le monde. Cette personne, bien sûr, ne peut être que Roman Galewicz, qui a cédé en décembre la barre du Syndicat international des marins canadiens (SIMC) à son successeur, Michel Desjardins, son bras droit de longue date à titre de vice-président exécutif.

Quand la rumeur a commencé à circuler qu'il prenait sa retraite et quittait la barre à l'âge vénérable de 79 ans, un vieux guerrier de l'équipe administrative d'une société maritime des Grands Lacs s'est exclamé: «Incroyable!»

Il est vrai qu'il semblait y avoir quelque chose d'immuable dans l'association entre la filiale canadienne de la Seafarers' International Union of North America et ce rejeton du rude quartier montréalais de Pointe-Saint-Charles situé entre le fleuve Saint-Laurent et le canal Lachine.

Ce personnage plus grand que nature, à la langue acérée et au grand cœur, a su ganger l'admiration des

Between his first day as a member of a well-known Union and his departure as its chief executive, an astounding 61 years passed. And he was President for all 38 of those years, witnessing and navigating through tremendous changes in the Canadian and world maritime industry. This person, of course, can only be Roman Galewicz, who passed over the helm of the Seafarers' International Union (SIU) of Canada, in December to his successor, Michel Desjardins, longtime Executive Vice-President.

When the word first went out that he was really retiring and leaving the tiller at the venerable age of 79, a veteran warrior on the corporate team of a Great Lakes shipping firm exclaimed "Unbelievable!"

True, there appeared to be something almost unshakable in the association between the Canadian affiliate of the Seafarers' International Union of North America and a product of the rough-and-tumble Pointe Saint-Charles district of Montreal between the St. Lawrence River and the Lachine Canal.

A larger-than-life figure, with blunt tongue and big heart, he has commanded much admiration from seafarers and won comparable respect from executives

marins et un respect équivalent des dirigeants des sociétés maritimes, qui ont trouvé en lui un négociateur rude et astucieux, mais toujours loyal.

Passant en revue l'administration de M. Gralewicz lors d'un dîner d'au revoir réunissant de proches amis et collaborateurs, M. Desjardins a résumé en ces termes élogieux les réalisations de son mentor: «Sa passion et les efforts qu'il a déployés au fil des ans pour améliorer le sort des marins représentaient un combat personnel pour lui et une victoire pour nos frères et sœurs. Son charisme et ses qualités de rassembleur ont donné vie et sens à notre fraternité de la mer.»

Pour rendre hommage à sa contribution générale, le New York Port Maritime Council a décerné à M. Gralewicz en 2008 son prestigieux prix Paul Hall de l'Homme de l'année, baptisé du nom de l'ancien président du Département des métiers maritimes de l'AFL-CIO, puissante fédération de syndicats des États-Unis et du Canada.

Pendant le mandat de M. Gralewicz, qui a débuté en 1971, le SIMC a obtenu la première véritable semaine de travail de 40 heures pour les marins canadiens. Beaucoup de ceux-ci ont vu leur vie améliorée par la création de régimes de pension et de soins médicaux. Un Institut de formation des marins a été fondé en 1979.

Actif sur de multiples fronts

Pendant des décennies, M. Gralewicz, ardent partisan de la démocratie syndicale, a été constamment sur les routes – pour visiter des ports d'un bout à l'autre du Canada, parler aux membres et à leurs familles dans de petits ports isolés de Terre-Neuve ou rencontrer des groupes d'employeurs d'un océan à l'autre.

Il s'est maintes fois rendu à Ottawa pour plaider des causes diverses, allant de la réforme des lois sur le cabotage à l'élimination des règlements qui nuisaient au développement d'une industrie maritime concurrentielle.

Parallèlement, il était aussi actif sur les scènes continentale et internationale. Par exemple, en mars 1990, il a rencontré d'autres dirigeants syndicaux aux États-Unis pour former un front uni afin de lutter contre la réimmatriculation des navires à l'étranger et protéger l'avenir des marins canadiens et étasuniens. Il a aussi représenté activement les intérêts des marins canadiens à l'Organisation internationale du travail, un organisme des Nations Unies.

Dans sa jeunesse, Roman Gralewicz a navigué plusieurs années comme marin à bord de navires outre-mer et au Canada. Il est devenu membre du SIM, en 1949.

Aujourd'hui, le SIMC représente quelque 4 300 marins non brevetés qui travaillent à bord de navires sur les Grands Lacs, le Saint-Laurent, la côte atlantique et la côte Ouest. Le syndicat a déjà compté jusqu'à 14 000 membres à la fin de la Seconde Guerre mondiale, mais ce nombre a diminué radicalement à cause de la vente massive après la guerre de navires marchands canadiens à des armements grecs ou d'autres nationalités.

of shipping companies who have found themselves facing a shrewd, tough, but ultimately fair negotiator.

Recently reviewing Mr. Gralewicz's stewardship at an au revoir dinner amongst close friends and associates, Mr. Desjardins summed up his mentor's achievements in these glowing terms: "His passion and drive for improving the fate of the seafarer over the years was a personal battle for him and a victory for our brothers and sisters. His charisma and ability to unify have given life and purpose to our Brotherhood of the Sea."

In recognition of his overall contribution, the New York Port Maritime Council selected Mr. Gralewicz as the recipient of its prestigious "Paul Hall Man of the Year Award" in 2008. The award is named after the past President of the Maritime Trades Department of the AFL-CIO, a powerful federation of unions in the United States and Canada.

Under his tenure, which began in 1971, the SIU won the first true 40-hour work week for Canadian sailors.



Roman Gralewicz handing over the helm of the SIU Canada to Michel Desjardins in December 2009.

Roman Gralewicz cédant la barre du SIM Canada à Michel Desjardins en décembre 2009.

The lives of many were improved with the introduction of pension and medical plans. A Seafarers' Training Institute School was established in 1979.

Active on many fronts

For several decades, Mr. Gralewicz, an ardent proponent of union democracy, was constantly on the move – visiting ports across Canada, talking to members and their families in Newfoundland outposts, meeting with employer groups from coast to coast.

There were frequent visits to Ottawa to plead causes ranging from reforming cabotage laws to the elimination of regulatory measures holding back the growth of a competitive marine industry.



Roman Gralewicz is pictured here during an early period of his SIU stewardship in a familiar waterway setting.

On aperçoit ici Roman Gralewicz dans les premières années de son mandat au SIM dans une situation familière sur la voie de navigation.

Les tumultueuses années 1950 et 1960

La fin des années 1950 et les années 1960 sont une période houleuse de l'histoire du mouvement syndical maritime canadien. On a notamment assisté à des affrontements épiques entre Upper Lakes Shipping et son propriétaire Jack Leitch, et Hal Banks, le controversé chef né aux États-Unis du SIMC, qui a fini par être expulsé du Canada après avoir été condamné pour conspiration en vue de commettre des voies de fait.

C'est au début des années 1950 que M. Banks a invité M. Gralewicz à travailler pour le SIMC.

«À cette époque, rappelle M. Gralewicz, la plupart des marins étaient très peu instruits et j'avais un diplôme d'études secondaires. J'étais donc toujours choisi comme délégué de navire et lorsque j'étais sur la terre ferme, je siégeais invariablement à un comité des règles de navigation.

«Bien sûr, j'étais un bon communicateur et j'aimais m'asseoir avec les gars pour parler de leurs problèmes. Banks m'a donc engagé et j'ai exercé mon premier emploi pour le SIMC en 1953 à Halifax.»

Les années suivantes, M. Gralewicz a gravi petit à petit les échelons du SIMC dans des localités comme Thorold, Thunder Bay, St. Catharines, Montréal et Vancouver.

Au cours d'une interview avec le *Maritime Magazine*, M. Gralewicz a évoqué son accession au poste de vice-président exécutif, suivi «des guerres – inutiles et malheureuses – avec Upper Lakes et mon vieil ami Jack Leitch.»

Concernant son étroite association de plusieurs années avec Hal Banks, M. Gralewicz a déclaré: «Je dois admettre que c'était un bon organisateur et un gars coriace, mais il m'a enseigné une chose: parfois, on n'est jamais assez dur.»

Au cours d'une période financièrement difficile (où des syndicats sont même intervenus), M. Banks a été remplacé par Leonard McLaughlin. M. Gralewicz a pris la barre en 1971.

At the same time, Mr. Gralewicz was active on continental and international fronts. For example, in March 1990, he met with other labour leaders in the United States to combine forces in the fight against reflagging of ships under foreign registry with a view to protecting the future of Canadian and American sailors. He was also a central figure representing the interests of Canadian seafarers at the International Labour Organization, a UN agency.

Young Roman Gralewicz spent several years as a seaman on ships overseas and in Canada, joining the SIU in 1949.

Today, the SIU represents some 4,300 unlicensed sailors working aboard vessels on the Great Lakes, the St. Lawrence River, on the Atlantic Coast and the West Coast. At its peak, the membership attained 14,000 at the end of World War Two. But it fell sharply with the massive post-war sell-off of the Canadian merchant marine to Greek and other foreign entrepreneurs.

The tumultuous Fifties and Sixties

The late Fifties and Sixties were tumultuous years in the Canadian maritime labour movement. It featured notably some epic clashes between Upper Lakes Shipping, led by owner Jack Leitch, and Hal Banks, the SIU's controversial, U.S.-born leader who was to eventually flee from Canada following his conviction for conspiracy to assault.

It was in the early Fifties that Mr. Gralewicz was invited by Mr. Banks to work for the SIU.

“At that time,” recalled Mr. Gralewicz, “most of the sailors had a very limited education and I had a high-school diploma. So I was always a ship delegate, and when I came ashore, I was always on a shipping rules committee.

“Yes, I was a good communicator and loved to sit with guys and talk about their problems. So Banks hired me, and my first job for the SIU was in Halifax in 1953.”

Subsequent years saw Mr. Gralewicz climb up the SIU ladder through stints in such places as Thorold, Thunder Bay, St. Catharines, Montreal and Vancouver.

In an interview with *Maritime Magazine*, Mr. Gralewicz said he worked up to the post of Executive Vice-President and then “went through the wars with Upper Lakes and my old friend Jack Leitch – which was unnecessary and unfortunate.”

Commenting on his close association for a number of years with Hal Banks, Mr. Gralewicz declared: “I have to admit he was a good organizer and a tough guy, but it taught me something – that you can't be too tough, sometimes.”

During a difficult financial period (which included the intervention of trustees), Mr. Banks was succeeded by Leonard McLaughlin. Mr. Gralewicz took over the

M. Gralewicz affirme fièrement que de 1971 jusqu'à son récent départ du poste de président du SIMC, il n'a «jamais eu de grève».

Et il ajoute avec une égale fierté: «Lorsque j'ai pris la barre, le syndicat était ruiné et maintenant, nous avons en caisse des réserves de 24 millions de dollars.»

Évoquant d'autres faits marquants dont il tire une satisfaction particulière, M. Gralewicz a déclaré qu'il avait négocié «quelques-unes des meilleures augmentations de salaire de l'industrie. Il n'est pas inhabituel pour un marin ordinaire de faire 8 000 \$ par mois aujourd'hui. Les salaires ne sont plus le problème, c'est plutôt les congés.»

Une autre source de satisfaction: «J'aime travailler avec les gens. Lorsqu'un gars a un problème, il faut s'asseoir et l'écouter, puis se mettre à sa place. Ce n'est pas nécessaire d'être un génie.»

Résumant sa méthode de négociation, il a déclaré: «J'ai toujours cru que s'il faut mettre de l'eau dans son vin parfois, on ne doit pas hésiter à le faire. Et il faut faire comprendre aux compagnies ce que l'on veut.»

Des témoignages éloquentes

Les pairs et les collaborateurs qui connaissent M. Gralewicz depuis bien longtemps sont unanimes.

Greg Wight, président et chef de la direction d'Algoma Central Corporation, le complimente pour avoir défendu avec vigueur et efficacité ses membres pendant plus de cinq décennies. Il ajoute: «Je crois que la clé de son succès, c'est qu'il croit que pour que son syndicat prospère et croisse, les armateurs doivent aussi prospérer et croître. Roman sait ce qu'est un vrai partenariat.»

Ray Johnston, président de la Chambre de commerce maritime et ancien chef de la direction de CSL, a livré ce commentaire: «M. Gralewicz peut être un rude adversaire quand on négocie des conventions, mais il cherche toujours ce qui est le mieux pour l'industrie. Roman est un véritable gentilhomme et sa poignée de main vaut mieux qu'un contrat signé.»

Andrew Boyle, agent des relations industrielles au Conseil canadien des relations industrielles, a connu M. Gralewicz en diverses qualités pendant près de 40 ans.

Roman Gralewicz and Michel Desjardins at negotiating session with Tim Dool of Algoma Central Corporation and Gerry Carter of CSL.

Roman Gralewicz et Michel Desjardins pendant une séance de négociation avec Tim Dool d'Algoma Central Corporation, à l'extrême gauche et Gerry Carter de CSL.

helm in 1971.

From 1971 up to his recent departure as SIU President, Mr. Gralewicz proudly asserts: "I have never had a strike."

And he adds, with equal pride: "When I took over, the union was broke – and now we have cash reserves of \$24 million."

Looking back at other developments that gave him special satisfaction, Mr. Gralewicz said he negotiated "some of the best wage increases in the industry. It is nothing for a normal seaman today to make \$8,000 a month. The wages are not the problem anymore, it's the times off."

Another source of satisfaction: "I love to work with people. When a guy has a problem, you have to sit down and listen to him, and then put yourself in his position. You don't have to be a genius."

Summing up his negotiating approach, he said: "I have always felt that if you have to water your wine sometimes, do it. And make the companies understand what you are going for."

Glowing testimonials

A pretty unanimous consensus emerges from peers and associates who have known Mr. Gralewicz for many years.

Greg Wight, President and CEO of Algoma Central Corporation, applauds Mr. Gralewicz for being "a strong and effective advocate for his members for more than five decades. I feel the key to his success is that he believes that in order for his membership to prosper and grow, the shipowners must also prosper and grow. Roman understands the meaning of the word Partnership."

Ray Johnston, President of the Chamber of Marine Commerce and formerly chief executive of Canada Steamship Lines, comments that Mr. Gralewicz "is as tough as they come when negotiating contracts, but always with a view to doing what's best for the industry. Roman is a true gentleman whose handshake is better than a signed contract."



«La plus fascinante constatation que vous faites au sujet de cet homme au fil des ans, a-t-il déclaré, c'est que derrière sa personnalité sociale et politique, il n'est pas du tout différent. Il est ce qu'il est. Ses priorités, ses sympathies et ses valeurs sont sans artifices. Chez lui, il n'y a nulle contradiction – seulement des approches différentes selon les situations.»

On peut trouver certaines observations intéressantes dans l'ouvrage intitulé *Contre vents et marées* de Paul Martin, ancien propriétaire de CSL et premier ministre du Canada de 2003 à 2006.

Parlant de M. Galewicz, il écrit que ce n'était pas un timoré, qu'ils se sont livré de rudes combats mais qu'au fil des ans, il a appris à le respecter énormément. Il ajoute que les membres de son syndicat avaient de la chance de l'avoir et en vérité, l'industrie aussi, même si celle-ci ne s'en est pas nécessairement rendu compte.

Selon M. Martin, M. Galewicz a toujours compris l'importance de l'évolution technologique et a toujours su que ses membres devaient recevoir la formation nécessaire pour s'y adapter.

M. Galewicz admet de son côté qu'avec les années, il a appris à respecter M. Martin. Cependant, dans le langage coloré qui le caractérise, il a fait connaître sa vive déception qu'en tant que ministre des Finances et plus tard premier ministre, M. Martin n'ait absolument rien fait pour promouvoir les intérêts de l'industrie maritime du Canada dans plusieurs dossiers clés... **M**

Through various capacities, Andrew Boyle, Industrial Relations Officer with the Canada Industrial Relations Board, has known Mr. Galewicz for nearly four decades. "The most fascinating revelation you realize about the man over time," he says, "is that behind his social and political persona is just more of the same. He is who he is. His priorities, compassion, points of view and values are straight-up. There are no contradictions – just his different approaches to situations."

Some insightful observations are to be found in the book *Hell Or High Water: My Life in and out of Politics* by Paul Martin, a past owner of Canada Steamship Lines who was Prime Minister of Canada from 2003 to 2006.

Dealing with Mr. Galewicz, he wrote, was "not for the faint of heart. We fought like hell, but over time, I acquired a great deal of respect for him. His members were lucky to have him, but the truth is, so was the industry, whether it realized it or not."

Mr. Martin further noted that Mr. Galewicz always understood the importance of changing technology "and that his members needed training in order to keep up with it."

Over time, Mr. Galewicz himself acknowledges that he developed a healthy respect for Mr. Martin. But, in language that is his trademark, he expressed strong disappointment that as Finance Minister and later as Prime Minister, Mr. Martin did "zilch" to advance the concerns of Canada's marine industry on a number of key issues... **M**

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

Les programmes d'aide gouvernementale développés par

LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

pour les entreprises et organismes du transport des marchandises



Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par l'implantation de projets intermodaux dans le transport des marchandises.



Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport des marchandises.



Programme d'aide à l'intégration modale.

À l'avant-garde mondiale de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la lutte contre les changements climatiques.

www.mtq.gouv.qc.ca

Transports
Québec 





Parting thoughts from Capt. Michel Pouliot

Quelques réflexions du capitaine Michel Pouliot

LEO RYAN

Qui de plus indiqué que le capitaine Michel Pouliot pour discourir comme conférencier principal sur le passé, le présent et l'avenir du fleuve Saint-Laurent à un déjeuner très attendu organisé à Montréal le 19 novembre par la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES). Ancien président de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent et de l'International Maritime Pilots Association (1990-2002), le capitaine Pouliot fut président de l'Association des pilotes maritimes du Canada de 1983 à octobre 2009. Pendant sa carrière de plus de quarante ans, sa grande priorité a été de promouvoir la sécurité maritime dans tous les couloirs de commerce et de mettre en relief le rôle essentiel des pilotes maritimes.

Au fil des ans, le capitaine Pouliot a été témoin de changements importants, depuis l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent et la révolution du conteneur à la fin des années 1950 jusqu'à l'arrivée sur les mers des vraquiers et des pétroliers géants, en passant par l'évolution étourdissante de la technologie de la navigation, le dragage du Saint-Laurent qui permettait aux grands porte-conteneurs de se rendre à Montréal, l'arrivée d'une nouvelle génération de paquebots de croisière et les expansions des canaux de Suez et de Panama.

Au tout début de sa revue générale, le capitaine Pouliot a rappelé la présence de plus de 2 700 Liberty Ships qui transportèrent 75 % des cargaisons destinées aux Alliés pendant la Seconde Guerre mondiale. Plus de 2 400 de ces navires de 10 000 tonnes ont survécu à la guerre et bon nombre d'entre eux ont formé les premières flottes marchandes d'Aristote Onassis, Niarchos et autres grands armateurs. C'était des silhouettes familières sur le Saint-Laurent dans l'après-guerre.

La guerre a aussi amené le développement de nouvelles technologies. Le capitaine Pouliot a mentionné que le radar a eu un impact pour la navigation sur le Saint-Laurent, spécialement dans des conditions de visibilité réduite.

Fittingly enough, Capt. Michel Pouliot was the keynote speaker on the subject of the past, present and future of the St. Lawrence River at a well-attended luncheon staged in Montreal on November 19 by the St. Lawrence Economic Development Council (SODES). A former President of the Corporation of St. Lawrence River Pilots and of the International Maritime Pilots Association (1990-2002), he was President of the Canadian Marine Pilots Association from 1983 to October, 2009. During a career spanning more than four decades, his great priority has been to advance maritime safety on all trade lanes and to underline the essential role played by marine pilots.

Through the years, Capt. Pouliot has witnessed significant changes. These range from the launching of the St. Lawrence Seaway and the Container Revolution in the late Fifties, to the advent of giant tankers and bulk carriers on the high seas, the tremendous evolution of navigation technology, the dredging of the St. Lawrence River to permit larger container ships especially to call at Montreal, the arrival of a new generation of cruise ships, and the expansions of the Suez and Panama canals.

Early in his sweeping review, Capt. Pouliot recalled the presence of more than 2,700 Liberty Ships that carried 75% of the cargo used by the Allied Forces during World War II. More than 2,400 of the 10,000-ton vessels survived the war, and many formed the original commercial shipping fleets of Aristotle Onassis, Niarchos and other entrepreneurs. They were a regular sight on the St. Lawrence River in the postwar years.

The war also saw the development of new technologies. Capt. Pouliot indicated that the radar had an impact on navigation on the St. Lawrence, especially under reduced visibility conditions. But

Toutefois, plusieurs incidents mortels des années 1960 sont attribuables à ses limites par mauvais temps.

Ces incidents, a poursuivi le capitaine Pouliot, «nous ont brutalement rappelé que la technologie avait aussi ses limites. Les navires devenaient de plus en plus gros et la pression commerciale augmentait. Mais ils ont eu un résultat positif, soit l'établissement de radiocommunications navire-terre et navire-navire.»

Au début des années 1970, le port de Québec a profité du creusage du chenal de la traverse du Nord dont la profondeur est passée de 9,5 m à 12,5 m à marée basse. Cela a porté les tirants d'eau admissibles à 15,5 m –; les grands navires de plus de 100 000 tonnes pouvaient désormais faire escale dans le port. «Une toute nouvelle génération de navires (vraquiers) de classe Panamax ou Capesize peut maintenant venir au port de Québec», a déclaré le capitaine Pouliot.

Initialement, au début des années 1970, CP Navigation utilisait le port de Québec pour ses services de conteneurs, avec des navires renforcés pour naviguer dans les glaces. Plus tard, la société a transféré tous ses services de conteneurs au port de Montréal, qui était avantagé par de meilleures liaisons ferroviaires avec le Midwest des États-Unis. Et avec les années, la capacité des porte-conteneurs faisant escale au port de Montréal, aujourd'hui devenu un des grands ports à conteneurs de l'Atlantique Nord, a augmenté à plus de 4 000 EVP malgré un tirant d'eau limité à 11 m.

Toutefois, a prévenu le capitaine Pouliot, il faut suivre de près l'évolution de la taille des porte-conteneurs de l'Atlantique. Les ingénieurs navals songent notamment à un navire de 6 000 conteneurs EVP d'une largeur de 39,8 m et d'un tirant d'eau de 11,5 m qui pourrait transporter 16 rangées de conteneurs en pontée et 14 rangées de conteneurs dans la cale.

Selon le capitaine Pouliot, de tels navires pourraient décharger à Québec certains conteneurs de la pontée avant de poursuivre leur route vers Montréal, «c'est certainement une option parce qu'il semblerait que toute possibilité de dragage supplémentaire en amont de Québec soit écartée.»

De grands défis à relever

Au sujet des principaux défis à relever dans les années futures, le capitaine Pouliot a déclaré qu'en dépit de la récession et du gâchis financier mondiaux, l'industrie maritime va devoir affronter un grave problème de personnel. «Selon une récente évaluation de la crise de la main-d'œuvre, il pourrait nous manquer jusqu'à 90 000 officiers en 2012.»

Le capitaine Pouliot a aussi souligné que «compter de plus en plus sur la technologie pour remplacer le facteur humain compétent, c'est courir au désastre.»

Selon une récente évaluation, l'exactitude du GPS (Système mondial de localisation) va se détériorer dans les prochaines années. «L'actuelle constellation de satellites vieillit rapidement et il n'est pas certain que le gouvernement des États-Unis pourra acquérir de nouveaux satellites à temps pour maintenir sans interruption les services de GPS actuels.»

Le capitaine Pouliot a conclu en demandant à tous les partenaires du réseau Grands Lacs-Voie maritime de mettre les études de côté pour prendre des mesures concrètes et concertées afin de garantir l'avenir de cette voie de navigation nord-américaine.

the limits of radar in bad weather resulted in several fatal incidents in the 1960s.

The incidents, Capt. Pouliot said, offered “a stark reminder that technology also has limits. Ships were getting bigger and commercial pressure was mounting. However, a positive result of these accidents was the establishment of ship-to-shore and ship-to-ship radio communication.”

The early 1970s saw the Port of Quebec capitalizing on a deepening of the North Traverse channel from 9.5m at low tide to 12.5m. This allowed permissible drafts to rise to 15.5m – enabling big ships exceeding 100,000 tonnes to call at the port. “A whole new generation of (bulk) ships from Panamax class to Cape size can now envisage using the Port of Quebec,” Capt. Pouliot said.

Initially, CP Ships used the Port of Quebec for container services in the early 1970s, deploying ice-strengthened vessels. Subsequently, all container activity was transferred to the Port of Montreal which benefited from superior rail services to the U.S. Midwest. And through the years, the capacity of container ships calling at Montreal, now a leading North Atlantic container port, has increased to over 4,000 TEUs despite a limited draft of 11m.

However, Capt. Pouliot cautioned that one should keep close watch on the evolution of the size of containerships sailing on the Atlantic. One concept being studied by naval engineers would involve a 6,000-TEU vessel with a 39.8m beam and 11.5m draft capable of carrying 16 rows of containers on deck and 14 rows in the hold.

Capt. Pouliot said this could mean discharging some deck containers at Quebec on route for Montreal – “certainly an option since it would appear that dredging any further above Quebec does not seem to be an option.”

Big challenges to confront

Addressing major challenges in the years ahead, Capt. Pouliot said that even if one takes the recent global financial meltdown and recession into consideration, the shipping industry is confronting a serious manning problem. “We are facing a possible shortage of up to 90,000 officers by 2012, according to a recent assessment of the manpower crisis.”

Capt. Pouliot also stressed that “relying more and more on technology to replace the competent human factor is a recipe for disaster.”

He pointed out that a recent assessment of GPS (Global Positioning System) shows that its accuracy will deteriorate over the next few years. “The existing constellation of satellites is rapidly aging, and it is uncertain whether the U.S. government will be able to acquire new satellites in time to maintain the current GPS services without interruption.”

In conclusion, Capt. Pouliot called for concrete, cooperative action as opposed to more studies by all stakeholders in the Great Lakes/Seaway system to preserve the future of the North American waterway.

Impartial advice for a safer world.

We are known around the world for the quality of our advice and for our independence, providing long term confidence through our assurance and verification services. We help organisations comply with regulations and industry best practice so they can operate safely and productively. In a time when reputations are increasingly linked to 'green' performance, we can also help you meet stringent environmental standards and develop truly sustainable businesses.

Learn more about our global network –
go to www.lr.org/marine

Lloyd's
Register

LIFE MATTERS

Conférence nord-américaine sur le transport maritime dans l'Arctique, St. John's
Arctic Shipping North America Conference in St. John's



Flaws in Ottawa's Arctic efforts criticized

L'inaction d'Ottawa dans l'Arctique est dénoncée

Leo Ryan

Les grands thèmes concernant le transport maritime dans l'Arctique abordés lors de cette récente conférence ont été notamment la navigation dans le Grand Nord dans le contexte du réchauffement global, les besoins des collectivités autochtones, les préoccupations environnementales et la conception des navires. On n'a pas été tendre à l'endroit d'Ottawa lors de cette conférence des 6 et 7 octobre derniers organisée à St. John's par le groupe d'édition britannique Informa et dont le *Maritime Magazine* était partenaire médiatique.

Un des conférenciers, Methusalah Kunuk, sous-ministre adjoint des Transports au gouvernement du Nunavut, a souligné l'intérêt international croissant pour les ressources minérales de la région, mais il a aussi déploré l'absence de port commercial en eau profonde et s'est dit très inquiet

A recent conference reviewed key topics related to Arctic shipping ranging from navigation in the Far North amidst global warming, aboriginal community needs, environmental concerns and ship design. The event, which also featured some sharp words for Ottawa, was staged in St. John's on Oct. 6-7 by Britain's Informa publishing group, with *Maritime Magazine* acting as a media partner.

Among the speakers was Methusalah Kunuk, the government of Nunavut's Assistant Deputy Minister of Transportation. In addition to noting the growing international interest in the region's mineral resources especially and the fact there was still no commercial deepsea port, he expressed strong concern over the strong impact of climate change already on wild life.



Leo Ryan

Among the speakers was Methusalah Kunuk, Nunavut's Assistant Deputy Minister of Transportation.

Methusalah Kunuk, sous-ministre adjoint du Transport du Nunavut faisait partie des conférenciers.

des effets dévastateurs que les changements climatiques ont déjà sur les espèces sauvages.

Mikhail Grigoriev, directeur de Gecon Ltd. de Saint-Petersbourg, a capté l'attention des quelque 120 participants et plus en énumérant les principaux projets énergétiques et autres déjà en cours ou prévus dans l'Arctique russe.

Dermot Loughnane, qui dirige Tactical Marine Solutions, groupe-conseil maritime de Victoria (C.-B.) spécialiste de la faisabilité des opérations dans l'Arctique, a brossé un portrait de l'évolution de la situation du transport maritime dans l'Arctique. Il a souligné que la saison de navigation limitée et les faibles tirants d'eau influenceront toujours sur «les aspects économiques du transport maritime dans l'Arctique».

Évoquant les prédictions d'étés sans glace d'ici 2030, M. Loughnane a déclaré que les conditions de glace étaient aujourd'hui plus variables et moins prévisibles que par le passé. Et il s'est dit convaincu «qu'il y aura toujours des glaces à la dérive là-bas en été».

Le commodore Michael Tripert, commandant d'unité de la Garde côtière américaine à Los Angeles, a exprimé l'opinion que de plus en plus de gens et de navires sont appelés à se rendre dans l'Arctique. Il a servi l'avertissement suivant: «Nous nous attaquons à des défis de demain avec des outils d'aujourd'hui. Cela ouvre des perspectives pour le tourisme, mais il y a aussi des risques de catastrophe.»

Selon Christopher Wright, président du Groupe Mariport de Nouvelle-Écosse, «une logistique efficace est d'une importance capitale pour l'approvisionnement en cargaisons sèches de l'Arctique canadien». La saison peut être de 120 jours du port d'attache au port de base, mais elle peut également être plus courte, comme à Hall Beach où l'accès sécuritaire n'est garanti que pendant une période de 60 jours.

Mikhail Grigoriev, Directeur de Gecon Ltd. of St. Petersburg, drew the attention of the more than 120 conference participants while listing the major energy and other projects underway or planned in the Russian Arctic.

The evolution of shipping challenges in the Arctic was outlined by Dermot Loughnane, who runs Tactical Marine Solutions, a marine consultancy based in Victoria, BC which specializes in the feasibility of Arctic operations. In this regard, he pointed out that the limited navigation season and low draft levels will continue to affect "the economics of shipping in the Arctic."

Recalling forecasts of ice-free summers by 2030, Mr. Loughnane said ice conditions were now more variable and less predictable than in the past. And he was convinced "there will still be ice drifting around in the summer."

Commodore Michael Tripert, Commanding Officer with the U.S. Coast Guard, Los Angeles, said that more and more people and ships are destined for the Arctic. But he warned: "We are confronting tomorrow's challenges with today's tools. There will be opportunities for tourism and also for disaster."

Christopher Wright, President of Mariport Group based in Nova Scotia, said that "effective logistics is of critical importance in dry cargo supplies for the Canadian Arctic." The season from home port to base port can be 120 days, but it can be shorter, such as 60 days for Hall Beach, for safe access.

Peter Woodward takes federal government to task

Offering the most candid remarks at the conference was Peter Woodward, Vice-President, Operations for the Woodward Group. He sharply criticized the federal government for the failure of live up to expectations in its initiatives to bolster sovereignty claims and to encourage the economic development of the remote region's Inuit population.

Headquartered in Goose Bay, Labrador, the group's Coastal Shipping division provides vital fuel and other supplies to Labrador coastal communities and to Nunavut villages between June and December. Its fleet also supplies NORAD military bases in the Far North.

During the campaign for the 2006 election, Conservative leader Stephen Harper (whose party swept to power in a minority victory) had notably promised to spend billions of dollars on three armed heavy icebreakers, an army base in northern Cambridge Bay, and a deepwater port near Iqaluit. But the Ottawa authorities have pared down the heavy icebreaker project to one unit and no formal request for construction proposals has yet been issued. The Canadian Coast Guard currently has just one such big icebreaker in operation, the 13,500 DWT Louis St. Laurent, which is aging and smaller than Russia's nuclear-powered icebreakers.

Also on hold, pending the slow-process elaboration of a newbuilding strategy, is the plan first detailed in July 2007 to construct six to eight Arctic patrol ships costing more than \$3 billion. Their hulls will be re-

Peter Woodward demande au gouvernement fédéral d'agir

C'est Peter Woodward, vice-président aux Opérations du Groupe Woodward, qui s'est exprimé avec la franchise la plus brutale. Il a vertement critiqué le gouvernement fédéral qui n'a pas réussi à répondre aux attentes en matière d'affirmation de la souveraineté et de promotion du développement économique de la population inuite de cette région éloignée.

Établie à Goose Bay au Labrador, la division Coastal Shipping du groupe approvisionne en combustible et autres biens essentiels de juin à décembre les collectivités côtières labradoriennes et les villages du Nunavut. Sa flotte ravitaille également les bases militaires du NORAD dans le Grand Nord.

Au cours de la campagne électorale de 2006, le chef conservateur Stephen Harper (dont le parti a pris le pouvoir au sein d'un gouvernement minoritaire) avait notamment promis de consacrer des milliards de dollars pour doter le pays de trois brise-glaces lourds armés, d'une base de l'armée de terre au nord de Cambridge Bay et d'un port en eau profonde près d'Iqaluit. Mais le gouvernement d'Ottawa a réduit à un seul brise-glaces lourd l'envergure du projet et aucun appel de propositions pour la construction n'a encore été officiellement lancé. À l'heure actuelle, la Garde côtière canadienne ne possède qu'un seul brise-glaces lourd en service, le *Louis St-Laurent* de 13 500 tpl, qui prend de l'âge et n'est pas du calibre des brise-glaces nucléaires russes.

On garde également en suspens pendant la lente élaboration d'une stratégie de construction de navires neufs, le projet de construction de six à huit navires de patrouille de l'Arctique au coût de plus de 3 milliards de dollars annoncé en juillet 2007. Les coques de ces bâtiments doivent être renforcées pour la navigation dans de la glace d'un mètre d'épaisseur. Ils ne seront donc pas en mesure de naviguer douze mois par année, y compris en hiver, dans le Passage du Nord-Ouest.

Dans un discours chargé d'émotion, M. Woodward a déclaré: «Il reste encore beaucoup à faire dans l'Arctique, outre les mégaprojets d'exploitation des ressources pétrolières et minérales. Il y a 27 000 personnes qui vivent là-bas. Nulle part au monde le manque d'infrastructures n'est aussi criant.

«Il n'y a pas de ports, il n'y a pas de quais. Le gouvernement fédéral s'était engagé à construire un port arctique (qui viendrait s'ajouter à l'actuel port de Churchill), mais il s'est contenté d'acheter d'une compagnie minière un vieux port situé dans un endroit désert. À mon avis, c'est juste de la poudre aux yeux.»

«Ils ont nommé Iqaluit comme le port à construire et ils ne l'ont pas construit», a déclaré M. Woodward avant de souligner qu'à Iqaluit il n'y a que quelques bollards (poteaux métalliques) pour fixer les amarres. «On s'en sert pour attacher nos tuyaux.»

«En ce qui concerne le pain et le beurre de l'Arctique, il reste beaucoup mieux à faire», a poursuivi M. Woodward avant d'évoquer le coût astronomique des aliments et autres produits (au moins le double des prix pratiqués dans les régions centrales du Canada).

«Et il n'y a aucune raison pour cela, a-t-il affirmé. Des quais flottants nous permettent de faire des déchargements

inforcés à crunch through ice up to a metre thick in the Northwest Passage, but this excludes year-round voyages encompassing all the winter months.

In an emotionally-charged speech, Mr. Woodward declared: "There's a lot of work to be done in the Arctic other than the mega-projects involving minerals and oil resources. Some 27,000 people live out there. No where in the world is the lack of infrastructure so evident.

"There are no ports, there are no docks. In spite of the fact that the federal government has committed to an Arctic port (beyond existing port of Churchill), all they did was to buy an old port that was owned by a mining company, and there are no communities at that port. In my opinion, it's a sleight of hand."



Woodward chastises Ottawa for not living up to expectations on certain Arctic issues.

Woodward critique Ottawa pour n'avoir pas répondu aux attentes dans certains dossiers touchant l'Arctique.

"They have named Iqaluit as being the port to be built and they didn't build it," Mr. Woodward said before noting that at Iqaluit there's just a few bollards (metal posts) for fastening mooring lines. "This is what we hook our hoses up to.

"When it comes to the meat-and-potatoes of the Arctic, there's a lot better job that has to be done," Mr. Woodward said before referring to the astronomical costs of food and other products (at least twice the prices found in more central areas of Canada).

"And there is no reason for it," he affirmed. "With floating docks, we can accommodate quick off-loads with ro/ro type vessels. But we have been living with the same methods of shipping for the last 50 years. I really hope that with all the apparent prosperity that is com-

rapides avec des navires rouliers. Mais les méthodes n'ont pas changé depuis 50 ans. J'espère vraiment que dans la période de prospérité qui s'annonce, grâce à tous ces gens qui convoitent les richesses du Nord et au fait que l'Arctique va devenir une route de transport maritime, on va faire aussi quelque chose pour les collectivités du Nord.»

M. Woodward a rappelé que lorsqu'un des navires de sa société arrive à un endroit, une grue transborde les marchandises sur une barge qui va les décharger à terre. «Cela peut prendre cinq jours pour décharger 40 conteneurs.»

Il peut arriver que les tuyaux servant au déchargement de produits pétroliers «soient étirés comme des spaghettis quand on a une marée de 30 pieds.»

Pour M. Woodward, les quais fixes sont une solution faisable, même s'il y aurait des coûts d'entretien importants. «Les quais fixes sont une option à laquelle on pourrait avoir recours plus souvent avec un navire de type roulier. Il nous est arrivé une fois de décharger 3 000 tonnes de marchandises en six heures.»

Pour sa part, le capitaine Anthony Patterson, autrefois de la Garde côtière canadienne et aujourd'hui président de Virtual Marine Technology de St. John's, s'est inquiété du manque «critique» à la Garde côtière de personnel possédant une solide expérience de la navigation dans les glaces en raison du départ à la retraite des employés actuels.

Il a aussi évoqué la nécessité d'affirmer notre souveraineté sur les territoires arctiques du Canada. À cet égard, il a précisé sa pensée en recommandant que la Garde côtière canadienne exerce une sorte de «rôle de police».

Des porte-conteneurs à propulsion nucléaire

Un autre exposé qui a soulevé un vif intérêt a été celui du professeur Jose Femenia de la United States Merchant Marine Academy. Le transport dans l'Arctique et la propulsion nucléaire, a-t-il déclaré, représentent «le mariage presque parfait de deux technologies» qui peut favoriser le commerce international en réduisant considérablement les distances pour le transport de produits entre l'Asie et les principaux centres de population d'Europe et de la côte est de l'Amérique du Nord.

Il a vanté les avantages pour l'environnement de navires marchands à propulsion nucléaire – ce qui représenterait une contribution aux efforts de l'industrie maritime mondiale pour réduire la pollution atmosphérique, la pollution de surface et la pollution des eaux.

Sans donner beaucoup de précisions concernant la possibilité de rentabiliser la construction d'un navire qui coûterait quelques centaines de millions de dollars, M. Femenia a déclaré au *Maritime Magazine* qu'un navire à propulsion nucléaire consommerait 15 fois moins d'énergie qu'un navire à moteur diesel classique.

Après avoir rappelé qu'il y avait déjà une activité commerciale intra-nation considérable sur la route maritime du Nord, M. Femenia a souligné que la fonte soutenue des glaces de l'Arctique rendait de plus en plus possible l'utilisation de l'océan Arctique comme route de commerce importante – qui pourrait remplacer les routes de Panama et Suez pour certains flux commerciaux. «Selon certains modèles, la glace du pôle Nord pourrait fondre en été d'ici trois ou quatre décennies ou moins.»

M. Femenia a évoqué la possibilité d'un service de ligne dans l'Arctique assuré par des porte-conteneurs à propulsion



Capt. Anthony Patterson of Virtual Marine Technology underlined Canada's need to exert Arctic sovereignty.

Le Capt. Anthony Patterson de Virtual Marine Technology a insisté sur la nécessité pour le Canada d'affirmer sa souveraineté dans l'Arctique.

ing and with so many people looking at the plentiful reserves and the Arctic as a shipping route that we will also see something done for the communities.”

Mr. Woodward recalled that when one of his firm's vessels arrive at a location, goods are transferred by crane onto a barge for offloading on shore. “It can take up to five days to discharge 40 containers.”

On the occasions of hoses transferring petroleum products being laid out, “they can be stretched like spaghetti when you have a 30-ft tide.”

Mr. Woodward sees fixed docks as a feasible solution, though they would require substantial maintenance costs. “Fixed docks are an option with a ro/ro style vessel that could be achieved more often. In one instance, we discharged 3,000 tonnes of cargo in six hours.”

For his part, Captain Anthony Patterson, formerly with the Canadian Coast Guard and today president of St. John's based Virtual Marine Technology, expressed concern over a “critical” gap of Coast Guard personnel with extensive experience in ice water as current employees retire.

He also referred to “a public need to exert sovereignty” in Canada's Arctic territory. As part of what he qualified as “a refinement of thinking,” he recommended that the Canadian Coast Guard could exercise some sort of “constabulary role.”

Nuclear-powered containership concept

Another presentation which stirred vivid interest

nucléaire entre les ports d'éclatement du Pacifique Nord et ceux de l'Atlantique Nord. Il faudrait pour cela disposer d'installations de transbordement appropriées pour desservir les navires collecteurs.

Toujours selon M. Femenia, un porte-conteneurs arctique rapide devrait avoir les caractéristiques les suivantes: capacité de 8 000 EVP, vitesse en mer libre de 30 nœuds, vitesse de transit moyenne dans l'Arctique de 15 nœuds et convertisseur d'énergie commerciale évolué non polluant adapté pour le milieu marin. Il devrait aussi être doté d'une coque brise-glaces modifiée et d'une superstructure fermée. Le risque de rejet ou de déversement d'hydrocarbures serait virtuellement nul.

M. Femenia a cité les exigences suivantes: l'acceptation par les États des ports de destination et les ports désignés; l'aménagement de ports de transbordement; la création d'installations de maintenance pour navires arctiques nucléaires; la conception d'installations et de protocoles de ravitaillement en combustible des réacteurs; et l'établissement de procédures et d'installations de réception du combustible épuisé.

En interview, Andrew Kendrick, vice-président de BMT Fleet Technology d'Ottawa, a exprimé l'opinion que la Russie et la France étaient les pays les mieux placés et possédant la technologie la plus avancée pour la construction de navires marchands à propulsion nucléaire.

Alors que certains participants à la conférence soulignaient la nécessité de vaincre la vive opposition éventuelle au nucléaire de groupes de pression comme Les Ami(e)s de la Terre, d'autres ont mis en relief la difficulté de concilier les impératifs de la livraison juste-à-temps avec le transport maritime de conteneurs dans l'Arctique.



Leo Ryan

Prof. Femenia evokes possibility of a nuclear-powered containership trading in Arctic waters under certain conditions.

Le prof. Femenia évoque la possibilité de l'exploitation de porte-conteneurs à propulsion nucléaire dans les eaux arctiques sous certaines conditions.

came from Prof. Jose Femenia from the United States Merchant Marine Academy. Arctic transportation and nuclear power, he said, form "a nearly perfect marriage of two technologies" and can enhance international trade by dramatically reducing the distances for shipping products between Asia and the major population centers of Europe and the North American East Coast.

In discussing the concept of nuclear-powered merchant vessels, he touted the green benefits - contributing to the global marine industry efforts to minimise atmospheric, surface and water pollution.

While not going much in detail on the economic viability of building a vessel that would cost approximately in the hundreds of millions of dollars, Mr. Femenia told *Maritime Magazine* that operating the turbine-driven steam plant of a nuclear-powered vessel would cost one 15th of the outlay required for traditional diesel fuel.

After recalling that there was already significant Northern Sea Route intra-nation commercial activity, Mr. Femenia said that the continued Arctic ice melt increased the potential for using the Arctic Ocean as a major trading route - possibly an alternative on certain trades to the Panama and Suez canals. "Some models suggest the summer melting of North Pole ice within three or four decades or less."

Mr. Femenia evoked the possibility of an Arctic containership liner service, utilizing a nuclear power plant, which would connect northern Pacific Ocean hub ports to northern Atlantic hub ports. This would entail the establishment of appropriate transshipment facilities to service feeder vessels.

According to Mr. Femenia, the key characteristics of a high speed Arctic containership could comprise the following: capacity of 8,000 teu, open ocean speed of 30 knots per hour, average Arctic transit speed of 15 knots per hour, and a marinised commercial advanced non-polluting energy converter. The design would include a modified ice-breaking hull form with enclosed superstructure. There would be "essentially zero possibility for discharge or spilling oil."

Among the significant challenges identified by Mr. Femenia were: acceptance by destination port states and designated ports; development of transshipping ports; creation of nuclear-powered Arctic ship maintenance facilities; designating reactor refueling protocols and facilities; and establishing procedures and facilities for receiving spent fuel.

In an interview, Andrew Kendrick, vice-president of Ottawa-based BMT Technology, suggested that Russia and France were the countries best placed with the advanced technology for building nuclear-powered merchant vessels.

While some participants in the conference pointed to the need for overcoming potential strong opposition to the nuclear concept from Friends of the Earth and other lobby groups, others stressed the difficulty of reconciling just-in-time delivery constraints with Arctic container shipping.

FOCUS



Laurence Dussault

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.



Gibraltar: A British territory on the Détroit of the same name, due south of Spain and of Europe. Area: 6 sq.km., and population of 30,000. Described in this way, not such a big deal. But for seafarers, it has much greater significance, indeed! It's a maritime crossroads which has always occupied a special place in world history and collective imagination. As is often the case, the upper tip of the legendary rock lies in the clouds while an impressive number of ships float below.

Gibraltar: territoire britannique donnant sur le détroit du même nom, à l'extrémité sud de l'Espagne (et de l'Europe). Superficie : 6 km², population: 30 000 habitants. Vu comme ça, il n'y a pas de quoi écrire une chanson... mais pour les marins! C'est un carrefour maritime qui a marqué l'histoire de l'humanité et de l'imagination collective. Comme c'est souvent le cas, sur la photo, le légendaire rocher a la tête dans les nuages alors qu'un nombre impressionnant de navires baignent à ses pieds.

JOURNAL

XVII^e édition
PRIX DU
Saint-Laurent

XVIIth edition
St. Lawrence
AWARD

Le Prix du Saint-Laurent décerné au Groupe Desgagnés

Le Groupe Desgagnés de Québec vient de se voir décerner le 17^e Prix du Saint-Laurent par la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES).

La nouvelle a été annoncée à l'occasion de la Journée de la Marine le 27 octobre, au cours d'une réception de clôture tenue à l'Assemblée nationale du Québec.

En acceptant le prix, Louis-Marie Beaulieu, président et chef de la direction, a déclaré: «La devise de notre compagnie est «Soyons fiers de ce que nous faisons et de ce que nous sommes».

C'est la troisième fois que le Groupe Desgagnés reçoit ce prix. Pierre Préfontaine, président du conseil d'administration de la SODES, a noté particulièrement l'acquisition par la ligne maritime de six navires au coût de 165 millions de dollars dans le cadre d'un important programme de renouvellement de la flotte.

Ce prix est décerné annuellement à une entreprise privée ou publique qui a contribué de façon importante au développement économique de la région du Saint-Laurent.

Groupe Desgagnés wins Prix du Saint-Laurent

Groupe Desgagnés of Québec City was the recent recipient of the 17th Prix du Saint-Laurent awarded by the St. Lawrence Economic Development Council (SODES).

The award was announced on the occasion of Quebec Marine Day on October 27 at a closing reception held in the Quebec National Assembly.

While accepting the award, Louis-Marie Beaulieu, Chairman and CEO, remarked: "Our company's motto is Be Proud

of What we Do and of Who we Are."

It is the third time that the Groupe Desgagnés has won the award. Pierre Préfontaine, Chairman of SODES, singled out the shipping line's acquisition of six vessels at a cost of \$165 million as part of a major fleet renewal.

The award goes annually to a private company or public enterprise for making a significant contribution to the economic development of the St. Lawrence region.



Pierre Préfontaine, SODES Chairman of the Board; Julie Boulet, Minister of Transport; Louis-Marie Beaulieu, Chairman and CEO of Groupe Desgagnés; Robert Masson, SODES President and Norman MacMillan, Minister for Transport.

Pierre Préfontaine, président du conseil de la SODES; Julie Boulet, ministre des Transports; Louis-Marie Beaulieu, président du conseil et chef de la direction du Groupe Desgagnés; Robert Masson, président de la SODES, et Norman MacMillan, ministre délégué aux Transports.

Broad dénonce l'état des brise-glaces

Selon Michael Broad, président de la Fédération maritime du Canada, les ports à conteneurs comme Montréal pourraient perdre de la clientèle aux mains de leurs rivaux étasuniens de la côte Est si le gouvernement fédéral n'agit pas rapidement pour renouveler une flotte de brise-glaces vieillissants.

Le Canada est «au bord de l'abîme avec sa flotte de brise-glaces» et il doit investir rapidement des sommes considérables pour renouveler la flotte de la Garde côtière, déclarait récemment M. Broad au Comité des finances de la Chambre des communes, réclamant l'inclusion dans le budget fédéral de 2010 d'un vaste plan pour moderniser une flotte qui réussit de moins en moins à fournir les niveaux de service requis.

Selon M. Broad, «sans services de déglacage adéquats, le port de Montréal va perdre ses services de conteneurs aux mains de ports étasuniens».

Depuis le début des années 1960, le port de Montréal est ouvert douze mois par année grâce à la présence de services de brise-glaces réguliers sur le Saint-Laurent en hiver. Auparavant, les navires s'arrêtaient dans des ports libres de glace comme Saint John ou Halifax en hiver.

La principale porte d'entrée du vrac sur le Saint-Laurent, le port de Québec, risquerait également de perdre une bonne part de son volume de trafic, selon M. Broad.

La flotte de brise-glaces de la Garde côtière canadienne, a-t-il rappelé, est indispensable pour permettre la navigation et le commerce maritime pendant les longs et durs hivers canadiens.

«Le brise-glaces polaire dont la livraison est prévue pour 2017 sera affecté à

l'Arctique et ne règlera pas les problèmes au sud du 60^e parallèle», a-t-il ajouté.

M. Broad a mentionné en particulier «les zones encombrées de glaces et potentiellement dangereuses comme la côte nord-est de Terre-Neuve et le golfe du Saint-Laurent (où on trouve souvent une couverture de glace de deux mètres d'épaisseur et des crêtes de plus de six mètres de hauteur), ainsi que le fleuve Saint-Laurent (où de grandes plaques de glace flottante qui se détachent de la rive peuvent menacer les navires et former des embâcles)».

Lorsque la glace est dense, les brise-glaces ouvrent des chenaux pour les navires étrangers non munis de coques renforcées comme ceux d'exploitants de lignes régulières tels Hapag-Lloyd, OOCL, Maersk et MSC.

Sept brise-glaces de la Garde côtière canadienne ont apparemment déjà dépassé leur durée de vie utile espérée.

Les recommandations de la Fédération maritime portent sur 9 des 18 navires de la flotte actuelle qui sont aptes à la navigation dans la glace. Selon les estimations, le coût des nouveaux navires se situerait entre 330 et 990 millions de dollars selon qu'ils soient achetés suivant les conditions commerciales sur le marché international ou qu'ils soient construits dans les chantiers navals canadiens.

«Dans l'intervalle, les huit brise-glaces actuels à remplacer devront être remis en état, opération dont le coût est estimé à environ 130 millions de dollars canadiens», a déclaré M. Broad avant d'exhorter Ottawa à enclencher le processus dès que possible, puisque la livraison des navires peut demander jusqu'à 10 ans.

Broad raises ice-breaker issue

According to Michael Broad, President of the Shipping Federation of Canada, container ports like Montreal could lose business to U.S. rivals on the East Coast unless the federal government rapidly replaces an aging icebreaker fleet,

Canada is "at the precipice with respect to its icebreaker fleet" and must invest rapidly and substantially in Coast Guard fleet renewal, Mr. Broad recently told the Finance Committee of the House of Commons. He has called for a comprehensive plan to be included in the 2010 federal budget for modernizing a fleet that is increasingly unable to provide required levels of service.

He said that "without proper icebreaking services, the Port of Montreal would lose its container services to American ports."

Since the early 1960's, Montreal has been able to operate as a year-round port thanks to the introduction of regular icebreaker services on the St. Lawrence River every winter. Previously, vessels called at such ice-free ports as Saint John or Halifax during the winter months.

The leading bulk gateway on the St. Lawrence River, the Port of Quebec, would also be at risk of losing much of its business, Mr. Broad said.

The Canadian Coast Guard's icebreaker fleet, he recalled, plays a fundamental role in making navigation and maritime trade possible during Canada's long and challenging winters.

"The polar icebreaker to be delivered in 2017 will be dedicated to the Arctic and will do nothing to solve

the issues south of the 60th parallel," he said.

Mr. Broad singled out in particular "potentially dangerous and ice-laden areas such as the northeast coast of Newfoundland and the Gulf of St. Lawrence (which are often inundated with ice cover that is two metres thick and has ridges that are more than six metres high), and the St. Lawrence River (where large sheets of ice floes can be dislodged from the shore, thereby endangering shipping and forming ice jams)."

During heavy ice conditions, icebreakers open channels especially for foreign-flag vessels that are not equipped with ice-strengthened hulls like those of such regular liner operators as Hapag-Lloyd, OOCL, Maersk, and MSC.

Seven of the icebreakers used by the Canadian Coast Guard have reportedly already exceeded their operational life expectancy.

The Shipping Federation's recommendations cover 9 out of the existing fleet of 18 vessels supporting ice-navigation. It estimated the cost of the new ships at between \$330 million and \$990 million depending on whether they are purchased under commercial terms on the international market or built in Canadian shipyards.

"In the meantime, the eight existing icebreakers that have to be replaced will need to be refurbished, which we estimate will cost some C\$130 million," Mr. Broad said before urging the Ottawa authorities to get the process moving as soon as possible since it can take up to 10 years for the vessels to be delivered.

Fednav reçoit des prix prestigieux

Fednav receives prestigious awards



Fednav

Fednav Limitée vient d'être couronnée par l'*International Bulk Journal* pour son rôle de chef de file dans l'industrie. Le journal lui a décerné le prix de l'Armateur de vraquier de l'année et celui du Vraquier de l'année (pour l'Umiak I). La cérémonie de

remise à eu lieu le 23 novembre à l'ancienne Bourse du commerce d'Amsterdam, un site du patrimoine.

La photo montre le Federal Margaree à Pasajes dans le nord de l'Espagne.

Fednav Limited was recently recognized by *International Bulk Journal* for its industry-leading operations, receiving both the Bulk Ship Operator of the Year award and the Bulk Ship of the Year (for the Umiak I). The awards

ceremony took place on November 23 at the heritage site of the former Amsterdam Stock Exchange.

Photo shows the Federal Margaree at Pasajes in northern Spain.



OSBORN & LANGE INC.
ASSURANCES RANDLE (2000) INC.
Cabinet en assurance de dommages

depuis 1898

Spécialiste en assurance Maritime
Specialized in Marine Insurance

www.osborn-lange.com

17001 Transcanadienne, bureau 300 | Tél.: 514 694-4161 • Fax: 514 630-4167
Kirkland, Québec H9H 5J1 | info@osborn-lange.com

SERVICES

**SODERHOLM
MARITIME
SERVICES INC.**

HAMILTON, ONTARIO
Toll Free: (800) 319-3556
Phone: (905) 529-1344
Fax: (905) 529-1370
www.SoderholmMaritime.com

- 24 Hour Emergency Response
- Inspections – In Water Surveys
- Surveys in Lieu of Drydocking
- LR - DNV - ABS - GL
- Divers Certified by CWB
- "Class B" All Position U/W Welding
- U/W Video

Le Port de Halifax signe un PE avec le Port de Haiphong

Le Port de Halifax a signé un protocole d'entente avec le Port de Haiphong au début de décembre. Karen Oldfield, présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Halifax, se trouvait au port de Haiphong pour la mission commerciale de la Porte d'entrée de l'Atlantique au Vietnam.

«Le Vietnam est un pays du Sud-Est asiatique qui travaille géographiquement pour le Port de Halifax et nos clients. Les volumes de marchandises asiatiques manutentionnées au port de Halifax continuent de croître et près de la moitié de nos cargaisons conteneurisées importées proviennent désormais de l'Asie du Sud-Est», a déclaré M^{me} Oldfield. «Le port de Haiphong est un port

à conteneurs vietnamien en pleine expansion que nous avons ciblé comme partenaire pour accroître nos volumes d'affaires.»

Le protocole d'entente qu'ont signé le port de Halifax et le port de Haiphong vise à accroître la coopération pour mettre en évidence les occasions d'affaires, accroître la notoriété des ports, échanger de l'information et lancer des initiatives de marketing communes.

Le PE note que le port de Haiphong est un portail ou «un point d'entrée frontalier» pour le commerce entre le Nord-Vietnam et le Sud-Est asiatique, et que le port de Halifax est une porte d'entrée du Canada et de l'Amérique du Nord.

Port of Halifax signs MOU with Port of Haiphong

The Port of Halifax signed a Memorandum of Understanding with the Port of Haiphong in early December. Karen Oldfield, President & CEO of the Halifax Port Authority, was visiting the Port of Haiphong as part of the Atlantic Gateway trade mission to Vietnam.

“Vietnam is a South East Asian country that works geographically for the Port of Halifax and our customers. Asian volumes over the Port of Halifax continue to grow with nearly half of our import containerized cargo now originating in South East Asia,” said Ms. Oldfield. “The Port of Haiphong is a fast growing

Vietnamese container port that we have targeted as a partner to generate new business.”

The purpose of the Memorandum of Understanding by the Port of Halifax and the Port of Haiphong is to enhance cooperation to identify business opportunities, increase awareness of the ports, exchange information, and initiate joint marketing initiatives.

The MOU recognizes that the Port of Haiphong is a gateway or “border port” for trade between Northern Vietnam and South East Asia, and the Port of Halifax is a gateway port for Canada and North America.

Logistec annonce deux acquisitions

Logistec Corporation a récemment annoncé deux acquisitions qui vont élargir son champ d'activité.

Par l'entremise de Logistec Arrimage, sa filiale à part entière, Logistec a acquis toutes les actions émises et en circulation de Les Terminaux Rideau Bulk Terminals, compagnie active dans quatre ports de la Voie maritime du Saint-Laurent entre Montréal et Toronto et dont l'activité principale est la manutention de sel de voirie livré par autodéchargeurs.

Madeleine Paquin, présidente et chef de la direction de Logistec Corporation, a déclaré le 26 octobre que Les Terminaux Rideau Bulk Terminals «s'intègrent naturellement au réseau de terminaux

portuaires de Logistec».

Par l'entremise de sa filiale Sanexen Services Environnementaux, Logistec a acquis, moyennant un paiement comptant de 13,4 millions de dollars US, les actifs de Niedner, important fabricant nord-américain de manches à incendie et fabricant exclusif de la gaine structurelle utilisée dans la technologie Aqua-Pipe de Sanexen.

«Pour Sanexen, il s'agit d'une acquisition stratégique car le marché de la restauration des conduites maîtresses est en croissance rapide et le contrôle de la production de la gaine Aqua-Pipe devenait crucial», a déclaré M^{me} Paquin.

Logistec announces two acquisitions

Logistec Corporation recently announced two acquisitions that further broaden its business.

Through Logistec Stevedoring, its wholly-owned subsidiary, Logistec has acquired all the issued and outstanding shares of Les Terminaux Rideau Bulk Terminals. The latter operates in four ports along the St. Lawrence Seaway between Montreal and Toronto. Main activity is to receive road salt from self-unloaders.

Madeleine Paquin, President and CEO of Logistec Corporation, said on October 26 that the acquisition of Rideau Terminals represented “a natu-

ral fit to Logistec's network of terminals.”

Through subsidiary Sanexen Environmental Services, Logistec acquired the assets for a cash payment of US\$13.4 million of Niedner, a leading North American fire-hose manufacturer and exclusive manufacturer of the structural lining used in Sanexen's Aqua-Pipe technology.

“For Sanexen, this acquisition is strategic as the watermain rehabilitation market is growing rapidly and production control for the Aqua-Pipe lining was becoming critical,” Ms. Paquin said.



Océan

L'Océan Georgie Bain se joint à la flotte de remorqueurs

Un nouveau remorqueur ultramoderne, l'Océan Georgie Bain, vient de s'ajouter à la flotte de remorqueur du Groupe Océan de Québec.

Le remorqueur a été ainsi baptisé en l'honneur de M^{me} Georgette Hébert-Bain, mère du président et chef de la direction du Groupe Océan, Gordon Bain.

La cérémonie de bénédiction a eu lieu fin novembre au siège de la compagnie dans le port de Québec. C'est la marraine du navire, M^{me} Jo-Ann Bain, qui a brisé la traditionnelle bouteille de champagne.

Construit par le chantier naval Industries Océan de l'Isle-aux-Coudres, le nouveau remorqueur est propulsé par deux hélices omnidirectionnelles de type Z-Drive et comporte d'autres raffinements techniques comme un système de lutte contre l'incendie et tous les éléments indispensables à

des prestations fiables et sécuritaires. L'Océan Georgie Bain est actuellement employé à des tâches quotidiennes de remorquage portuaire dans le port de Montréal. Il peut aussi être affecté à des missions d'escorte ou de remorquage sur courte et longue distance ainsi qu'à des opérations de sauvetage et de récupération des épaves.

Au besoin, n'importe lequel des 21 remorqueurs automatisés de la flotte de Groupe Océan peut être envoyé dans l'un ou l'autre des ports que dessert la compagnie. L'Océan Georgie Bain est le cinquième des huit remorqueurs qui doivent se greffer à la flotte d'Océan en quatre ans, après l'Océan K. Rusby en 2005, l'Océan Raymond Lemay et l'Océan Henry Bain en 2007 et l'Océan Bertrand Jeansonne en juillet 2009. En tout, ces huit nouveaux remorqueurs représentent un investissement d'environ 90 millions de dollars.

Ocean Georgie Bain joins tug fleet

A newstate-of-the-art tug boat, the Ocean Georgie Bain, recently joined the tug fleet of Quebec City-based Ocean Group.

The tug has been named after Mrs. Georgette Hébert-Bain, mother of Ocean Group President and CEO Gordon Bain.

The christening ceremony was held in late November at the company's headquarters located in the Port of Quebec. The traditional bottle of champagne was broken by her sponsor, Mrs. Jo-Ann Bain.

Built by the Ocean Industries shipyard at Isle-aux-Coudres, the new tug is propelled by two Z-drive azimuthing propellers and includes, among other technical enhancements, a firefighting (FI-FI) system and all the necessary elements to offer safe and efficient service.

The Ocean Georgie Bain is now operating in the Port of Montreal as part of the daily harbour towing activities. She is also available for escort services, short and long distance towing, as well as salvage and wreck removal operations.

If needed, any one of the 21 automated tugs in Ocean's fleet can be deployed to any port served by the company.

The Ocean Georgie Bain is the fifth of eight tugs intended to join Ocean's fleet in four years, following the Ocean K. Rusby in 2005, the Ocean Raymond Lemay and Ocean Henry Bain in 2007, and the Ocean Bertrand Jeansonne in July, 2009. All told, the construction of these eight new tugs represents a total investment of about \$90 million.

Westgarth devient le nouveau président d'INTERTANKO

Le capitaine Graham Westgarth vient d'être nommé à la présidence d'INTERTANKO, association basée à Londres. Il remplace Nicholas Fistes, qui a décidé de se consacrer à d'autres engagements. Membre du conseil de l'association depuis neuf ans, M. Westgarth, qui en était le vice-président depuis mai 2009, est président de Teekay Marine Services et à la tête d'une flotte d'environ 165 navires.



Westgarth named new INTERTANKO chairman

Capt. Graham Westgarth was recently appointed as the new Chairman of London-based INTERTANKO, following the decision of Nicholas Fistes to step down to pursue other business commitments. A member of the association's council for nine years and elected Vice-Chairman in May 2009, Mr. Westgarth is President of Teekay Marine Services and responsible for a fleet of some 165 vessels.

Maersk prévoit un redressement du marché des conteneurs en 2010

Elvind Kolding, chef de la direction de Maersk Line, prédit un retour à la croissance du marché des conteneurs en 2010 après une première année de contraction en plusieurs décennies.

Dans une récente interview accordée à Bloomberg News, M. Kolding a déclaré que les volumes conteneurisés allaient probablement augmenter de 3 à 8 % en 2010, alors que les taux de fret pourraient monter parce que les transporteurs vont prendre des mesures pour diminuer la surcapacité.

Selon lui, le marché des conteneurs va parvenir à un «sain» équilibre de l'offre et de la demande vers 2013.

«Les tendances s'orientent dans le bon sens, a-t-il déclaré. Les volumes sont un peu meilleurs que prévu et les taux montent également. Nous avons encore du chemin à parcourir et nous devons aussi comprimer encore les coûts.»

Une diminution d'environ 10% des volumes conteneurisés

mondiaux est prévue pour 2009.

M. Kolding a aussi prédit qu'aucun des grands armements conteneurisés du monde ne ferait de bénéfices d'exploitation en 2009.

D'autre part, selon l'enquête annuelle de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), le commerce maritime total a atteint 8,2 milliards de tonnes en 2008, soit une croissance de 3,6 %.

Les mouvements de vrac solide, comme le minerai de fer, les céréales, le charbon et le phosphate ont connu une croissance estimée à 4,7 %.

Les mouvements dans les ports pour conteneurs du monde ont augmenté d'environ 4 % pour atteindre 506 millions d' EVP, le commerce avec la seule Chine représentant 22,6 % de ce total. Toutefois, vers la fin de 2008, il y a eu de fortes baisses en Chine et dans bien d'autres ports du monde.

Maersk sees container market recovery in 2010

Elvind Kolding, chief Executive of Maersk Line, predicts that the global container market will return to growth in 2010 following its first year of decline in several decades.

In a recent interview with Bloomberg News, he said container volume will likely grow by 3% to 8% in 2010, while freight rates could rise as carriers take steps to reduce overcapacity.

The container market will reach a "healthy" balance between supply and demand by 2013, Mr. Kolding said.

"The trends are pointing the right way," he said. "Volumes are a little bit better than expected and rates are also going up. We still have some way to go, and we also have to get costs down some more."

Global container volume in 2009 is expected to

show a decline of about 10%.

Mr. Kolding also predicted that none of the world's biggest container lines will show a profit on 2009 operations.

Meanwhile, the annual survey prepared by the UN Conference on Trade and Development (UNCTAD) indicated that total seaborne trade in 2008 amounted to 8.2 billion tonnes, representing a growth of 3.6%.

Trade in dry bulk commodities such as iron ore, grain, coal and phosphate grew by an estimated 4.7%.

World container port traffic climbed by about 4% to reach 506 million TEUs, with China alone accounting for 22.6%. However, by the end of 2008, sharp drops were taking place in China and many other ports around the world.

Les tendances du trafic marchandises selon le PDG de PMV

Malgré 12 mois «d'instabilité du climat d'affaires et de remise en question des façons de faire du passé, notre industrie et notre économie vont inévitablement sortir du marasme», déclarait début décembre Robin Silvester, PDG de Port Metro Vancouver, aux membres du Vancouver Board of Trade.

De façon générale, a-t-il poursuivi, les baisses sont plus lentes, certains secteurs ont effectivement connu une reprise et on peut envisager avec optimisme le maintien de cette tendance.

«La croissance de notre port est liée aux besoins des personnes et de l'économie», a-t-il déclaré, en soulignant qu'en 1970 – il y a une quarantaine d'années – le port manutentionnait environ 27 millions de tonnes métriques de marchandises pour une population du Canada de 21 millions d'habitants.

«Cette année, près de 100 millions de tonnes métriques de marchandises vont transiter par le Port, alors que la population du Canada approche les 34 millions d'habitants. En 40 ans, la population a augmenté de 60 % mais le volume total de marchandises a presque quadruplé.»

Ces hausses, a-t-il déclaré, montrent que la croissance de la population est un facteur clé de la hausse de la demande qui fait augmenter les volumes de marchandises et de produits de consommation importés et exportés.

M. Silvester a déclaré: «Nous sommes une nation commerçante. Et, plus important encore, nous pouvons affirmer en toute confiance qu'un retour à la croissance économique est inévitable.

«Cependant, pourquoi nous contenter d'attendre un retour inéluctable de la croissance, alors que nous pouvons déjà commencer à planifier et à

définir un avenir différent et meilleur? Nous pouvons changer notre mode de penser et d'agir. Si nous ne nous contentons pas de réagir, notre industrie peut amorcer un virage dans les façons de penser et provoquer un changement générationnel – non seulement pour les infrastructures clés de la chaîne d'approvisionnement, mais aussi quant à la façon dont nous comprenons et exploitons l'ensemble de cette chaîne d'approvisionnement, y compris les impacts et les avantages», a-t-il ajouté.

Ce changement dans la façon de penser et la planification, a-t-il précisé, doit englober l'Initiative de la Porte d'entrée du Pacifique. «En redéfinissant notre rôle, nous pouvons faire en sorte qu'on y croie et qu'on agisse pour exploiter au maximum les possibilités de la Porte de l'Asie-Pacifique, un des plus précieux atouts nationaux du Canada.»

Après avoir passé en revue diverses expansions de terminaux comme l'aménagement du troisième poste à quai à Deltaport et rappelé que des partenaires ont accepté de dépenser plus de 4 milliards de dollars sur dix ans, M. Silvester a souligné l'importance de la disponibilité de terrains pour permettre la poursuite du développement de la Porte.



PMV's Silvester puts port cargo trends in perspective

In spite of 12 months of “operating in a fragile business climate and questioning past best practices, our industry and our economy will inevitably return to growth,” Robin Silvester, President & CEO of Port Metro Vancouver, told members of the Vancouver Board of Trade, in early December.

Overall, he said, declines at the port have slowed and some sectors have actually experienced positive growth and he expressed optimism that this trend will continue.

“Our port grows in response to the needs of individuals and the economy,” he said, pointing to the fact that “in 1970 – about 40 years ago – the Port handled approximately 27 million metric tonnes of cargo at a time when the population of Canada was 21 million.

“This year, we estimate the Port will handle close to 100 million metric tonnes of cargo. The population of Canada is nearly 34 million. In 40 years, the population has increased by 60 percent, and the total cargo volume at the Port has nearly quadrupled.”

These increases, he said, indicate that population growth is a key driver

for increased cargo volumes; both for demand-driven consumables on the import side and demand-driven commodities on the export side.

Mr. Silvester said: “We are a trading nation,” he said. “And, most importantly, we can be confident that a return to economic growth is inevitable.

“But, why just wait for an inevitable return to growth, when we can already start to plan and define a different and better future? We can change the way we think and act. If we move beyond just reactive response, our industry can lead a major change in thinking, and act to deliver a generational change – not only in key supply chain infrastructure, but in the way we understand and operate the entire supply chain, including impacts and benefits,” he said.

This change in thinking and planning, he said, must include the Pacific Gateway Initiative. “By redefining our role we can inspire the confidence to believe in, and deliver, the full potential of the Asia Pacific Gateway as Canada’s most precious national asset.”

After recalling various terminal expansions such as the Deltaport Third Berth and the fact that stakeholders have committed to spend more than \$4 billion over the next ten years, he underlined the importance of land availability as “the core of Gateway development going forward.”

President and CEO Robin Silvester at PMV headquarters in Vancouver.

Le PDG Robin Silvester au siège de PMV à Vancouver.

TICO décroche le contrat BC Ferries

TICO Canada Intermodal Equipment Solutions Inc. d'Oakville (Ont.) et la British Columbia Ferry Services Inc. (BC Ferries) ont récemment annoncé la conclusion de ce qui serait, selon le communiqué de presse, le plus important achat unique de tracteurs de manœuvre au Canada. Une source de l'industrie a indiqué au *Maritime Magazine* que la transaction d'un montant non précisé portait sur 20 tracteurs et s'accompagnait d'une option d'achat que BC Ferries pourra exercer pour en acquérir d'autres plus tard.

Les tracteurs TICO sont destinés au nouveau service de remorques sans tracteur récemment mis en place par BC Ferries par l'intermédiaire de sa division de services commerciaux.

«Je suis très heureux que TICO Canada ait été choisie pour faire partie intégrante de cette nouvelle et passionnante initiative commerciale» a déclaré Dominic Taddeo, président du conseil d'administration de

TICO.

Aidan S. Bolger, président directeur-général de TICO Canada, s'est dit d'avis que «le facteur le plus important dans la décision d'achat du tracteur de manœuvre TICO a été sa réputation d'avoir le plus bas coût global de possession de tous ceux qu'on trouve en Amérique du Nord aujourd'hui». Cette réputation est fondée sur les 26 ans d'expérience du fabricant comme propriétaire-exploitant de plus de 1 500 tracteurs TICO dans des ports de Houston jusqu'au New Jersey.

Cet important exploitant de traversiers, l'un des plus gros au monde, avec des revenus annuels de plus de 650 millions de dollars, cherche à optimiser l'utilisation des actifs pour augmenter les flux de rentrées non traditionnelles.

TICO Canada est le distributeur exclusif au Canada des produits de matériel intermodal de TICO Manufacturing de Ridgeland, en Caroline du Sud.

TICO wins BC Ferries contract

TICO of Canada Intermodal Equipment Solutions Inc., based in Oakville, Ontario and British Columbia Ferry Services Inc. recently announced what was described in a press release as the largest single purchase of terminal tractors in Canada. An industry source indicated to *Maritime Magazine* that the deal for an unspecified amount covered 20 terminal tractors, with an option for BCF to buy more at a later date.

The tractors are for the new drop-trailer service introduced by BC Ferries through its Commercial Services Division.

"I am very pleased TICO of Canada was chosen to be an integral part of this new and exciting commercial venture," said Dominic Taddeo, Chairman of TICO.

Aidan Bolger, President and CEO of TICO of Canada,

said he felt that "a major factor in the purchasing decision was the reputation of the TICO terminal tractor as the lowest life cycle cost tractor in North America today."

This, he added, is based on the manufacturer's 26 years as the largest owner and operator of more than 1,500 terminal tractors in ports from Houston to New Jersey.

The big ferry operator, one of the largest in the world with annual revenues in excess of \$650 million, is seeking increased asset utilization to generate enhanced non-traditional revenue streams.

TICO of Canada is the exclusive distributor in Canada of the intermodal equipment products of TICO Manufacturing in Ridgeland, South Carolina.

Alliance des constructeurs de navires de l'Ouest

Les constructeurs de navires de la côte ouest du Canada ont récemment formé une alliance sans précédent afin d'unir leurs voix pour promouvoir l'industrie de la construction navale de la Colombie-Britannique auprès de tous les ordres de gouvernement.

Le groupe, qui a pris le nom de Pacific Coast Shipbuilders Association (PCSA), a une philosophie claire et simple: «L'industrie de la construction navale de la C.-B. est prête et disposée à répondre à l'appel d'Ottawa pour offrir des programmes de construction nava-

les capables d'assurer le renouvellement de la flotte fédérale et elle est en mesure de le faire.»

La PCSA regroupe des représentants de la plupart des industries et des syndicats associés à l'industrie de la construction navale en Colombie-Britannique. «[Les membres] s'engagent à fournir des services de qualité et le meilleur rapport qualité-prix au gouvernement canadien pour construire sa flotte de défense et assurer la sécurité maritime du Canada», a déclaré la PCSA.

La Politique nationale de construction navale annoncée

West Coast shipbuilders forge alliance

Shipbuilders located in Canada's West Coast recently formed an unprecedented alliance to provide a unified voice to all levels of government in promoting British Columbia's shipbuilding industry.

Named the Pacific Coast Shipbuilders Association, the group said its vision is clear and simple. "The B.C. shipbuilding industry is ready, willing and capable to accept the challenge brought forth by the Government of Canada

to deliver shipbuilding programs to meet the needs of its federal fleet renewal."

PCSA members include the majority of industry and labour associated with the shipbuilding industry in B.C. "(Members) are committed to providing quality service and best value to the Canadian Government in its quest to build and maintain Canada's maritime security and defence fleet," the PCSA said.

The National Shipbuilding Policy, announced

en juillet dernier fournira environ 70 millions d'heures/personnes de travail dans les 30 prochaines années et elle est évaluée à plus de 40 milliards de dollars. Elle prévoit la construction de plus de 50 navires dans le cadre du programme fédéral de construction navale.

«Nous pensons que l'industrie de la construction navale de la côte Ouest devrait être partie prenante à ce programme», a déclaré le président de la PCSA, John Shaw. «Cette industrie a une solide et riche histoire. Elle a, pendant plus d'un siècle, fourni des navires à la fine pointe de la tech-

nologie au gouvernement du Canada et à d'autres clients.»

Voici les membres de la Pacific Coast Shipbuilders Association:

- Allied Shipbuilders Ltd.
- Alberni Engineering
- Esquimalt Drydock Co. Ltd.
- Intercon Marine Inc.
- Jenkins Marine Ltd.
- Meridian Marine Industries Inc.
- Nanaimo Shipyard Ltd.
- Ramsay Group
- Vancouver Drydock Company Ltd.
- Vancouver Shipyards Co. Ltd.
- Victoria Shipyards Co. Ltd

last July, has the capability of providing approximately 70 million person hours of work over the next 30 years and is valued at more than \$40 billion. These programs include the construction of over 50 ships for the federal shipbuilding program.

“We believe the West Coast shipbuilding industry should be a participant in this program,” said PCSA chairman John Shaw. “For well over a century, this industry has had a strong and rich heritage in providing state-of-the-art vessels for the Government of Canada, among other customers.”

The Pacific Coast Shipbuilders Association comprises:

- Allied Shipbuilders Ltd.
- Alberni Engineering
- Esquimalt Drydock Co. • Ltd.
- Intercon Marine Inc.
- Jenkins Marine Ltd.
- Meridian Marine Industries Inc.
- Nanaimo Shipyard Ltd.
- Ramsay Group
- Vancouver Drydock Company Ltd.
- Vancouver Shipyards Co. Ltd.
- Victoria Shipyards Co. Ltd

WWF et RSA examinent les risques associés aux changements climatiques

WWF, organisation internationale de conservation établie au Royaume-Uni, et RSA, important groupe d'assurances international, ont récemment annoncé une entente de trois ans pour faire de la recherche sur les risques qui découlent des changements environnementaux sur les littoraux du Canada, y compris dans l'Arctique.

«Les changements climatiques mondiaux représentent un nouvel ensemble de risques», a déclaré Rowan Saunders, président et chef de la direction de RSA Canada. «L'industrie de l'assurance peut aider les clients à comprendre le niveau de risque qu'ils affrontent, assurer ce risque pour garantir la sécurité et être là quand le pire se produit.»

Gerald Butts, président et chef de la direction de WWF-Canada, a déclaré: «Le Canada est le pays du monde qui possède le plus long littoral et il doit tout spécialement veiller à protéger nos océans.»

Les deux partenaires ont noté que les changements climatiques ouvrent de nouvelles régions de l'Arctique à l'extraction des ressources, à la navigation commerciale et à la pêche, ce qui accroît la pression en matière de conservation des écosystèmes marins le long des côtes canadiennes.

Selon un communiqué de presse: «En tant que principal assureur maritime du Canada, la RSA commandite WWF-Canada pour recenser et cartographier les régions sensibles afin d'aider à comprendre et à atténuer les risques ainsi que de favoriser une utilisation plus durable des ressources.»

WWF/RSA probing marine insurance risks of climate change

WWF, a global conservation organization based in the United Kingdom, and RSA, a leading international insurance group, recently announced a three-year agreement to focus on researching the risks of environmental change on Canadian coastlines, including the Arctic.

“The world's changing climate presents a new set of risks,” said Rowan Saunders, President and CEO of RSA in Canada. “The insurance industry is able to help customers understand the level of risk they face, underwrite that risk to give security and

respond when the worst happens.”

Gerald Butts, President and CEO of WWF-Canada, said: “Canada has the longest coastline of any nation in the world and special responsibility to protect our oceans.”

The two partners noted that climate change is opening up new areas of the Arctic to resource extraction, commercial shipping and fishing and placing increasing pressure on conservation of marine ecosystems along Canadian coastlines.

“As Canada's largest marine insurer, RSA is sponsoring WWF-Canada to research and map sensitive areas to help understand and mitigate risks and promote the use of resources in a more sustainable way,” a press release stated.



NAVTECH INC.
NAVAL ARCHITECTURE NAVALE

105, Côte de la Montagne, bur. 701
Québec, Qc
G1K 4E4

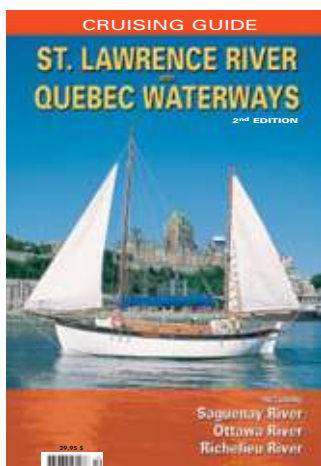
tél. 418 694.0534 1 877 694.0543
fax. 418 694.2259
web. navtech.ca info@navtech.ca

Nouvelle édition du St. Lawrence River Cruising Guide

New Edition of St. Lawrence River Cruising Guide

L'Escale Nautique vient de publier une seconde édition de l'unique guide de navigation du Saint-Laurent édité en anglais à l'intention des plaisanciers. Cette nouvelle édition du *St. Lawrence River & Québec Waterways* adopte le format d'un livre (9,5" x 6") avec couverture rigide et reliure à spirale pour faciliter sa consultation. Ce guide de navigation de 120 pages complètement remis à jour comporte de nombreuses cartes de détail des ports de plaisance accompagnées d'images aériennes. On y trouve également des descriptions précises des accès aux mouillages forains ainsi que le répertoire des services disponibles dans les ports de plaisance. Le prix de détail est de 29,95 \$.

www.stlawrencerivercruisingguide.com



L'Escale Nautique has just published its second, unique guide in English destined for pleasure boaters on the St. Lawrence River. This new edition of *St. Lawrence River & Québec Waterways* is produced in a guidebook of 9.5" x 6" with hard cover and spiral binding for easy consultation. The 120-page guidebook has been fully updated with numerous maps and aerial images of the various marinas. Also included are precise descriptions of access passages to moorings as well as a list of the services available in the marinas. Retail price is \$29.95

www.stlawrencerivercruisingguide.com

Nicole Trépanier passe à la Société des traversiers du Québec

Après 12 années bien remplies au poste de Directrice générale des Armateurs du Saint-Laurent, Nicole Trépanier a décidé de relever un nouveau défi. Depuis novembre, elle est devenue la première directrice, Sécurité et environnement à la Société des traversiers du Québec. Elle est donc restée liée au milieu maritime où elle s'est fait de nombreux amis.



Nicole Trépanier moves to Société des traversiers du Québec

Following 12 eventful years as Executive Director of the St. Lawrence Shipoperators, Nicole Trépanier has taken up as new challenge, effective in November, as the first Director of Security and Environment of the Société des traversiers du Québec. She has, thus, remained linked with the maritime industry where she has gained many friends.



ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Pilote maritime sur le fleuve St-Laurent

L'Administration cherche à combler deux postes d'apprenti pilote pour œuvrer dans le secteur suivant :
Québec / Les Escoumins

Pour plus d'information sur cette perspective de carrière, consultez notre site Internet :

www.pilotagestlaurent.gc.ca

Marine Pilot on the St. Lawrence River

The Authority is looking to fill positions for two apprentice pilots to work in the following area :
Québec / Les Escoumins

For more information regarding this career opportunity, please consult our Web site:

www.pilotagestlaurent.gc.ca

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.

M 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

CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

26 et 27 JANVIER

Breakbulk Asia Transportation
Conference & Exhibition
Singapour
jplume@joc.com

10 et 11 FÉVRIER

U.S. Great Lakes Shipping Association
Admiral's Dinner and Marine Community Days
Cleveland Intercontinental Hotel
Cleveland, OH, USA
www.usgisa.org

19 FÉVRIER

Banquet annuel
des Armateurs du Saint-Laurent
Château Frontenac
Québec, QC, Canada
Carole Marmen 418-6484378

1 et 2 MARS

10TH Trans-Pacific Maritime Conference
Long Beach, CA, USA
kwilkins@joc.com

8 au 11 MARS

IATA
World Cargo Symposium
Sheraton Vancouver
Vancouver, C.-B., Canada
iata@worldtek.com

22 et 23 MARS

AAPA Spring Conference
Willard Transcontinental
Washington, DC, USA
www.aapa-ports.org

14 AVRIL

Conférence annuelle de la
Fédération maritime du Canada
Montréal, QC, Canada
Karen Kacens 514-849-2325
www.shipfed.ca

29 et 30 AVRIL

Westac Annual Meeting
Regina Inn Hotel
Regina, SK, Canada
rsol@westac.com

17 au 21 MAI

International Tug & Salvage Conference
Westin Bayshore
Vancouver, C.-B., Canada
Stephen@cosbc.ca

26 au 28 MAI

PORTSECURE 2010
Canada's Port Security & Maritime Security
Conference and Expo
Fairmont Pacific Rim
Vancouver, BC, Canada
www.portsecure.ca

JANUARY 26-27

Breakbulk Asia Transportation
Conference & Exhibition
Singapore
jplume@joc.com

FEBRUARY 10-11

U.S. Great Lakes Shipping Association
Admiral's Dinner and Marine Community Days
Cleveland Intercontinental Hotel
Cleveland, OH, USA
www.usgisa.org

FEBRUARY 19

St. Lawrence Shipoperators
Annual Banquet
Chateau Frontenac
Quebec City, QC, Canada
Carole Marmen (418) 6484378

MARCH 1-2

10TH Trans-Pacific Maritime Conference
Long Beach, CA, USA
kwilkins@joc.com

MARCH 8-11

IATA
World Cargo Symposium
Sheraton Vancouver
Vancouver, BC, Canada
iata@worldtek.com

MARCH 22-23

AAPA Spring Conference
Willard Transcontinental
Washington, DC, USA
www.aapa-ports.org

APRIL 14

Shipping Federation of Canada
Annual Meeting
Montreal, QC, Canada
Karen Kacens (514) 8492325
www.shipfed.ca

APRIL 29-30

Westac Annual Meeting
Regina Inn Hotel
Regina, SK, Canada
rsol@westac.com

MAY 17-21

International Tug & Salvage Conference
Westin Bayshore,
Vancouver, BC, Canada
Stephen@cosbc.ca

MAY 26-28

PORTSECURE 2010
Canada's Port Security & Maritime Security
Conference and Expo
Fairmont Pacific Rim
Vancouver, BC, Canada
www.portsecure.ca

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

La page de l'AGGIMQ

L'Association des gradués et des graduées de l'Institut maritime du Québec

Casino Royal, automne 2010

Le Casino Royal de la Fondation de l'Institut maritime du Québec a eu lieu le samedi 21 novembre 2009. L'AGGIMQ est toujours fière de figurer parmi les commanditaires de cet évènement. Les

profits générés ont servi à constituer des bourses d'entraide pour les élèves de première année ainsi que des bourses d'excellence pour des élèves de niveau II et III. Cette soirée a été un franc succès grâce à la participation de tous les bénévoles.



On voit ici notre président, Bruno Beaulieu, qui attend de voir ce que le magicien va sortir de son sac.

Notre bénévole

Janine Lepage, qui depuis plusieurs années donne de son temps et fait profiter l'Association de son savoir-faire, a pris sa retraite de l'Institut maritime du Québec en décembre. Depuis plus de 35 ans, elle a vu nombre de ses «tout p'tits» passer dans les rangs de l'Association des graduées et gradués de l'IMQ!

Elle va peut-être cesser de hanter les couloirs de notre *alma mater*, mais elle reste une inconditionnelle de l'Association! C'est à nos rencontres annuelles que vous pourrez la rencontrer de nouveau! Et dites-vous bien que si l'organisation de la soirée est si bien réussie, c'est en grande partie grâce à elle!

Rencontre

Vous recevrez bientôt votre invitation pour l'assemblée générale et le banquet 2010. Si vous désirez y participer mais n'avez pas reçu d'invitation, consultez notre site Internet www.aggimq.ca pour tous les détails!

AGGIMQ • Bulletin de cotisation 2010

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

ANNONCEURS



ADVERTISERS

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES.....	80	ALGOMA TANKERS.....	<i>Back cover</i>
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE HAMILTON.....	29	ALUMINERIE ALOUETTE.....	30
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE WINDSOR.....	41	CSL – CANADA STEAMSHIP LINES.....	1
ALGOMA TANKERS.....	<i>Couverture extérieure arrière</i>	CHAMBER OF MARINE COMMERCE.....	47, 48, 49
ALUMINERIE ALOUETTE.....	30	CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS ...	9, 60
CSL – CANADA STEAMSHIP LINES.....	1	DILTS PISTON HYDRAULICS	5
CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME.....	47, 48, 49	ECRC – EASTERN CANADA RESPONSE CORPORATION ...	5
CORPORATION DE GESTION		FEDNAV	21
DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT.....	55	GROUPE CTMA.....	17
CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT ..	9, 60	GROUPE DESGAGNÉS	44
DILTS PISTON HYDRAULICS	5	HAMILTON PORT AUTHORITY.....	29
FEDNAV	21	IMO – INTERNATIONAL	
GROUPE CTMA.....	17	MARITIME ORGANIZATION	<i>Inside back cover</i>
GROUPE DESGAGNÉS	44	INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	46
GROUPE OCÉAN	40	KONGSBERG MARITIME SIMULATION.....	37
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	46	LANGLOIS KRONSTRÖM DESJARDINS	35
KONGSBERG MARITIME SIMULATION.....	37	LAURENCIAN PILOTAGE AUTHORITY	80
LANGLOIS KRONSTRÖM DESJARDINS	35	LLOYD'S REGISTER AMERICAS.....	64
LLOYD'S REGISTER AMERICAS.....	64	LOGISTEC CORPORATION	36
LOGISTEC CORPORATION	36	MCASPALT MARINE TRANSPORTATION.....	39
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION.....	39	MGT - MONTREAL GATEWAY TERMINALS	
MGT – SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY	43	PARTNERSHIP	43
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC.....	61	MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC.....	61
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE.....	79	NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE	79
OMI – ORGANISATION		OCEAN GROUP.....	40
MARITIME INTERNATIONALE.....	<i>Couverture intérieure arrière</i>	OSBORN & LANGE	73
OSBORN & LANGE	73	PORT OF QUÉBEC.....	45
PORT DE QUÉBEC	45	PORT OF SEPT-ÎLES.....	31
PORT DE SEPT-ÎLES.....	31	PORT OF TROIS-RIVIÈRES.....	41
PORT DE THUNDER BAY.....	22	PORT OSHAWA	27
PORT DE TROIS-RIVIÈRES	41	ROBERT TRANSPORT.....	32, 33
PORT OSHAWA	27	SMT - SEAWAY MARINE TRANSPORT.....	<i>Inside front cover</i>
SIMEC – SOCIÉTÉ D'INTERVENTION MARITIME EST		SODERHOLM MARITIME SERVICES	73
DU CANADA.....	5	TECHSOL MARINE	41
SMT-SEAWAY MARINE TRANSPORT ..	<i>Couverture intérieure avant</i>	THE ST. LAWRENCE SEAWAY	
SODERHOLM MARITIME SERVICES	73	MANAGEMENT CORPORATION	55
TECHSOL MARINE	41	THUNDER BAY PORT AUTHORITY	22
TORONTO PORT AUTHORITY	28	TORONTO PORT AUTHORITY	28
TRANSPORT ROBERT	32, 33	ULS - UPPER LAKES GROUP	25
ULS - UPPER LAKES GROUP	25	URGENCE MARINE.....	15
URGENCE MARINE.....	15	WINDSOR PORT AUTHORITY	41

SOLAS

CONSOLIDATED EDITION 2009

AVAILABLE FROM YOUR LOCAL DISTRIBUTOR



safe
secure
and efficient
shipping on clean oceans

www.imo.org

IMO  INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION
PUBLISHING

GREEN MARINE It's action!

Since 2002, nearly \$190 million has been spent to renew the Algoma Tankers Limited fleet, including the addition in 2008 and 2009 of the new state-of-the-art double-hull product tankers AlgoCanada and Algonova.

Algoma Tankers Limited, a subsidiary of Algoma Central Corporation, leads the way with its ISO 14001 compliant Environmental Management System.

GREEN MARINE... Investing for a clean today



Algoma Tankers
a subsidiary of Algoma Central Corporation
63 Church Street, St. Catharines, Ontario L2R 3C4
(905) 687-7888 www.algonet.com

