

No 57

Maritime Magazine

AGM AND CONFERENCE
AAPC • ACPA
AGA ET CONFÉRENCE

PROJECT CARGO
CARGAISONS SPÉCIALES

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.

La modernisation continue de la flotte, à laquelle sont notamment venus se greffer les vraquiers classiques Algoma Discovery, Algoma Guardian et Algoma Spirit, permettra de continuer de répondre aux besoins des expéditeurs.

**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 modernization in its fleet, including the addition of the gearless bulk carriers; M/V Algoma Discovery, M/V Algoma Guardian and M/V Algoma Spirit, ensure that Shippers' 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.

**L'Algoma Spirit empruntant
le canal Welland**

**M.V. Algoma Spirit transiting
the Welland Canal**



Driving sustainability for a safer world.

How do you create a truly sustainable future for the marine industry? For us, it's all about seeing the big picture. We offer intelligent, balanced advice that will help you meet your operational and commercial challenges as well as environmental and regulatory obligations. So you can trust us to make yours a safer, more productive and better performing business, as well as a greener one.

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



Services are provided by members of the Lloyd's Register Group.
Lloyd's Register is an exempt charity under the UK Charities Act 1993.

Lloyd's
Register

LIFE MATTERS

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,
Pierre Métivier, Leo Quigley,
Wylie Spicer, Allan Swift, Marie Letellier**

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

MARKETING / PUBLICITÉ / ADVERTISING

Sophie Belina Brzozowska
marketing@maritimemag.com

Tél.: 514 937-5080 Fax: 514 937-1426

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 Articles must be typed and unpublished.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

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

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

ANNUAL MAIL SUBSCRIPTIONS, 1 year (4 issues) are \$ 32 in Canada, \$ 42US in the US and \$ 46US in other countries.

Please add 5% GST and 7.5% QST.

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

**Port payé à Québec. Envoi de Poste-publications
Convention 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 Canada Periodical Fund (CPF) for our publishing activities.
Nous reconnaissons l'aide financière du gouvernement du Canada par l'entremise du Fonds du Canada pour les périodiques (FCP) pour nos activités d'édition.

Canada

CHRONIQUES / COLUMNS

**4 FIRST WATCH
PREMIÈRE BORDÉE**
Leo Ryan

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

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

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

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

COUVERTURE / COVER

This summer issue of Maritime Magazine is fully packed! In addition to the annual feature reviewing developments and challenges at Canada's ports on the occasion of the Annual General Meeting and Conference of the Association of Canadian Port Authorities in St. John's, there is a dossier on the outlook for Project Cargo in Canada. As a bonus, a special report on the 250th anniversary of Lloyd's Register. The cover photo is a striking aerial shot showing the multi-dimensional activity of Port Metro Vancouver.

Ce numéro estival du *Maritime Magazine* est particulièrement bien rempli! Outre la revue annuelle des nouveautés et des enjeux à l'occasion de la Conférence et Assemblée générale annuelle de l'Association des administrations portuaires canadiennes tenue à St. John's, on y retrouve un dossier sur les perspectives d'évolution du secteur des cargaisons spéciales au Canada. Et, en prime, un rapport spécial sur le 250^e anniversaire du Lloyd's Register. On peut admirer en page couverture une saisissante photographie aérienne qui met en évidence l'activité multidimensionnelle de Port Metro Vancouver.

Photo: PMV

18 Dossier



**52nd AGM
and Conference
ACPA • AAPC
52^e AGA
et conférence**

Leo Ryan

48 Dossier

**Global
hydrographic
challenges assessed
at Quebec City
gathering**

**Les grands dossiers
d'hydrographie
sous la loupe
à Québec**

Leo Ryan

54 SPECIAL REPORT RAPPORT SPÉCIAL

**Lloyd's Register celebrates
250 years of independent
assurance**



**Le Lloyd's Register célèbre
ses 250 ans comme
assureur indépendant**

58 Dossier

**PROJECT CARGO
CARGAISONS SPÉCIALES**



Leo Ryan

16 Focus • Pierre Terrien

69 JOURNAL

78

**Calendar of Events
Calendrier des événements**

79

**La page de
l'AGGIMQ**

80

**Advertisers
Annonces**



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

La navigation dans le passage du Nord-Ouest selon Tim Keane de Fednav

Tim Keane, directeur des opérations à la division Canarctic Shipping de Fednav Ltée, affirme que ce transporteur qui connaît bien l'Arctique demeure très sceptique au sujet des prévisions qui dépeignent comme «inévitables» l'ouverture complète du passage du Nord-Ouest (PNO) à la navigation commerciale.

«Nous ne sommes toujours pas convaincus car malgré la réalité des changements climatiques, les conditions de glace sont toujours hautement imprévisibles», déclarait M. Keane au cours d'une conférence sur la navigation polaire tenue récemment à Montréal.

«L'incertitude n'est jamais bonne pour les affaires et tant qu'il sera impossible de mieux prédire le succès des traversées du PNO, le passage ne sera pas une option viable.»

Plus tôt, M. Keane avait cité un rapport récent selon lequel la glace de mer était revenue aux «niveaux mondiaux moyens» après une décennie de déclin spectaculaires.

Il a signalé qu'en 2009, le passage n'a été pratiquement libre de glace que pendant deux jours à peine. «Même si le Nord est à 99 % libre de glace, le passage peut rester impénétrable.»

M. Keane a rappelé que le PNO qui va de la frontière de l'Alaska à la baie de Baffin est un corridor de navigation de 1 800 milles traversant l'Arctique canadien. «Du propre aveu du Service hydrographique du Canada, jusqu'à 90 % de l'archipel Arctique n'a pas encore été hydrographié selon nos normes modernes.»

Les navires qui s'aventurent actuellement dans l'Arctique et ceux qui y pénétreront dans l'avenir doivent être autonomes pour une gamme de services allant du soutien brise-glaces aux aides à la navigation, en passant par l'hydrographie et la bathymétrie.

«Il nous faut voir comment concilier cette réalité avec le droit de passage inoffensif», a déclaré M. Keane.

«Des sociétés comme Fednav sont actives dans l'Arctique depuis

Fednav's Tim Keane assesses Northwest Passage shipping future

Tim Keane, Manager of Operations for the Canarctic Shipping division of Fednav Ltd., says the experienced Arctic carrier has strong reservations over forecasts portraying the opening of the whole Northwest Passage (NWP) to commercial shipping as "inevitable."

"We remain unconvinced – despite the reality of climate change, ice conditions remain wildly unpredictable," Mr. Keane told a recent polar shipping conference held in Montreal.

"Uncertainty is never good for business and until such time as the success of NWP transits can be better predicted, the Passage will not be a viable option."

Earlier, Mr. Keane pointed to a recent report indicating that sea ice was back to 'average global levels' after a decade of spectacular declines.

He noted that in 2009, the Passage was nominally ice-free for only two days. "Even if the north is 99% ice free, the passage can remain impenetrable."

Mr. Keane recalled that the NWP from the Alaskan border to Baffin Bay is an 1,800-mile shipping corridor through the Canadian Arctic. "By the Canadian Hydrographic Services own admission, as much as 90% of the Arctic Archipelago has not yet been surveyed to modern standards."

Current as well as future shipping activity in the Arctic is required to be self-sufficient with respect to services ranging from icebreaker support to hydrography, bathymetry and navigation aids.

"We must determine how to reconcile this with the right of innocent pas-



Montreal's Fednav Ltd. is the sole operator trading in the Arctic on a year-round basis.

Fednav Ltée de Montréal est le seul armement actif dans l'Arctique douze mois par année.

Fednav's powerful Umiak 1 steams through Arctic ice.

Le puissant Umiak 1 de Fednav fend la glace de l'Arctique.



Fednav

des années et elles ont développé leurs propres capacités – mais il est douteux que les exploitants de services de tramp qui s'aventurent occasionnellement dans le PNO puissent fonctionner de manière autonome comme les transporteurs nationaux actuels.»

Depuis plus de cinquante ans, les navires de Fednav fournissent des services aux collectivités et aux projets miniers du Nord canadien. À l'heure actuelle, grâce à deux puissants vraquiers brise-glaces, Fednav est le seul armement à commercer dans l'Arctique canadien pendant toute l'année.

«Notre saison au nord du 60° parallèle est de plusieurs mois plus longue que celle de la Garde côtière canadienne (GCC) elle-même», d'affirmer M. Keane. «Nous sommes actifs du mois de juin jusqu'à la fin de mars ou au début d'avril selon les conditions. Avec les niveaux de service qu'elle offre actuellement, la GCC quitte le Nord vers la mi-novembre.»

Des lacunes majeures dans les infrastructures

M. Keane a fait un survol du cadre réglementaire actuel au moment où le gouvernement d'Ottawa veut instaurer cet été une procédure de signalement obligatoire.

Il n'a pas mâché ses mots pour dénoncer le peu d'efforts des autorités fédérales pour doter la GCC d'une flotte suffisante pour faire face à une forte augmentation du trafic maritime dans l'Arctique.

Le gouvernement fédéral n'investit pas non plus assez dans les infrastructures, d'ajouter M. Keane.

Il a mentionné qu'on dépensait environ 100 millions de dollars à Nanisivik pour aménager un port qui servira de base d'opération avancée et de terminus de ravitaillement, mais il a ajouté «qu'il faudrait bien plus qu'une seule installation dans l'immensité arctique pour corriger le manque d'infrastructures».

À cet égard, M. Keane a cité une évaluation de la navigation maritime dans l'Arctique du Conseil de l'Arctique où on peut lire : «La présence d'infrastructures portuaires et d'appui influence directement le niveau de risque associé à la circulation dans une voie de navigation donnée ainsi que les niveaux des primes d'assurance maritime.» **M**

sage,” Mr. Keane said.

“Companies such as Fednav have been in the Arctic for many years and have developed their own capacities – but it is doubtful that tramp operators, making occasional use of the NWP could operate as self-sufficiently as current domestic traders.”

For over fifty years, Fednav ships have provided services to communities and mining projects in the Canadian North. Today, thanks to two powerful ice-breaking bulk carriers, it is the only operator trading in the Canadian Arctic on a year-round basis.

“Our season north of 60 is months longer than even the Canadian Coast Guard,” Mr. Keane said. “We are active from June until late March or early April, depending on the conditions. With current levels of service, the CCG has left the North by the middle of November.”

Major infrastructure gaps

In his comments, Mr. Keane reviewed the present regulatory framework as the Ottawa government moved towards a mandatory reporting procedure this summer.

He spoke candidly about insufficient efforts by the federal authorities to expand a CCG fleet large enough to support any big increase in Arctic traffic.

Neither is the federal government making sufficient investments in infrastructure, Mr. Keane said.

He noted that some \$100 million is being spent on a port at Nanisivik as a forward operating base and re-supply terminus, but “the construction of one facility in the vastness of the Arctic will do very little really to improve the lack of infrastructure.”

In this connection, Mr. Keane cited an Arctic Marine Shipping Assessment report of the Arctic Council, which stated: “The availability of port infrastructure and support directly influences the level of risk associated with transiting a particular waterway and corresponds to the levels of marine insurance rates.” **M**



Andrew Livingstone

Le dragage du chenal: capital pour l'avenir de Sydney

Il n'y a pas si longtemps, la région de Sydney était le centre névralgique du Cap-Breton industriel grâce à une aciérie prospère et à une industrie du charbon florissante.

L'aciérie n'existe plus depuis longtemps et il y a eu de nombreuses années sans production de charbon. Toutefois, l'industrie charbonnière pourrait ressusciter grâce à Xstrata Coal Canada Ltd. qui s'emploie activement à rouvrir la mine de charbon Donkin près de Glace Bay. Xstrata espère que la mine entrera en production fin 2013 ou en 2014 pour produire annuellement 2,75 millions de tonnes de charbon cokéfiab le lavé de qualité exportable destiné aux marchés d'Europe et d'Asie.

Cependant, ce qui a vraiment mobilisé comme jamais les gens de Sydney, c'est le projet de dragage du chenal d'entrée du port. On parle ici de travaux de 38 millions de dollars qui porteraient le chenal de 8,5 km à une profondeur de 17 m et à une largeur de 150 m. Le matériau dragué sera transporté près du parc industriel Sydport, à un endroit où Laurentian Energy, une entreprise locale, veut construire un terminal à conteneurs moderne.

Certains détracteurs semblent penser que le dragage du chenal est entièrement destiné au terminal dont la première phase coûterait, selon les estimations, quelque 200 millions de dollars. Mais en réalité, ce n'est que partiellement vrai.

Même s'il existe déjà deux grands terminaux à conteneurs au port de Halifax, Laurentian Energy pense que Sydney pourrait desservir à moindre coût les «chevaux de trait» du transport conteneurisé dont la capacité frôlera les 8 500 conteneurs EVP. Le terminal serait desservi par une ligne d'intérêt local appartenant à Rail America qui rejoint la ligne principale du CN pour atteindre les marchés du Canada central et du Midwest des États-Unis.

Le secteur des conteneurs ne sera pas le seul gagnant

Le dragage ne profitera toutefois pas uniquement au futur terminal à conteneurs, si bien sûr il voit jamais le jour.

Nova Scotia Power, qui possède une importante centrale électrique dans la région, se fait livrer au port par bateau du charbon importé pour alimenter la centrale.

Cependant, la profondeur insuffisante du chenal d'entrée empêche les navires de pénétrer dans le port avec une cargaison complète. Le dragage du chenal corrigerait cette situation. C'est pourquoi la Nova Scotia Power s'est engagée à fournir 1 million de dollars pour le dragage.

Une seconde possibilité est le développement d'un type quelconque de construction navale. Des rumeurs ont circulé selon lesquelles plusieurs compagnies auraient l'œil sur Sydney pour y construire un futur chantier naval. Le géant coréen de la construction navale Daewoo s'est intéressé au

Channel dredging critical for Sydney future

It wasn't so many years ago that the Sydney area was the heart of industrial Cape Breton with a booming steel mill and a thriving coal industry.

The steel mill is long gone and coal hasn't been produced in many years. However, the coal industry has new life with Xstrata Coal Canada Ltd. working hard to re-open the Donkin coal mine not far from nearby Glace Bay. Xstrata hopes to be into production in late 2013 or 2014 producing 2.75 million tonnes annually of washed, export grade coking coal for markets in Europe and Asia.

But what has really brought the Sydney community together like no other initiative in many years, is the plan to dredge the entrance channel to Sydney Harbour. It is a \$38 million project that calls for the 8.5-kilometre channel to be dredged to a depth of 17 metres and 150 metres in width. The dredged material would be dumped at a location at nearby Sydport where local company Laurentian Energy wants to build a modern container terminal.

Some critics seem to think the channel dredging is all about the terminal which has an estimated first phase cost of about \$200 million. But in reality that is only part of the issue.

Even though there are two major container terminals in the Port of Halifax, Laurentian feels Sydney would be in a better position to more cost effectively serve the 'workhorses' of the container trade which will be in the vicinity of 8,500 TEUs. The terminal would be served by a shortline owned by Rail America which connects to the main CN line and reaches markets in Central Canada and the American Midwest.

Overall benefits beyond container sector

But the benefits of dredging would be more than supporting a container operation, if indeed it is ever built.

First, Nova Scotia Power, which has a major generating power station in the region, brings imported coal into the port by boat to fuel the plant.

However, because the harbour mouth channel isn't deep enough, the ships can't come in fully loaded. The deeper channel would allow that to happen. Nova Scotia Power, therefore, has committed \$1 million to the dredging project.

A second possibility is the development of some form of shipbuilding. Word is there have been a number of companies looking at Sydney as a possible location for a shipbuilding facility. Korean shipbuilding giant Daewoo was sniffing around the port last year and appeared interested.



SMG

These aerial photos of the Sydney Harbour offer an idea of the major dredging project involving a 8.5 km channel.

Ces photos aériennes du port de Sydney donnent une idée de l'ampleur du projet de dragage d'un chenal de 8,5 km.

port l'an dernier et il semblait sérieux.

Toutefois, les dirigeants de Daewoo auraient déclaré à leurs interlocuteurs de Sydney que le dragage du chenal était prioritaire pour qu'ils envisagent une telle implantation ou un quelconque investissement. La société Daewoo est déjà présente dans la province, elle est à construire une usine de fabrication de pièces d'éolienne.

«On nous a questionnés au sujet des possibilités de Sydney relativement à la construction navale», a déclaré Jim Wooder, président du Sydney Marine Group, rassemblement d'entreprises locales et d'intervenants gouvernementaux qui réclament le développement du port. «Je crois que tous se rendent aussi compte que le plan de renouvellement de la flotte du Canada va donner aux compagnies étrangères l'occasion de tenter leur chance et d'établir une tête de pont pour venir nous disputer les contrats d'achat du gouvernement.»

Selon son expérience personnelle, M. Wooder affirme qu'il existe encore des possibilités dans l'exploitation pétrolière et gazière en mer. Cependant, il faudrait des chenaux plus profonds pour recevoir les cargos gros porteurs. Qui plus est, ajoute M. Wooder, la profondeur trop faible nous a fait perdre d'autres emplois reliés à la marine.

Ottawa se fait tirer l'oreille

Tout est bien beau sur papier, mais le hic c'est que le projet a besoin de financement. Sydney a sollicité 19 millions du fédéral et 15,2 millions de la Nouvelle-Écosse. La province a promis de faire sa part si Ottawa déliait les cordons de la bourse. Tout comme la Nova Scotia Power, la municipalité, qui a été sollicitée, croit assez au projet pour promettre 2 millions de dollars.

C'est la Boskalis International des Pays-Bas qui a été choisie pour effectuer le dragage mais l'échéance fixée pour l'adjudication du contrat vient d'être dépassée faute d'engagement d'Ottawa. C'est décevant pour M. Wooder, le Sydney Marine Group et la collectivité qui s'est mobilisée en faveur du dragage. Au fil des ans, les deux ordres de gouvernement ont dépensé des millions au Cap-Breton pour des projets de peu d'avenir et aujourd'hui, nous avons un projet prêt à démarrer, capable d'assurer une certaine stabilité économique. Pourquoi cette hésitation? Cela paraît réellement inconcevable. **M**

However, officials of Daewoo reportedly told people in Sydney that a deeper channel was a priority before they would consider a site or any investment. Daewoo has a presence in the province and is setting up a facility to manufacture wind turbine components.

“We have had parties asking questions about the size of Sydney in the context of shipbuilding,” said Jim Wooder, Chair of the Sydney Marine Group, a collection of local business and government interests supporting the port's development. “I think everyone also realizes that Canada's fleet renewal strategy will provide opportunities for companies from abroad to try and establish a beachhead here to try and compete” for government procurement contracts.

And from his personal experience, Mr. Wooder says there is still opportunity in the offshore oil and gas industry. But there is a need for deeper water to accommodate heavy lift ships. Plus, says Mr. Wooder, there have been other marine related jobs that have been passed over because of shallow draft.

Missing Ottawa financing commitment

It all sounds good on paper but the rub is the project needs financing. Sydney had gone after the federal government for \$19 million and the Nova Scotia government for \$15.2 million. The province has committed its portion provided Ottawa gets involved. Along with Nova Scotia Power, the local municipality which is strapped for cash believes enough in the project to commit \$2 million.

Boskalis International of the Netherlands, had been the favoured dredging contractor to do the work but the deadline to award the contract recently has come and gone because Ottawa hasn't committed. It has been frustrating for Wooder, the marine group and the community which has held rallies to support the dredging. Over the years, both levels of government have put millions of dollars into Cape Breton for projects with little future and now there is a 'shovel ready' plan that potentially could provide some economic stability. Why the hold up? It seems a 'no brainer' really. **M**



Leo Quigley

Le dragage sur le Fraser: des besoins de plus en plus pressants

Nuit et jour, le tumultueux fleuve Fraser prend d'assaut la ville de Vancouver avec ses quelque 5 000 mètres cubes par seconde, poussant les navires vers les ponts et créant des mouvements de trafic capables de confondre même les plus avisés des navetteurs nés et élevés dans la ville.

Ce fleuve n'est pas seulement un des meilleurs endroits du monde pour la pêche et le rafting, mais ses 34 derniers kilomètres constituent aussi une route maritime par où les navires de commerce acheminent un volume de cargaisons presque égal à celui qui transite par la Voie maritime du Saint-Laurent, selon Chris Badger, chef de l'exploitation à Port Metro Vancouver.

De mémoire récente, la profondeur du chenal principal a toujours été maintenue par la Fraser River Pile and Dredge (FRPD, www.frpdp.com), une très ancienne société de New Westminster qui possède les compétences et la connaissance des lieux nécessaires pour enlever le sable qui obstrue le lit du fleuve afin de garder celui-ci ouvert à la navigation commerciale et préserver les emplois qui en découlent.

Grâce aux travaux de dragage de la FRPD, le Fraser peut recevoir des navires d'un tirant d'eau de 11,5 mètres au moins une fois par jour, mais ce sont les chenaux secondaires qui font maintenant problème.

Jusqu'en 1997, Ottawa finançait des programmes pour le dragage de ces voies de navigation et la plupart d'entre nous y voyait une façon judicieuse de dépenser l'argent des contribuables à cause de l'importance de ces voies de navigation secondaires pour les entreprises et les propriétaires riverains.

Les bateaux de pêche, les barges, les marinas, les bateaux-maisons, les bateaux de plaisance, les usines de transformation, les kayaks, les chantiers navals et tous ceux d'entre nous qui aiment simplement apercevoir de leurs fenêtres une petite partie du Fraser ont intérêt à ce que ces

Mounting issues on Fraser River dredging

Night and day, the Fraser River rushes through the City of Vancouver at roughly 5,000 cubic meters per second forcing traffic onto bridges and creating traffic patterns capable of confusing even the few savvy commuters who were born and raised in the city.

It's a river that not only provides some of the world's best fishing and white water rafting but, in the last 34 kms of its existence, it also provides a highway for commercial ships that move a level of traffic

that Chris Badger, COO of Port Metro Vancouver, says nearly matches the volume of cargo on the St. Lawrence Seaway.

In recent memory the depth of the main channel has been maintained by Fraser River Pile and Dredging (www.frpdp.com), a long time New Westminster company with the skill and local knowledge necessary to remove the sand that builds up in the river, keeping it open to commercial traffic and the jobs it creates.

Thanks to the FRPD's dredging, the Fraser is capable of handling ships with a draft of 11.5 meters

at least once daily, but it's the secondary, or domestic, channels that are now the problem.

Until 1997 Ottawa funded programs for dredging these waterways; which most of us would consider a worthwhile expenditure of taxpayer dollars given the importance of these secondary waterways to the businesses and homeowners clinging to their banks.

Fishing boats, barges, marinas, float homes, recreational boats, fish processing plants, kayaks, marinas, boat yards and those of us who simply like to look out of our windows and see a small piece of the



Chris Badger compares level of Fraser River commercial traffic to total volume of St. Lawrence Seaway.

Chris Badger compare le niveau du trafic commercial du fleuve Fraser au volume total de la Voie maritime du Saint-Laurent.

chenaux secondaires soient gardés dégagés.

Ottawa ne finance plus l'entretien des chenaux secondaires

Malheureusement, quand le gouvernement fédéral a décidé de ne plus payer pour les chenaux secondaires, il a transféré la responsabilité du dragage du chenal principal du Fraser à Port Metro Vancouver, mais sans rien prévoir pour les chenaux secondaires.

Pour Tony Isola, vice-président du Dragage chez FRPD, ce changement de cap d'Ottawa fut à l'époque synonyme de profonds bouleversements pour la compagnie. Il s'ensuivit une période de contrats de courte durée compliquant énormément toute planification à long terme. Puis, en 1998, Ottawa a lancé une demande de propositions pour un programme de dragage du fleuve Fraser et c'est la FRPD qui a obtenu le contrat avec le programme de 10 ans qu'elle proposait.

Aujourd'hui, plus de 10 ans après, le non-financement de l'entretien des chenaux secondaires a créé des problèmes pour la navigation et suscité un nombre croissant de plaintes d'administrations municipales, d'entreprises et d'associations civiles qui voient les chenaux rétrécis par les sédiments et n'ont pas l'argent nécessaire pour financer les travaux de dragage.

Selon John Roscoe, président du conseil de Ladner Sediment Group, cette décennie et plus de négligence ne complique pas seulement la navigation, mais elle a aussi créé de graves problèmes sur d'autres plans. Par exemple, l'accumulation de sable et l'érosion sont en train de modifier l'écoulement fluvial, ce qui risque d'affaiblir les digues protégeant les localités et les exploitations agricoles riveraines contre les inondations.

M. Roscoe affirme qu'il voit chaque jour de son bureau des morceaux se détacher de l'île située au milieu du chenal. Cela, ajoute-t-il, modifie continuellement la configuration du chenal et détruit un habitat constitué de sédiments et de zostères marines.

Chris Badger a cependant déclaré qu'on était en discussion avec des groupes d'intérêts comme le groupe Ladner et que l'administration portuaire était prête à fournir des fonds pour des travaux de dragage à des groupes capables de constituer une organisation stable et bien gérée pour administrer ces sommes.



FRPD dredging operation on Fraser River.

Opération de dragage de la FRPD sur le Fraser.

Fraser have a stake in seeing that these domestic channels are kept free and clear.

Ottawa cuts funding of domestic channels

Unfortunately, when the federal government decided to cut off funding for domestic channels, it basically transferred the responsibility for dredging the main channel of the Fraser River to Port Metro Vancouver. But, no provisions were made for federal funding of domestic channels.

For Tony Isola, FRPD Vice President of Dredging, the change in government funding at the time represented a sea change for the company. Afterwards, he said, there was a period of short term contracts that made it very difficult for the company to do any long term planning. Then, in 1998, the federal government put out an RFP (Request for Proposals) for a dredging program for the Fraser River and FRPD was the successful bidder with its proposal for a 10-

year program.

Now, more than 10 years later, the decision not to fund the domestic channels has led to navigation problems and a growing number of complaints from municipal governments, businesses and civic associations who see the channels being choked by sediment and do not have funds to pay for dredging.

John Roscoe, chairman of the Ladner Sediment Group, said the neglect of more than a decade is not only affecting navigation, it's now creating serious problems. One of these, he said, is the fact that the buildup of sand and erosion is changing the flow of streams and creating a situation that could undermine the dikes that protect communities and surrounding farmland from flooding.

Mr. Roscoe notes that every day he sees pieces of the island across the channel from his office being eroded. This, he adds, is continually diverting the flow of the channel and removing habitat in the form of sediment and eel grass.

Chris Badger, however, indicated there are discussions underway with special interest groups such as the Ladner group and said the port authority is

«Nous n'avons évidemment pas de mandat et nous n'en voulons pas non plus pour ces chenaux. Ce que nous avons fait cependant, c'est que nous avons dit: "Parce que constatons que cela pose problème aux collectivités locales et que nous sommes conscients de notre responsabilité sociale, nous avons mis de l'argent de côté et dit à ces collectivités: "Si vous pouvez vous unir pour former une organisation communautaire et si vous êtes capables d'élaborer un programme de dragage durable à long terme, nous acceptons de fournir jusqu'à 500 000 \$ par chenal pour vous aider."»

Cette décision du Port mérite, pensons-nous, une reconnaissance spéciale de la part des localités qui profitent des retombées économiques des activités sur le Fraser – et le Ladner Sediment Group mérite un coup de chapeau pour avoir pris la tête de cette initiative visant à débloquer le réseau artériel du Lower Mainland. **ML**



Tino Isola, Vice-President, Dredging and Surveying of Fraser River Pile and Dredging.

Tino Isola, vice-président, Dragage et levés à la Fraser River Pile and Dredging.

prepared to provide dredging funds to those groups that are able form a stable, well managed organization to allocate the money.

"We clearly don't have a mandate, nor would we be willing to have a mandate, for those channels. What we have done, though, is to say: 'Look, we realize this is an issue for local communities, so - from a corporate social responsibility position - we've put aside money and said to those communities: 'If you can come together as a community and form a community organization and you can develop a long term, sustainable dredging program for your community we're willing to provide up to \$500,000 per channel

to support you in your endeavours."

This decision by the port, we think, deserves special recognition by the communities that receive the economic benefits that flow from the Fraser River - and a big hats off to the Ladner Sediment Group for leading the way in unclogging the Lower Mainland's arterial system. **ML**



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



**DILTS PISTON
HYDRAULICS INC.**

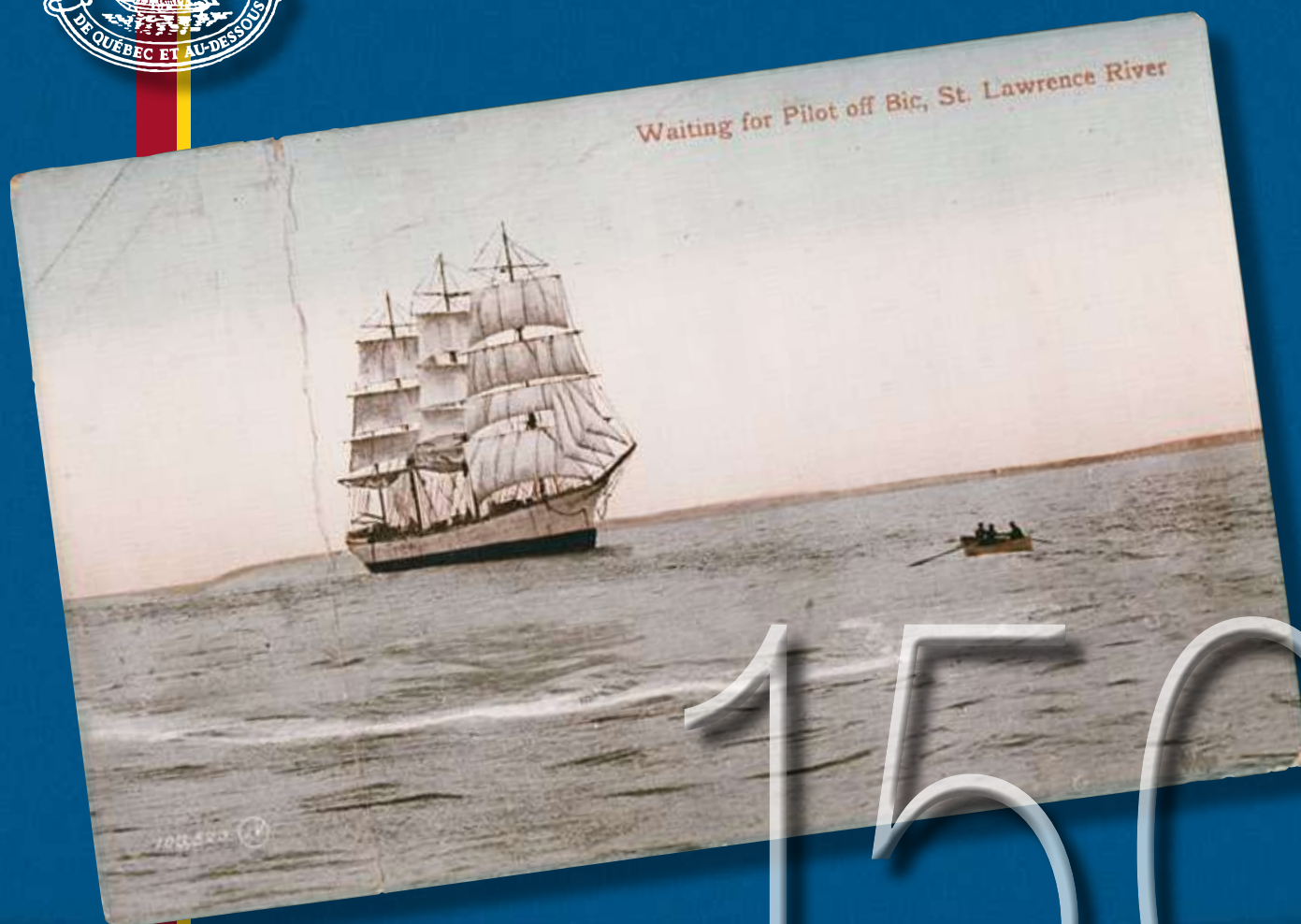
**Hire the Marine Hydraulic
Experts!**

- 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



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

**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*

L'importance de l'évolution

L'évolution peut être définie comme un passage, par degrés successifs, à un stade différent et surtout à un stade plus avancé ou plus mature. Quant à la révolution, elle est caractérisée par un changement radical et profond de la façon de raisonner et de se comporter. On trouve de tels définitions sur le Princeton wordnetweb.

Les organisations qui ne s'adaptent pas constamment aux circonstances changeantes sont un jour ou l'autre sujettes à une révolution. Il suffit de considérer le bouleversement de l'industrie nord-américaine de l'automobile pour bien saisir la nécessité de changer en temps opportun afin d'éviter une crise et la révolution qui s'ensuit.

Pour la Corporation de gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), l'évolution – ou l'amélioration continue – est un impératif. L'année 2009-2010 nous a confrontés à des éléments déterminants qui conditionnent notre «durabilité» et nous obligent à nous ajuster, à nous adapter et à mettre de l'avant des plans précis et des mesures concrètes.

Le ralentissement économique des 15 derniers mois a touché la Voie maritime plus qu'aucun autre dans nos 50 ans d'activité. La Voie maritime, qui est principalement un réseau de transport de vrac, a vu son tonnage chuter de 25 % par suite de la baisse de la production d'acier et de l'arrêt de certaines usines. Nos transports de minerai de fer, de charbon, de coke et de demi-produits de l'acier ont ainsi baissé pratiquement à leur niveau le plus bas de tous les temps.

L'ampleur du ralentissement nous a amenés à reconsidérer nos stratégies, et elle rehausse le sentiment d'urgence entourant les efforts destinés à parer à la perte de trafic et de tonnage. Reconnaissant au vu des changements dans les tendances du commerce que dans certains marchés du vrac, les volumes des expéditions ne reviendront sans doute pas à leur niveau traditionnel, nous nous attachons à augmenter l'accessibilité du réseau en supprimant des obstacles et en améliorant l'efficacité afin d'attirer de nouveaux utilisateurs et de nouvelles marchandises.

Grâce à des moyens adaptés, nous progressons sensiblement en vue de maximiser le potentiel de chaque navire. Notre capacité de faire passer des navires dans nos écluses à faible chute sans qu'ils doivent s'arrêter et s'amarrer procure d'importantes économies à nos clients. La mise en place de l'autopositionnement des navires dans l'ensemble du réseau canadien améliore aussi la productivité. Les essais de l'amarrage mains libres à l'écluse 7 du canal Welland

The Importance of Evolution

Evolution can be defined as "a process in which something passes by degrees to a different stage, especially a more advanced or mature stage". Conversely, revolution is characterized by "a drastic and far-reaching change in ways of thinking and behaving". Such definitions are to be found in the Princeton wordnetweb.

Organizations that fail to continually adapt to changing circumstances are subject to, at some point in time, a revolution. One need only consider the havoc within the North American automotive sector to fully appreciate the need for timely change, to avert a crisis and the ensuing revolution.

For the St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC) evolution or "continuous improvement" is an imperative. The 2009-2010 year brought us face-to-face with key elements that in no uncertain terms influence our 'sustainability' and compel us to adjust, adapt and move forward with specific plans and actions.

The economic downturn experienced during the last 18 months impacted the Seaway like no other during our 50 years of operation. Principally a bulk transportation system, the Seaway witnessed a steep 25% decline in tonnage as steel production slowed and in some mills came to a stop. Consequently, our movements of iron ore, coal, coke and semi-finished steel dropped to near all time lows.

The magnitude of the downturn caused us to review our strategies, and add a greater sense of urgency to work designed to address the loss of traffic and tonnage. Recognizing that changing trade patterns point to cargo volumes in certain bulk markets not returning to their traditional norms, we are working to increase system accessibility by removing barriers and improving operating efficiency to attract new users and cargoes.

Through customization, we are making significant progress in maximizing the potential of each vessel. Our ability to transit vessels through our 'low lift' locks, without stopping and securing, is providing significant time savings to our customers. The deployment of vessel self-spotting across the complete Canadian system is also improving productivity. Testing of hands-free mooring technology at Lock 7 on the Welland Canal holds the potential to

The Seaway system must adapt to deep shifts in cargo flows.

Le réseau de la Voie maritime doit s'adapter à la profonde transformation des flux de marchandises.



CGVMSL/SLSMC

offrent aux utilisateurs la perspective d'une réduction des coûts et de la complexité, ce qui pourrait aider à recruter de nouveaux clients.

De concert avec des groupes intéressés comme Alliance verte et L'avantage maritime, la CGVMSL continue d'encourager les intervenants à intégrer les actions au sein de notre industrie maritime diversifiée, et de favoriser le consensus. Les navires modernes dotés de la technologie d'aujourd'hui, qui sont le moyen de transport de marchandises consommant le moins d'énergie, font baisser nos émissions collectives de gaz à effet de serre dans la chaîne d'approvisionnement et fournissent des transports durables.

Sur le plan de l'environnement, l'application de la réglementation de la Voie maritime garantit qu'aucune eau de ballast non traitée n'est déversée dans les Grands Lacs. Nous constatons des résultats tangibles: aucune nouvelle espèce envahissante introduite par les activités maritimes n'a été enregistrée depuis 2006. Il nous reste toutefois du travail à faire puisque nous devons ensemble encourager l'élaboration de normes fédérales sur l'eau de ballast afin d'assurer des conditions d'exploitation stables aux transporteurs maritimes, et ainsi stimuler l'investissement nécessaire à la reconstruction de notre flotte intérieure et attirer davantage d'utilisateurs internationaux dans notre réseau.

La CGVMSL tient à l'amélioration continue et à la coopération en vue d'effectuer les changements nécessaires. Notre réseau maritime doit s'adapter aux profonds changements survenant dans le trafic. Toutes les parties intéressées (gouvernements, transporteurs, agents maritimes, pilotes, ports, manutentionnaires, etc.) doivent s'engager à changer en temps opportun.

L'impératif du changement est inéluctable, et le succès apportera de nouvelles possibilités ainsi que la rentabilité pour tous ceux qui sont concernés. Au contraire, la défense des pratiques établies de longue date mènera un moment donné à une «révolution» (qui serait sans doute perturbatrice et passablement pénible). À la CGVMSL, nous votons pour l'évolution. 

reduce costs and complexity for current users and provide the basis for attracting new users.

Working with such groups as Green Marine and Marine Delivers, the SLSMC continues to encourage stakeholders to integrate actions across our diverse marine industry and build consensus. As the most energy efficient means of moving cargo, modern vessels equipped with today's technology will lower our collective greenhouse footprint within the supply chain, and provide sustainable transportation.

On the environmental front, the application of Seaway ballast water regulations ensures that no untreated ballast water is being discharged into the Great Lakes. We are witnessing tangible results, as no new invasive species from ship activities have been recorded since 2006. More work awaits us, as we must collectively encourage the formation of federal ballast water standards that will provide a stable operating base for marine carriers and spur investment, enabling the rebuilding of our domestic fleet, and the attraction of more international users to our system.

The SLSMC is committed to continuous improvement and to working with others to make the necessary changes. Our Seaway system must adapt to deep shifts in cargo flows, requiring all of our marine stakeholders (governments, carriers, shipping agents, pilots, ports, stevedores, etc.) to commit to a process of timely change.

The imperative to change is stark in nature, as success will herald newfound opportunities and profitability for all. The alternative, should we steadfastly cling to age-old practices, is to face at some point a 'revolution' (which likely would prove to be disruptive, and quite painful for many). Within the SLSMC, we are casting our vote for evolution. 



Michael Broad

President, Shipping Federation of Canada

Président, Fédération maritime du Canada

Quelques questions urgentes pour le secteur maritime international

Nous sommes maintenant à la moitié de l'année 2010, et il semble qu'un optimisme prudent soit la meilleure façon de décrire l'état de la reprise économique et ses impacts sur la marine marchande. Un article récemment publié dans le *Globe and Mail* suggère que l'expression «optimisme prudent» soit une exagération, puisque les données de l'Indice des marchandises sèches de la Baltique montrent une décroissance continue au cours des trois dernières semaines, indiquant que la reprise économique mondiale qui a débuté à la mi-2009 soit déjà en train de s'essouffler.

Malgré qu'il soit encore trop tôt pour prédire la durée de cette tendance, il est certain que l'incertitude et la volatilité de l'économie vont continuer pour un certain temps. En ce qui concerne l'industrie, un tel environnement laisse peu de marge de manœuvre pour des augmentations de coûts de la chaîne d'approvisionnement, et ce, autant pour les importateurs et exportateurs canadiens que pour les ports et entreprises.

Il est donc essentiel que nous continuions à mettre l'accent sur l'amélioration de la compétitivité des routes commerciales, des portes et corridors commerciaux canadiens ainsi que la maximisation de la proportion du commerce mondial qui transite dans nos ports.

Une question d'actualité pour les membres de la Fédération concerne le repositionnement des conteneurs vides. Contrairement aux États-Unis, qui a une des réglementations sur le cabotage parmi les plus sévères du monde, la législation canadienne interdit aux navires battant pavillon étranger d'utiliser ceux-ci pour repositionner les conteneurs entre les ports canadiens.

Nous désirons voir des changements à ce sujet et nous croyons que le Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques développé par le gouvernement offre plusieurs bons arguments pour promouvoir un tel changement.

En ce qui concerne le commerce international, un changement dans la législation actuelle permettrait d'augmenter la compétitivité dans le contexte nord-américain en permettant aux exportateurs canadiens de diminuer les coûts reliés au repositionnement des conteneurs, un avantage auquel les exportateurs américains ont déjà droit. Il est aussi à signaler que l'utilisation de navires plus gros mène à une demande accrue pour les ports en eau profonde ayant des liens avec les réseaux de distribution, permettant ainsi d'acheminer les marchandises plus rapidement à destination. Considérant la pression que cette situation impose sur les réseaux de transport terrestres, transporter des conteneurs vides par navire est une excellente utilisation de la capacité disponible et le parfait exemple de transport maritime courte distance – une idée qui a généré

Pressing maritime trade issues must be addressed

We are past the halfway mark of 2010, and it seems that "cautious optimism" continues to be the most positive spin we can put on the state of the economic recovery and the resulting impact on the shipping industry. Actually, a recent article in the *Globe and Mail* suggests that "cautious optimism" may be somewhat of an overstatement, as the Baltic Index's daily readings have been falling steadily in recent weeks, indicating that the global recovery which began in mid-2009 may already be running out of steam.

Although it may be too soon to assess whether this trend has legs, it is clear that economic uncertainty and volatility will continue to be our companions for some time to come. As far as our industry is concerned, such an environment leaves little room for additional supply chain costs to Canadian importers and exporters, or to the ports and shipping companies serving them.

It is therefore imperative that we continue to focus on enhancing the competitiveness of Canada's trade routes and gateways and on maximizing the share of world trade that flows through our ports.

A frequently asked question from Federation members is on the issue of empty container repositioning. Unlike the United States, which has some of the strictest cabotage regulations in the world, Canadian law prohibits foreign flag shipping companies from using their own ships to reposition their empty containers between Canadian ports.

We would like to see this changed and we believe that the government's National Policy Framework for Strategic Gateways and Trade Corridors provides a number of good reasons for doing so.

From an international trade perspective, a change in the current legislation would advance competitiveness in the North American context by providing Canadian exporters with reduced container repositioning costs – which is an advantage that U.S. exporters already enjoy. It is also worth noting that the use of larger vessels leads to higher demand for deep water ports with connections to distribution networks that can move goods quickly to destination. Given the pressure that this puts on land transport, moving empty containers by ship is a good use of available capacity and a perfect example of short sea

beaucoup de discussions, mais a résulté en peu d'actions jusqu'à maintenant.

Finalement, si les navires battant pavillon étranger peuvent transporter des conteneurs vides, pourquoi ne pas ajouter les conteneurs complets destinés à l'exportation outre-mer? Bouger un conteneur à destination de l'Asie, par exemple de Montréal à Halifax en utilisant un navire en propriété pour le transférer par la suite, est une excellente idée, qui contribuerait à rendre nos exportateurs plus compétitifs. Puisque le Canada a besoin de renforcer sa compétitivité, ceci est un excellent exemple de politique gouvernementale ayant besoin d'être révisé en profondeur.

Toujours sur le sujet des politiques gouvernementales, nous attendons avec impatience de voir ce qu'Ottawa entreprendra au sujet des exigences de l'État de New York concernant les eaux de ballast, exigences qui pourraient mener à un blocus sur les ports canadiens des Grands Lacs. En effet, à partir du 1^{er} janvier 2012, les navires seront dans l'impossibilité de transiter dans les eaux de New York à moins d'avoir un système de traitement des eaux de ballast 100 fois plus performant que le standard préconisé par l'Organisation maritime internationale (OMI).

Puisqu'il n'y a aucun système de traitement satisfait à ces exigences à l'heure actuelle, l'effet de celles-ci sera de fermer l'une des plus importantes portes d'entrée du pays, bloquant le commerce international en eaux canadiennes. Il est incroyable de permettre à un État américain de contrôler notre politique étrangère au niveau commercial. Imaginez si les rôles étaient inversés et que l'Ontario décidait de bloquer le commerce avec les États-Unis?

Et que dire de la flotte vieillissante de brise-glaces de la Garde côtière canadienne, qui joue un rôle essentiel afin de rendre la navigation (et le commerce) possible durant les longs et difficiles mois de l'hiver canadien? Non seulement cette flotte atteint la fin de son espérance de vie, mais il est aussi très coûteux de la maintenir en opération, en plus d'étirer ses capacités et ressources. Malgré le fait que le gouvernement a récemment annoncé 35 milliards de dollars de financement à la fois pour la Marine canadienne et la Garde côtière, ceci inclut seulement un brise-glace pour l'Arctique, pour la modique somme de 1 milliard et qui nécessitera 10 ans – oui, 10 ans – pour sa construction. Ceci nonobstant que la majorité des activités de navigation prennent place non pas dans l'Arctique, mais au sud du 60^e parallèle, où il est plus important que jamais de faciliter la navigation pour le bénéfice des importateurs et exportateurs canadiens ainsi que des échanges commerciaux qu'ils génèrent.

Ce ne sont que quelques-uns des enjeux qui nous occupent alors que nous entamons la 2^e moitié de l'année. Il sera intéressant de voir comment le reste de l'année se déroulera, non seulement en ce qui concerne l'économie mais aussi en ce qui a trait à la volonté du gouvernement de développer et de mettre en œuvre des politiques axées sur la croissance des échanges commerciaux et la compétitivité globale. 

shipping (an idea that has produced lots of talk but limited action so far).

Finally, why not extend the idea of moving empty containers on foreign flag vessels to include full export containers destined for overseas? Moving a full container of Asia - destined cargo from Montreal to Halifax via one's own vessel for loading on another makes a lot of sense and would render our exporters more competitive. Given the ongoing need to strengthen Canada's competitiveness, this is a prime example of an area in which current government policy needs to be shaken up and boldly revised.

Speaking of government policy, we are anxious to hear the results of efforts Ottawa is making over the proposed New York State ballast water requirements, which will effectively result in a blockade of Canadian Great Lakes Ports. As of January 1, 2012, ships will be unable to transit New York waters to the Great

Lakes unless they have ballast water treatment systems that are one-hundred times more stringent than those required by the International Maritime Organization (IMO).

Given the fact that no such treatment systems exist, the net effect of this requirement will be to cut off Canadian international trade via one of this country's most important gateways. Allowing one American state to control our foreign trade policy is unbelievable. Imagine if the roles were reversed and Ontario decided to stop U.S. trade?

And what about the rapidly aging fleet of Canadian Coast Guard icebreakers, which play such a fundamental role in making navigation (and trade) possible during Canada's long and challenging winters. Not only is this fleet nearing the end of its operational life-expectancy, but it is also costly to maintain and stretched to its limit in terms of capability and resources. Although the government recently announced \$35 billion in funding for both the Navy and the Coast Guard fleets, this includes only one Arctic icebreaker that will cost a cool \$1 billion and take only 10 years – yes 10 years – to build. This despite the fact that the vast majority of Canada's shipping activity takes place not in the Arctic but south of the 60th parallel, where it is more important than ever to facilitate navigation for the benefit of Canada's exporters and importers, and the trade they generate.

These are just a few of the issues that are occupying our agenda as we have entered the second half of 2010. It will be interesting to see how the remainder of the year plays out, not only in terms of the economy but also in terms of the government's willingness to develop and implement policies that focus on trade growth and overall competitiveness. 



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.



A fully laden river barge approaches Avignon and its famous bridge on the Rhône. In Europe, the importance of shipping on the waterways is uncontested.

www.vnf.fr/vnf/content.vnf?lang=en&action=content&occ_id=30061

Sur le Rhône, une péniche bien chargée approche Avignon et son célèbre pont. En Europe, l'importance du transport maritime fluvial n'est plus à démontrer.

www.vnf.fr/vnf/content.vnf?action=content&occ_id=30061

Ensemble au service du secteur Maritime

Together serving the Maritime Sector

NOS CHAMPS D'EXPERTISE

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

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

OUR FIELDS OF EXPERTISE

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

Integrated solutions adapted to your
training and research needs



**Institut maritime
du Québec**
Cégep de Rimouski

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



**MARITIME
INNOVATION**
INSTITUT PORTUAIRE DU QUÉBEC

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

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

52^e conférence annuelle de l'AAPC

Message de Tim Heney

Président de l'AAPC



Message from Tim Heney

ACPA Chairman

En tant que président de l'Association, je suis très conscient de l'importance de parler d'une même voix pour convaincre un large éventail d'intervenants de l'importance du réseau portuaire national du Canada. En ma qualité de PDG de l'Administration portuaire de Thunder Bay, je sais bien que le Saint-Laurent est un élément essentiel du corridor continental Ontario-Québec et que les ports des Grands Lacs sont indispensables pour assurer la compétitivité du centre industriel de l'Ontario. Le réseau de la Voie maritime représente la plus grande voie navigable intérieure du monde, elle joue un rôle crucial pour l'exportation des céréales de l'Ouest canadien et elle offre un lien direct avec notre plus important partenaire commercial, les États-Unis.

Collectivement, les grands ports du Canada continuent d'être unis pour s'attaquer à des dossiers d'une grande importance stratégique comme le commerce national et international, les transports, l'infrastructure, la sécurité et l'environnement. La circulation efficace des marchandises est une priorité pour les principaux ports et les grandes villes du Canada et le transport sûr et efficace des marchandises profite énormément à l'ensemble de la nation. Les 17 administrations portuaires du Canada voient transiter chez elles chaque année des navires de croisière et des marchandises qui représentent une valeur de plus de 162 milliards de dollars. La prospérité du Canada est tributaire de l'excellence de ses portes et corridors commerciaux. Les ports du Canada sont au milieu de chaînes logistiques capitales et figurent parmi les meilleures portes maritimes du monde.

As Chair of the Association, I fully appreciate the need to have a unified voice to convey the importance of Canada's National Port System to a broad spectrum of stakeholders. As CEO of the Thunder Bay Port Authority, I fully understand that the St. Lawrence is an essential part of the Ontario-Quebec Continental Corridor and the Great Lakes ports are essential in maintaining the competitiveness of Ontario's industrial heartland. The Seaway system is the world's largest inland waterway and a critical export corridor for Western Canadian grain as well as a direct link with our largest trading partner, the United States.

Collectively, Canada's major ports continue to be united in addressing strategically critical national and international trade, transportation, infrastructure, security and environmental issues. Effective goods movement is a priority for Canada's major ports and cities; and moving goods safely and effectively is of great benefit to the nation as a whole. Canada's 17 Port Authorities handle in excess of \$162 billion in cargo and cruise business annually. Canada's prosperity relies on strong trade corridors and gateways. Canada's ports are in the middle of critical supply chains and are considered among the best maritime gateways in the world.

ACPA's 52nd annual conference

Les grands ports du Canada ont décidé d'être des leaders pour aider à affronter l'explosion du commerce prévue d'ici 20 ans. Des statistiques récentes révèlent déjà que la collectivité portuaire canadienne commence à recevoir des volumes accrus après la période de récession de 2008-2009.

Les ports et leurs nombreux partenaires ont travaillé dur pour augmenter la visibilité des infrastructures de transport, la sécurité et l'efficacité des chaînes logistiques – mains invisibles qui amènent les biens de consommation jusqu'aux marchés.

Nos ports se sont aussi attaqués à la réalisation de projets environnementaux pour préserver notre qualité de vie tout en permettant la croissance future des économies locales et nationales. Parallèlement, les ports et leurs partenaires continuent d'investir dans divers projets pour préparer les infrastructures portuaires critiques à acheminer les marchandises vers le cœur industriel du Canada et des États-Unis.

Le Canada est bien placé pour profiter de l'augmentation des échanges internationaux. Nos ports du Pacifique sont les ports nord-américains les plus proches du colossal marché asiatique ainsi que des économies émergentes. Les ports de l'Atlantique sont les plus près de l'Europe dont les économies combinées représentent 20 fois celle de la Chine et ils sont aussi très près des 120 millions d'habitants du Nord-Est des États-Unis. Les ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs sont essentiels au vaste marché alimenté par l'important commerce bilatéral entre le Canada et les États-Unis.

L'Association milite depuis longtemps en faveur d'investissements massifs dans les infrastructures portuaires afin que nos portes d'entrée régionales soient des plaques tournantes très efficaces pour le transit des marchandises en provenance et à destination d'Amérique du Nord. Plus de 40 % du PIB dépend du commerce et la signature de nouvelles ententes de libre-échange avec d'autres pays ne pourra que faire croître ces échanges dans l'avenir.

Les acteurs de la collectivité portuaire et ceux qui profitent directement du commerce doivent être à la table quand des décisions importantes sont prises relativement à l'intensification des échanges, aux améliorations environnementales ou aux mesures de sécurité, pour n'en nommer que quelques-unes. Les membres de l'Association sont aux premières loges pour les délibérations en cours relativement aux nombreux dossiers qui ont un impact sur les chaînes logistiques et la circulation des marchandises dans toutes les régions du Canada. L'Association est certes la voix par excellence des ports du Canada. 

Canada's major ports have taken a leadership role to help meet the expected trade explosion over the next 20 years. Recent statistics already reveal that the Canadian port community is beginning to experience increased volumes following the 2008/09 recession period.

The ports and their many partners have worked hard to enhance visibility for transportation infrastructure, security, and efficiency of supply chains - supply chains that are the invisible hands that bring consumer goods to market.

Our ports have also undertaken environmental projects to preserve our quality of life and allow for future growth of local and national economies. At the same time, the ports and their partners continue to invest in projects to ensure that critical port infrastructure is ready and able to move freight to the heartland of Canada and the United States.

Canada is well positioned for growing international trade. Our Pacific ports are closest in North America to the colossal Asian market and the emerging economies. The Atlantic ports are the closest to Europe with combined economies 20 times larger than that of China and, in turn, are very close to 120 million people in the northeastern United States. The St. Lawrence/Great Lakes ports are essential for the large market with important two-way trade between Canada and the United States.

The Association has long argued for important port infrastructure investments to ensure that our regional gateways are the most efficient hubs to move goods to and from North America. Over 40 percent of Canada's GDP is dependent on trade and, as more free trade agreements are signed with other countries, this trade will only expand in the future.

Those doing business in the port community and those who benefit directly from trade and commerce must be at the table when important decisions are made related to increased trade, environmental enhancements, security initiatives, to name but a few. Members of the Association have a clear window onto the ongoing deliberations for the many issues that impact the supply chains and goods movement in all regions of Canada. It is indeed the leading voice of Canadian ports. 



Recovery is well underway at Port Metro Vancouver, Canada's largest port.

La reprise est bien installée à Port Metro Vancouver, le plus grand port du Canada.

Ports bouncing back from recession

Les ports émergent de la récession

Comme la situation peut changer en un an! L'été dernier, quand les dirigeants des ports membres de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) se sont réunis à la fin d'août à Prince Rupert, nous étions embourbés dans une récession quasi planétaire. Les perspectives économiques mondiales paraissent aujourd'hui bien meilleures avant la Conférence et assemblée générale annuelle (AGA) de l'AAPC qui se déroulera du 1^{er} au 4 août à St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador).

Les plus récents indicateurs économiques montrent que le commerce mondial reprend du poil de la bête, pour le plus grand bénéfice du secteur maritime du Canada. Toutefois, alors que l'Asie, Chine en tête, enregistre une reprise soutenue, la situation est plus incertaine dans une Europe plombée par la crise de la dette en Grèce et ses répercussions sur les pays de

What a difference, indeed, a year makes! Last summer, when the chief executives of the ports belonging to the Association of Canadian Port Authorities met in late August in Prince Rupert, most of the world was mired in recession. The global economic outlook now looks far more positive for the ACPA annual conference and AGM taking place on August 1-4 in St. John's, Newfoundland and Labrador.

Latest economic indicators show that world trade is rebounding, benefiting much of Canada's maritime sector. However, while Asia, led by China, is showing a sustained recovery, Europe has become a greater question mark in the wake of the debt crisis in Greece and its impact on the already fragile euro-zone countries with the possible exception of Germany. This trend

la zone euro déjà fragile, si l'on excepte peut-être l'Allemagne. Cette situation favorise les ports de la côte ouest du Canada même si, au moins pour le court terme, les principaux ports de la côte Est n'ont pas encore souffert de la stagnation qui menace outre-Atlantique.

En 2009, rares sont les ports canadiens qui ont pu s'enorgueillir d'une croissance des cargaisons. Saint John, Prince Rupert, Belledune, Port Alberni et Oshawa ont pourtant réussi ce tour de force.

Selon la Banque mondiale, le commerce planétaire devrait être en hausse de quelque 21 % cette année et près de la moitié de la demande proviendrait des pays en développement.

Si la crise de la dette est jugulée en Europe, la Banque mondiale prévoit une croissance économique de 3,3 % en 2010 pour l'ensemble du monde et de plus de 6 % pour les pays en développement.

Grâce à un bond des dépenses de consommation aux États-Unis et à une reprise des investissements des entreprises dans le premier trimestre, le PIB américain devrait, selon les analystes, afficher une croissance d'un peu plus de 3 % cette année et de jusqu'à 3,4 % en 2012. Après avoir augmenté à un rythme trépidant de 6 % dans le premier trimestre, le PIB réel du Canada devrait progresser de 3,6 % cette année selon la Banque Royale du Canada.

Il convient par ailleurs de signaler qu'IHS Global Insight prévoit que la reprise économique alimentera une croissance de 8,5 % du volume du transport maritime mondial cette année. Le commerce transatlantique d'Amérique du Nord vers l'Europe (ouest-est) pourrait revenir aux niveaux de 2007 alors que la reprise sera plus lente pour les mouvements transatlantiques est-ouest.

Les ports de la côte du Pacifique

Sur la côte du Pacifique, le redressement est bien amorcé à Port Metro Vancouver après une année 2009 qui a vu les cargaisons totales chuter de 11 % à 102 millions de tonnes et les cargaisons conteneurisées diminuer de 14 % à 2,15 millions de conteneurs EVP.

«La tendance est encourageante», déclarait récemment au *Maritime Magazine* Robin Silvester, président-directeur général du plus grand port du Canada, en commentant l'activité côté cargaisons jusqu'au printemps dernier. «Toutes les marchandises sont en augmentation, sauf le soufre, et le rythme de croissance des volumes conteneurisés excède les 5 % prévus en 2010.»

C'est toujours l'expansion du commerce maritime avec la Chine qui, selon M. Silvester, explique l'augmentation des mouvements de conteneurs et de marchandises. En 2009, la Chine, avec ses 21,6 millions de tonnes, a été à l'origine du cinquième du commerce maritime total transitant par Vancouver, suivie du Japon avec près de 15 millions de tonnes.

«Une forte croissance en Chine, d'ajouter le PDG, est un élément clé de la renaissance économique mondiale. Le Japon montre également des signes de reprise de l'activité économique.»

Un élément clé de la croissance du commerce avec l'Asie fut l'achèvement en janvier dernier d'un troisième poste à quai de 400 millions de dollars à Deltaport. Ses trois portiques quad-lift de 80 tonnes sont les premiers en Amérique du Nord capables de soulever simultanément deux conteneurs de 40 pieds ou quatre conteneurs de 20 pieds.

favors Canada's West Coast ports, although, at least in the short term, leading East Coast ports have not yet suffered from threatened stagnation across the Atlantic in Europe.

In 2009, relatively few Canadian ports managed to record growth in cargo. Those managing to buck the trend included Saint John, Prince Rupert, Belledune, Port Alberni and Oshawa.

According to the World Bank, global trade is expected to increase by about 21% this year, with almost half of the demand coming from the developing countries.

Assuming that Europe's debt crisis is contained, the World Bank foresees 3.3% economic growth for the world as a whole in 2010 and more than 6% growth for the developing nations.

Following a surge in U.S. consumer spending and renewed business investment in the first quarter, GDP growth in the United States is expected by analysts to attain just over 3% this year and up to 3.4% in 2012. After growing at a sizzling pace of 6% in the first quarter, Canada's real GDP is projected by the Royal Bank of Canada to advance by 3.6% this year.

Worth noting, meanwhile, is the forecast by IHS Global Insight that economic recovery will fuel an 8.5% growth in world shipping volume this year. Eastbound trans-Atlantic trade from North America to Europe will possibly return to 2007 levels, while westbound trans-Atlantic traffic will not rebound rapidly.

Pacific Coast ports

On the Pacific Coast, a recovery is well underway at Port Metro Vancouver, following a double digit decline in total cargo in 2009, when overall volume fell by 11% to 102 million tonnes and container cargo dropped by 14% to 2.15 million TEUs.

«The trend is encouraging», Robin Silvester, President and CEO of Canada's largest port, recently told *Maritime Magazine*, while commenting on cargo activity up to the late spring. «We are seeing growth in all commodities except sulphur, and container volumes are exceeding earlier forecasts of a 5% growth in 2010.»

Rising maritime trade with China, Mr. Silvester said, remains the leading driver of both the container and commodity shipments. In 2009, China, at 21.6 million tonnes, accounted for one fifth of Vancouver's total maritime trade, followed by Japan, with nearly 15 million tonnes.

«Strong growth in China, he said, «is a key element of the global economic outlook. Japan, too, is showing signs of revived economic activity.»

A key component for the growth of cargo with Asia has been the completion last January of the \$400 million Deltaport Third Berth. The facility's three 80-tonne quad cranes are the first in North America capable of lifting two 40-ft containers or four 20-ft containers simultaneously.

Over the next 10 years, container traffic through the continent's West Coast is expected to double. The

On estime que les mouvements conteneurisés via la côte Ouest du continent devraient doubler d'ici 10 ans. Le nouveau poste à quai de Deltaport fait partie d'une stratégie à long terme pour rendre plus attrayante la porte du Pacifique du Canada. Un ambitieux projet de construction d'un autre terminal à trois postes à Deltaport, baptisé Projet terminal 2, occupe toujours une bonne place dans le plan d'activités de PMV.

M. Silvester estime que les mouvements totaux transitant par PMV vont augmenter de 8 % cette année et revenir au niveau de 2008 (115 millions de tonnes) d'ici 2011. Outre les cargaisons conteneurisées qui sont en croissance, des marchandises exportées vers l'Asie comme les céréales, la potasse et le charbon affichent une bonne progression.

Les 54 % d'augmentation du bois d'œuvre expédié en Chine par conteneurs valent la peine d'être signalés. Ces cargaisons particulières ont atteint les 430 000 tonnes dans la période terminée en avril. Dans le même intervalle, les conteneurs importés de Chine étaient en hausse de 16,4 %.

Pour les quatre premiers mois de l'année en cours, les 37,5 millions de tonnes de cargaisons totales représentaient 20 % de plus que l'an dernier. La reprise a commencé à se profiler dans les troisième et quatrième trimestres de 2009.

Le Port de Prince Rupert dans le nord de la Colombie-Britannique a annoncé une croissance significative des cargaisons totales et du débit conteneurisé dans le premier trimestre de 2010. Les mouvements totaux ont augmenté de près de 73 %, à 4,1 millions de tonnes comparativement à 2,4 millions de tonnes dans les trois premiers mois de 2009.

Cela fait suite à des résultats impressionnants l'an dernier où le débit total à Prince Rupert a augmenté de 15 % à 12,2 millions de tonnes – un sommet depuis 1997. Les

new berth at Deltaport is part of a long term plan to strengthen Canada's Pacific Gateway. An ambitious plan to build a new three-berth terminal at Deltaport, known as the Terminal 2 project, remains high on the PMV corporate agenda.

Mr. Silvester estimates that total PMV traffic will increase by 8% this year and recapture its 2008 level (115 million tonnes) by 2011. Apart from the mounting container cargo, such commodities as grain, potash and coal exported to Asia are moving at a healthy clip.

Worth noting is a 54% increase of lumber transported in containers shipped to China. This particular cargo attained 430,000 tonnes in the period to end April. Over the same period, import containers from China were up 16.4%.

For the first four months of this year, total cargo of 37.5 million tonnes was nearly above 20% of last year's level for the same period. The recovery trend became discernible in the third and fourth quarters of 2009.

The Port of Prince Rupert in northern British Columbia announced a significant growth in total cargo and container throughput during the first quarter of 2010. Total traffic increased by nearly 73% to 4.1 million tonnes compared with 2.4 million tonnes in the first three months of 2009.

This follows an impressive performance last year, when Prince Rupert's total throughput rose by 15% to 12.2 million tonnes – its highest level since 1997. Container cargo in 2009 surged by 45,9% to 265,259 TEUs.

A 108.9% surge in first quarter export traffic enabled the Fairview Container Terminal to post an overall 87.3% increase to 76,850 TEUs versus the year-earlier 41,042 TEUs.

Much of the growth in the containerized box cargo



Cargo volume is well ahead of last year at Port Alberni on Vancouver Island.

À Port Alberni sur l'île de Vancouver, le volume de cargaisons est bien supérieur à la même période l'an dernier.



Working to earn your business.

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

Canada



PORT METRO
vancouver

portmetrovancover.com

cargaisons conteneurisées ont bondi de 45,9 % en 2009 pour s'établir à 265 259 conteneurs EVP.

Une augmentation en flèche de 108,9 % du trafic d'exportation dans le premier trimestre a permis au terminal à conteneurs Fairview d'afficher une hausse globale pour l'année de 87,3 % (76 850 EVP contre 41 042 l'année précédente).

Une bonne part de la croissance des cargaisons conteneurisées provenait des cargaisons de retour de produits dérivés de matières premières expédiés en Chine, notamment du bois d'œuvre, des grumes et de l'aluminium du nord de la Colombie-Britannique.

«Notre croissance soutenue témoigne de la confiance de nos clients et de leur satisfaction croissante envers la qualité des services que nous leur fournissons pour l'expédition de leurs produits par le Port de Prince Rupert», a déclaré le président-directeur général Don Krusel.

Selon ce dernier, le port veut toujours gonfler ses volumes conteneurisés et réaliser la phase 2 des travaux au terminal à conteneurs Fairview, qui fera passer la capacité de 500 000 à 2 millions de conteneurs EVP d'ici 2020. Une seconde priorité est le développement du parc industriel Ridley pour y loger de nouveaux services terminaux et logistiques.

Des augmentations importantes des volumes de charbon, de charbon cokéifiable, de coke de pétrole et de granulés de bois ont fait grimper le trafic à Ridley Terminals de 217,9 %, à 2 033 949 tonnes. Le président du conseil Bud Smith a prévu que 2010 serait une année record, meilleure

stemmed from the backhaul of resource-based commodities to China, including northern BC lumber, logs and aluminum.

"Our continued growth reflects the increasing confidence and satisfaction of our customers with the quality of service they are receiving in shipping their products through the Port of Prince Rupert," said President and CEO Don Krusel.

Mr. Krusel said the port remains focused on growing container volumes and furthering the progress of the Phase 2 expansion of the Fairview Container Terminal capacity from 500,000 TEUs to 2 million TEUs by 2020. A second priority is the development of the Ridley Industrial Park to accommodate new terminal and logistics services.

Thanks to sharp rises in coal, coking coal, petroleum coke and wood pellet volumes, Ridley Terminals (RTI) traffic jumped by 217.9% to 2,033,949 tonnes. Chairman Bud Smith has forecast a record year in 2010, surpassing the 6.9 million tonnes handled in 1994.

Elsewhere on the West Coast, the Port of Nanaimo, largest port on Vancouver Island, posted a small increase in total cargo last year to 1.52 million tonnes against 1.42 million tonnes in 2008, but volumes based on the once-mighty B.C. forest industry have remained depressed. Exports in 2009 of forest products added up to 268,868 tonnes compared with 330,000 tonnes in 2008 and 445,000 tonnes in 2007.



The advertisement features a scenic photograph of the Port Alberni, showing the calm water of the inlet reflecting the sky and the surrounding mountains. In the foreground, there's a rocky shoreline. Overlaid on the image is the Port Alberni Port Authority logo, which consists of a red maple leaf with a white port icon inside it, surrounded by the text "PORT ALBERNI" at the top and "PORT AUTHORITY" at the bottom. Below the logo, the text "Canada's Inlet Port on the Pacific" is written in a stylized, italicized font. At the bottom of the advertisement, there is a red banner with white text providing contact information for the Port Alberni Port Authority.

Port Alberni Port Authority

2750 Harbour Road, Port Alberni, British Columbia, Canada V9Y 7X2
Phone : (250) 723-5312 Fax: (250) 723-1114
www.portalberniportauthority.ca

que 1994 avec ses 6,9 millions de tonnes manutentionnées.

Ailleurs sur la côte Ouest, le Port de Nanaimo, le plus grand port de l'île de Vancouver, a enregistré l'an dernier une modeste augmentation des cargaisons totales, qui ont atteint 1,52 million de tonnes contre 1,42 million en 2008; toutefois, les volumes provenant de l'industrie forestière britanno-colombienne jadis florissante ont poursuivi leur chute. Les exportations de produits forestiers n'ont pas dépassé 268 868 tonnes en 2009 contre 330 000 tonnes en 2008 et 445 000 tonnes en 2007.

Bernie Dumas, qui a succédé l'an dernier à Bill Mills comme PDG de l'Administration portuaire de Nanaimo, n'a pas perdu de temps pour afficher sa volonté de réinventer le port – diminuer la dépendance de l'industrie forestière, construire un terminal pour paquebots de croisière de 22 millions de dollars et trouver une nouvelle activité de base. Il s'agirait notamment de se tourner vers le transport maritime courte distance et d'établir au quai Assembly sous-utilisé une plaque tournante de transport en faisant appel à des partenaires éventuels comme les chemins de fer, BC Ferries, les exploitants d'hydravions et le district régional de Nanaimo.

À l'extrémité ouest de l'île de Vancouver, le Port d'Alberni a manutentionné 1,19 million de tonnes de commerce intérieur et international en 2009, comparativement à 1,09 million de tonnes en 2008. Le bois d'œuvre et les grumes sont les produits principaux.

Interviewé récemment par le *Maritime Magazine*, Brad Madelung, PDG et directeur du port à l'Administration

Bernie Dumas, who last year succeeded Bill Mills as President and CEO of the Nanaimo Port Authority, has wasted no time in talking of reinventing the port – lessening reliance on the forest industry, moving ahead with the construction of a \$22 million cruise ship facility, and finding new core business. The latter would include shortsea shipping and establishing a transportation hub at the under-utilized Assembly Wharf involving such potential partners as the railways, BC Ferries, seaplane operators and the Regional District of Nanaimo.

On the western end of Vancouver Island, the Port of Alberni handled 1.19 million tonnes of domestic and international traffic in 2009 compared with 1.09 million tonnes in 2008. Lumber and logs are the staple commodities.

Interviewed recently by *Maritime Magazine*, Brad Madelung, Chief Executive and Manager of the Port Alberni Port Authority, enthusiastically reported: "We are well ahead of last year, with volume up 86%. There have been 20 vessel calls to the end of May compared with 15 a year-earlier."

"The forest industry is working hard to build a presence in China, and there's markets, too, in Japan, South Korea and Japan."

Great Lakes ports

On the Great Lakes, the impact of the recession in 2009 was especially felt at the Port of Hamilton, home



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 CHALLENGES WE MEET

At Logistec, our commitment to provide timely responses and services is enhanced by our ability to monitor real-time performance. We are committed to the new opportunities that the latest technologies provide.

www.logistec.com



portuaire de Port Alberni, a rapporté avec enthousiasme: «Nous sommes bien en avant de l'an dernier avec des volumes en hausse de 86 %. Nous avons eu 20 escales de navires à la fin de mai contre 15 un an plus tôt.»

«L'industrie forestière s'emploie activement à établir une tête de pont en Chine et il y a également des débouchés au Japon et en Corée du Sud.»

Les ports des Grands Lacs

Sur les Grands Lacs, l'impact de la récession de 2009 s'est fait cruellement sentir au Port de Hamilton, qui dessert deux aciéries, à cause de la chute brutale de la demande d'acier et de minerai de fer. Les cargaisons totales y ont diminué de près de 25 % l'an dernier pour s'établir à 8,4 millions de tonnes. Mais quel stupéfiant renversement cette année!

Dans la période comprise entre la fin de mars (l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent) et la fin de mai, le volume total a bondi de 63,6 % à 2,25 millions de tonnes (1,37 million de tonnes en 2009). Il y a eu 137 escales de navires contre 99 en 2009, soit près de 40 % de plus.

Si l'on parle des différentes marchandises, l'acier était en hausse de 105 %, le minerai de fer de 127 %, le charbon et le coke de 86 %, les granulats de 216 % et les engrais de 58 %.

«Les augmentations dépassent les attentes», a déclaré au *Maritime Magazine* Ian Hamilton, VP, Marketing, à l'Administration portuaire de Hamilton. «On peut espérer

to two steel manufacturing enterprises, as a result of the sharp drop in demand for steel and for iron ore shipments. The port's total cargo declined last year by nearly 25% to 8.4 million tonnes. But what a stunning turnaround is taking place this year!

In the period between late March (opening of the St. Lawrence Seaway season) to the end of May, total volume was up 63.6% at 2.25 million tonnes versus the year-earlier 1.37 million tonnes. Vessel calls stood at 137 against 99, close to a 40% jump.

Looking at individual commodities, steel was up 105%, iron ore was up 127%, coal and coke were up 86%, aggregates were up 216% and fertilizers were up 58%.

"The current trends are exceeding expectations," Ian Hamilton, VP Marketing of the Hamilton Port Authority, told *Maritime Magazine*. "Our final traffic figures for 2010 could hopefully reach 11-12 million tonnes."

The Port of Hamilton, Mr. Hamilton noted, has been attracting new tenants because of its strategic multimodal base. These include Parrish and Heimbecker, a large Winnipeg-based agri-business firm that has agreed to locate a terminal at the Lake Ontario port.

In other developments, Mr. Hamilton indicated that the port is exploring various models, including a public/private/partnership approach, for pursuing the Sea3 container feeder service (by tug and barge transport)



The Port of Hamilton is staging a spectacular rebound from 2009, with strong gains in steel, iron ore and coal.

Le Port de Hamilton connaît un spectaculaire redressement par rapport à 2009, grâce à des gains solides pour l'acier, le fer et le charbon.

pour 2010 des résultats finaux où les mouvements atteindraient 11 ou 12 millions de tonnes. »

Le Port de Hamilton, de signaler M. Hamilton, a attiré de nouveaux locataires à cause de sa base multimodale stratégique, notamment Parrish and Heimbecker, importante société agro-industrielle de Winnipeg qui a accepté de louer un terminal à ce port du lac Ontario.

Par ailleurs, M. Hamilton a déclaré que le port examinait différents modèles, y compris un éventuel partenariat public/privé pour maintenir le service de collecte-distribution de conteneurs Sea3 (transport par remorqueurs et chalands) lancé l'été dernier entre Hamilton et Montréal. Sea3 est une filiale en propriété exclusive du Port de Hamilton.

Signe déjà encourageant pour la saison 2010, le NM Federal Patroller affrété par Fednav International est arrivé d'Allemagne le 9 avril avec une cargaison d'acier.

«Nous espérons une augmentation du volume des mouvements par navires internationaux en 2010», a commenté Bruce Wood, président-directeur général de l'Administration portuaire de Hamilton (APH). «Le tonnage d'outre-mer, et spécialement l'acier, est un bon indicateur des perspectives pour l'année.»

À l'extrémité du lac Supérieur, le Port de Thunder Bay a vu les volumes de cargaisons diminuer l'an dernier à 7,3 millions de tonnes contre 8,1 millions de tonnes en 2008, mais certains signes positifs semblent discernables en 2010. En 2009, la principale marchandise, les céréales, a augmenté légèrement à 5,8 millions de tonnes et les cargaisons de vrac sec étaient aussi en hausse. Par ailleurs, le charbon, la potasse, le vrac liquide et les marchandises générales ont accusé de fortes diminutions.

Tim Heney, président-directeur général de l'Administration portuaire de Thunder Bay, a déclaré: «Les expéditions de céréales ont diminué jusqu'ici cette saison à cause d'un important programme d'expéditions directes par chemin de fer et des expéditions vers l'Europe via la côte Ouest. Nous avons toutefois accueilli un plus grand nombre de navires océaniques que l'an dernier.»

Le Port, a déclaré M. Heney au *Maritime Magazine*, s'efforce de favoriser la diversification des cargaisons entrantes pour y ajouter les tuyaux, les produits de l'acier et les machines. «Thunder Bay possède d'excellentes aires de transbordement directement desservies par le CN et le CP. Notre objectif est d'être une chaîne logistique régulière pour les matériaux européens destinés à l'Ouest canadien afin d'équilibrer nos exportations de céréales, de potasse et de produits forestiers tout en offrant un avantage aux expéditeurs.»

Le Port de Toronto a également vu son volume de cargaisons diminuer l'an dernier: 1,6 million de tonnes contre près de 2 millions en 2008. Le vrac a accusé un recul de 14 % et les marchandises générales, un plongeon de plus de 75 %.

«Cependant, l'Administration portuaire de Toronto est prête à tirer parti de nouvelles occasions d'affaires qui vont revitaliser notre port et en faire un des plus efficaces et des plus propices aux affaires des Grands Lacs», a affirmé le PDG Geoffrey Wilson.

Parmi les marchandises les plus communes transitant



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

Toronto Port Authority

LOGISTEC



Oshawa Harbour Commission

Port of Oshawa bucked general trend in 2009 with traffic increase.

Le Port d'Oshawa a fait mentir la tendance générale en 2009, les mouvements y ont augmenté.



TBPA

Port of Thunder Bay, which is expanding its cargo base in a number of areas, has been attracting a larger number of ocean vessels this year.

Le Port de Thunder Bay, qui élargit sa base de marchandises dans plusieurs secteurs, attire un plus grand nombre de navires océaniques cette année.



WPA

Port of Windsor stands to benefit from major infrastructure projects in the region over the next few years.

Le Port de Windsor va bénéficier des grands projets d'infrastructures prévus pour la région dans les toutes prochaines années.

par Toronto chaque année, on peut citer le sucre, le sel et le ciment, outre diverses cargaisons lourdes et surdimensionnées.

M. Wilson a souligné que l'acheminement des cargaisons par navire via le port constituait une solution environnementalement durable au transport par des camions émetteurs de CO₂. «Le transport des cargaisons qui ont transité dans notre port en 2009 aurait mobilisé 60 000 camions qui auraient créé une congestion et une pollution inutiles sur les routes ontariennes.»

Le port, qui célèbre son 100^e anniversaire en 2011, voit des possibilités dans des domaines comme le transport maritime d'équipement de construction et de transport qui devrait être stimulé par les dépenses massives des gouvernements dans les infrastructures.

M. Wilson a également mentionné une initiative importante du port, soit la mise sur pied d'un service régulier de transport maritime courte distance entre Montréal et Toronto.

Le trafic au Port de Windsor a perdu du terrain en 2009, mais le PDG David Cree discerne certains indices de reprise en 2010 et il déborde d'optimisme pour l'avenir compte tenu de la mise en route de projets de construction routière et d'autres grands projets d'infrastructures.

«Nous voyons une bonne reprise pour les granulats, ce qui pourrait contribuer à augmenter les volumes globaux du port à 6 millions de tonnes d'ici quelques années », a-t-il déclaré.

launched last summer between Hamilton and Montreal. Sea3 is a wholly-owned subsidiary of the Port of Hamilton.

In an early encouraging sign for the 2010 season, the MV Federal Patroller chartered by Fednav International arrived on April 9 from Germany with a cargo of steel.

“We are looking to the 2010 season to be one which sees a greater volume of international vessel traffic,” commented Bruce Wood, President and CEO of the Hamilton Port Authority (HPA). “Overseas tonnage, and in particular steel, is a good indicator of the prospects for the year.”

On the tip of Lake Superior, the port of Thunder Bay's cargo volume declined last year to 7.3 million tonnes from 8.1 million tonnes in 2008, but some positive signs are emerging in 2010. In 2009, the leading commodity, grain, increased slightly to 5.8 million tonnes, and dry bulk cargo also increased. Strong declines hit coal, potash, liquid bulk and general cargo.

Tim Heney, President and Chief Executive Officer of the Thunder Bay Port Authority, reported that “there have been reduced grain shipments so far this season as a result of a large direct rail program and European shipments made from the West Coast. We have, however, seen more ocean vessels compared to last year.”

En 2009, le port de Windsor a manutentionné 4,9 millions de tonnes comparativement à 5,2 millions de tonnes, à cause principalement de la baisse d'activité dans les secteurs des granulats et des marchandises générales.

Dans les prochaines années, le transport de matériaux de construction sera dynamisé par des travaux comme l'aménagement du tunnel ferroviaire Windsor-Detroit du CP pour permettre le passage de wagons à double niveau ainsi que la construction d'un nouveau pont Windsor-Detroit lorsque la question des offres rivales aura été tranchée.

Par ailleurs, M. Cree a révélé que le port travaillait sur deux projets importants – «l'un relié à la manutention des cargaisons et l'autre au développement multimodal».

Pour sa part, sur la rive nord du lac Ontario, le Port d'Oshawa a fait mentir la tendance générale en 2009: le trafic total y a augmenté à près de 280 000 tonnes comparativement à 233 195 tonnes en 2008. Les escales de navires sont passées de 34 à 53.

Les gains les plus importants ont été enregistrés pour l'asphalte, le chlorure de calcium, le sel et les céréales. Même l'acier n'a pas si mal fait, 53 873 tonnes en 2009 contre 59 538 tonnes en 2008. Par contre, la potasse a chuté de 9 143 à 5 469 tonnes.

«Nous avons eu une assez bonne année en 2009 et nous travaillons maintenant sur de nouvelles initiatives

The port, he told Maritime Magazine, is currently promoting the diversification of inbound cargo to include pipes, steel products and machinery. "Thunder Bay has excellent staging areas with direct rail access by CN and CP. Our goal is to be a regular supply chain for European material headed to Western Canada to balance our exports of grain, potash and forest products by providing an advantage to the shipper."

Similarly, the Port of Toronto saw its cargo volume decrease last year to 1.6 million tonnes from nearly 2 million tonnes in 2008. Bulk was down 14% whereas general cargo plunged by over 75%.

"But the Toronto Port Authority is poised to take advantage of new business opportunities that will revitalize our port as one of the most efficient and business-savvy on the Great Lakes," affirmed Geoffrey Wilson, President and CEO.

The most common commodities passing through Toronto each year include sugar, salt and cement. There are also various heavy lift and over-sized cargoes.

Mr. Wilson stressed that cargo moving through the port by ship provides an environmentally-sustainable alternative to carbon-emitting trucks. "The cargo passing through our port in 2009 would have required 60,000 trucks to transport on Ontario's highways, causing unnecessary congestion and pollution."



**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.**

**PORT
WINDSOR** 

AGGREGATES • SALT • STEEL • GRAIN • PETROLEUM

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



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

BFL fait toute la différence / BFL makes a difference

HALIFAX
QUÉBEC
MONTREAL
OTTAWA
TORONTO
CALGARY
VANCOUVER

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


Services internationaux - risques et assurances
International Risk and Insurance Services

www.BFLCANADA.ca



THE Alternative

Full Seaway Depth...

On the north shore
of Lake Ontario

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



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





TPA

Port of Toronto is poised to capitalize on new opportunities, says Geoffrey Wilson

Le Port de Toronto compte bien tirer parti de nouvelles occasions d'affaires, affirme Geoffrey Wilson

en matière de cargaisons et de transport maritime courte distance», a déclaré Donna Taylor, chef de la direction de la Commission du Port d'Oshawa.

Les ports du Saint-Laurent

Sur le Saint-Laurent, le port de Montréal se relève après un déclin de 12 % du trafic total (24,5 millions de tonnes) et une diminution de 15,4 % des cargaisons conteneurisées qui n'ont pas dépassé 11,3 millions de tonnes en 2009.

Dans le premier trimestre, les mouvements totaux ont augmenté de 7 % à Montréal par rapport à la même période l'an dernier.

Les deux grands catalyseurs de la croissance furent le trafic conteneurisé et le minerai de fer. Cela dénote, selon Sylvie Vachon, présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Montréal, un redressement de l'activité économique qui devrait assurer une « reprise graduelle mais lente ».

Dans les trois premiers mois de 2010, les cargaisons conteneurisées ont augmenté d'un peu plus de 11 % à presque 3 millions de tonnes. Le volume avec l'Europe – qui représente le gros du trafic conteneurisé à Montréal – est resté à peu près le même qu'en 2009 tandis qu'il a augmenté de 36,6 % et 19,8 % avec la région méditerranéenne et avec les Caraïbes, respectivement.

À cet égard, Kevin Doherty, chef de la direction de la Société Terminaux Montréal Gateway, a déclaré qu'une reprise du commerce conteneurisé a commencé à se faire

The port, which is celebrating its 100th anniversary in 2011, sees opportunities in such areas as marine transit of construction and transportation equipment as a result of increased government infrastructure spending.

In addition, Mr. Wilson singled out a current important initiative by the port to develop a scheduled, shortsea shipping service between Montreal and Toronto.

Traffic at the Port of Windsor lost some ground in 2009, but David Cree, President and CEO, sees signs of recovery as the 2010 season progresses and is optimistic a bright future lies ahead with the coming on stream of road construction and other major infrastructure projects.

“We see a good rebound in aggregates, which could help push overall port volume to 6 million tonnes within a few years,” he said.

In 2009, the Port of Windsor handled 4.9 million tonnes versus 5.2 million tonnes, as activity mainly dropped in aggregates and general cargo.

Over the next few years, much construction materials traffic will be boosted by such undertakings as double-stacking the CP Windsor-Detroit rail tunnel and building of a new Windsor-Detroit bridge once rival bids are resolved.

Otherwise, Mr. Cree disclosed that the port is presently working on two important projects – “one linked to cargo-handling and the other on multimodal development.”



Port of Montreal bouncing back from 2009, with total traffic up 7% and container cargo up 11% in 2010 first quarter.

Le Port de Montréal se relève d'une année creuse en 2009 : dans le premier trimestre de 2010, le trafic total y était en hausse de 7% et les cargaisons conteneurisées, de 11%.

sentir l'automne dernier alors que l'anémie des échanges avec l'Europe était compensée jusqu'à un certain point par l'augmentation du commerce avec l'Amérique latine et l'Extrême-Orient.

Début juin, le gouvernement fédéral annonçait qu'il allait assumer la moitié des 10 millions de dollars que coûtera l'expansion de la capacité du terminal à conteneurs Cast au Port de Montréal. L'Administration portuaire de Montréal va assumer la différence.

«Nous contribuons à l'avenir économique de Montréal, du Québec et du Canada avec cette troisième contribution du Fonds de stimulation de l'infrastructure pour la revitalisation du Port de Montréal», a déclaré Denis Lebel, ministre d'État (Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec). L'année dernière, Ottawa a attribué 14 millions de dollars pour divers projets au Port de Montréal. L'augmentation de la capacité permettra au terminal d'accueillir simultanément deux navires de 280 à 300 mètres de longueur. Les travaux incluent le prolongement de 45 mètres au poste à quai 76.

De son côté, le Port de Québec, principal portail de transbordement du vrac à destination des Grands Lacs, lutte âprement pour rattraper le terrain perdu après avoir vu son volume total plonger en 2009 d'environ 20 % pour s'établir à 21 millions de tonnes après un débit record de 27,2 millions de tonnes en 2008. Le secteur des croisières cependant reste florissant: l'année dernière a été une sai-

Meanwhile, on the north shore of Lake Ontario, the Port of Oshawa bucked the general trend in 2009 as total traffic rose to nearly 280,000 tonnes from 233,195 tonnes in 2008. Vessel calls increased to 53 from 34.

Biggest gains were recorded in asphalt, calcium chloride, salt and grain. Even steel almost held its own, totaling 53,873 tonnes in 2009 compared with 59,538 tonnes in 2008. Potash, on the other hand, fell to 5,469 tonnes from 9,143 tonnes.

"We had a relatively good year in 2009 and we are today working on new cargo and shortsea shipping initiatives," said Donna Taylor, chief executive of the Oshawa Harbour Commission.

St. Lawrence ports

On the St. Lawrence River, the Port of Montreal is bouncing back from a 12% decline in total traffic to 24.5 million tonnes and a 15.4% drop in container cargo to 11.3 million tonnes in 2009.

In the first quarter of this year, Montreal's overall traffic was up 7% compared to the same period last year.

The two main drivers of the growth were container traffic and iron ore. This reflected, stated Ms. Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority, an upturn in economic activity that should generate "a gradual but slow recovery."



APTR

Port of Trois-Rivières remains bullish on plan to double traffic by 2020.

Le Port de Trois-Rivières reste confiant de doubler le trafic d'ici 2020.

son record: plus de 118 000 passagers et membres d'équipage ont fait escale à Québec.

Le principal facteur négatif en 2009 a été la chute dramatique des tonnages de vrac solide, spécialement le minerai de fer, à cause du ralentissement accentué qu'a connu l'industrie de l'acier des Grands Lacs tant aux États-Unis qu'au Canada.

Ross Gaudreault, qui prendra sa retraite cette année après deux décennies comme président-directeur général de l'Administration portuaire de Québec, prévoit une amorce de redressement pour certains types de vrac au fur et à mesure que l'on avancera dans l'année 2010.

Au Port de Sept-Îles, les nouvelles ont été tantôt bonnes tantôt mauvaises en 2009, mais l'avenir semble prometteur pour le long terme compte tenu du développement anticipé du secteur du minerai de fer.

Les mauvaises nouvelles: la baisse de 12 % du trafic qui n'a pas dépassé 19,8 millions de tonnes contre à 22,6 millions en 2008. Ce ralentissement était attendu à cause de la forte diminution prévue des expéditions de minerai de fer.

La baisse des cargaisons totales a été partiellement compensée par une augmentation de 80 % des affaires sur le traversier-rail Sept-Îles-Matane et l'arrivée des premiers paquebots de croisière internationaux.

Les bonnes nouvelles: des investissements record, y compris l'entrée en service au coût de 100 millions de dollars des opérations d'entreposage et de manutention de

During the first three months of 2010, container cargo increased by just over 11% to nearly 3 million tonnes. The box volume with Europe - accounting for the great bulk of Montreal's container activity - remained on par with 2009, whereas it grew by respectively 36.6% and 19.8% with the Mediterranean and the Caribbean region.

In this regard, Kevin Doherty, chief executive of Montreal Gateway Terminals Partnership, said rebounding box trade began to be felt last fall, with flat trade with Europe offset to a certain degree by growing trade with Latin America and the Far East.

In early June, the federal government announced it will fund half of the \$10 million cost of maximizing capacity of the Cast container terminal at the Port of Montreal. The Montreal Port Authority will cover the remaining costs.

"With this third Infrastructure Stimulus Fund investment in the Port of Montreal, we are investing in the economic futures of Montreal, Quebec (province) and Canada," said Denis Lebel, Minister of State for the Economic Development Agency of Canada. In the past year, the federal government has allocated \$14 million in various projects at the Port of Montreal. Expanding the capacity of the terminal will allow for the accommodation of two vessels simultaneously of 280-300 metres in length. Work will include a 45-metre extension to berth 76.

For its part, the Port of Quebec, the leading bulk transshipment gateway to the Great Lakes, is fighting



can become



Qualify as New Business on the Seaway and you save 20% on tolls

If your cargo qualifies as New Business, you can add to your savings by shipping via the Great Lakes St. Lawrence Seaway System.

New Business can include cargo that has a new origin, a new destination, or that was previously moving via a different mode of transportation. Or cargo that has not been previously shipped via the Seaway in the last 5 years in a volume larger than 10,000 tonnes.

Visit our website for details and an application to qualify.

www.hwyh2o.com

la Consolidated Thompson Iron Mines ainsi que les projets en cours au terminal La Relance et au quai de Pointe-Noire.

«Tout indique que 2010 sera une année de croissance significative», ont déclaré Carol Soucy, président du conseil, et Pierre Gagnon, PDG de l'Administration portuaire de Sept-Îles.

Développement important annoncé en février dernier, la Labrador Iron Mines Holding Limited a fait savoir qu'elle avait signé une entente avec l'Administration portuaire de Sept-Îles en vue de l'utilisation des installations de Pointe-Noire pour expédier des produits de minerai de fer à compter du milieu de 2010.

De son côté, le Port de Trois-Rivières continue d'enviesager l'avenir avec optimisme; son plan stratégique à long terme en vue de doubler le trafic d'ici 2020 est toujours d'actualité et le volume de cargaisons a pratiquement égalé en 2009 celui de 2008 avec 2,6 millions de tonnes, contrairement aux attentes initiales.

«2008 était déjà une excellente année et nous ne pouvons que nous réjouir des résultats de 2009», a déclaré Gaëtan Boivin, président-directeur général de l'Administration portuaire de Trois-Rivières.

«La situation devrait s'améliorer à long terme, puisque les installations qui ont été ou seront aménagées en 2009 et 2010 pendant la phase 1 de Cap sur 2020 (On Course for 2020) vont commencer à rapporter en 2011 ou même avant la fin de 2010», a ajouté Pierre Ducharme, président du conseil de l'APTR.

Au Port de Saguenay, les cargaisons ont totalisé 292 000 tonnes en 2009 contre 334 000 tonnes en 2008.

En revanche, les escales de navires ont augmenté de 20 %, passant de 51 à 64 au terminal maritime de Grande-Anse.

«Le déclin de l'activité économique en 2009 n'a eu qu'un impact marginal sur les activités de transbordement

hard to recapture lost ground after seeing its total volume plunge by about 20% in 2009 to 21 million tonnes in the wake of a record throughput of 27.2 million tonnes in 2008. A bright spot continues to be cruise activity: last year was a record season thanks to over 118,000 passengers and crew members coming to Quebec City.

Biggest negative factor in 2009 was the dramatic drop in solid bulk tonnages, especially iron ore, related to the sharp downturn in the Great Lakes steel industry in both the United States and Canada.

Ross Gaudreault, who will be retiring at the end of this year as President and CEO of the Quebec Port Authority after two decades at the helm, sees certain bulk cargoes starting to recover as 2010 progresses.

At the Port of Sept-Îles, last year had both good and bad news, and the long-term future looks bright in light of promising developments in the iron ore sector.

The bad news was a 12% drop in 2009 traffic to 19.8 million tonnes from 22.6 million tonnes handled in 2008. This slowdown was in line with expectations in light of a big decline in iron ore shipments.

Partly offsetting the overall cargo decline was an 80% increase in business on the Sept Îles-Matane railcar ferry and the arrival of the first international cruise ships.

The good news has come from record-breaking investments, including the launching of the Consolidated Thompson Iron Mines storage and handling operations at a cost of \$100 million as well as current projects at the La Relance terminal and the Pointe-Noire wharf.

"All signs point to 2010 being a year of significant growth," declared Carol Soucy, Chair of the Sept-Îles Port Authority, and Pierre Gagnon, Chief Executive.



Future of the Port of Sept-Îles looks bright in light of promising development of the iron ore sector.

Les lendemains semblent prometteurs pour le Port de Sept-Îles à cause du développement anticipé dans le secteur du minerai de fer.



Un carrefour maritime international An international maritime hub



1, Quai Mgr-Blanche, Sept-Îles (Québec) G4R 5P3 • 418 968-1231 • www.portsi.com

Canada

chez nous en raison du mélange favorable de cargaisons transbordées», a déclaré Alain Bouchard, directeur général. «La constance dans le transport de modules de navire n'est qu'un exemple parmi d'autres.»

L'an dernier a également été une bonne année pour les croisières: 15 paquebots ont fait escale au nouveau terminal de croisière.

Pour M. Bouchard, 2010 est «une année pleine de promesses». À cet égard, il cite le nouveau service courte distance entre Grande-Anse et Québec, une tendance plus favorable aux exportations de pâtes et papier et les divers efforts pour développer le parc industriel maritime intermodal de Saguenay.

Les ports de l'Atlantique

Pour le Port de Halifax, les perspectives sont bien meilleures en 2010 qu'en 2009, grâce en partie à l'arrivée récente de nouveaux clients pour le transport maritime et à de nouvelles chaînes de service.

Au cœur de la récession mondiale, Halifax a vu ses cargaisons totales diminuer de 6,2 % en 2009 pour s'établir à 9,64 millions de tonnes, tandis que ses volumes conteneurisés chutaient de 11 % à 344 811 conteneurs EVP.

Dans le premier trimestre de l'année en cours, les volumes conteneurisés de marchandises générales et de trafic transroulé ont connu de fortes augmentations alors que les cargaisons en vrac diminuaient de près de 14 %

In an important development announced in February of this year, Labrador Iron Mines Holding Company said it had signed an agreement with the Sept-Iles Port Authority for the use of the Pointe-Noire facilities for shipping iron ore products, beginning in mid-2010.

For its part, the Port of Trois-Rivières continues to be bullish on the future as its long-term strategic plan to double traffic by 2020 remains on track and cargo volume in 2009, against initial expectations, virtually matched 2008 at 2.6 million tonnes.

“2008 was already an excellent year and we can only be pleased with the results from 2009,” stated Gaetan Boivin, President and CEO of the Trois-Rivières Port Authority.

“The situation should improve in the long-term, especially since the facilities that have been or will be developed in 2009 and 2010 during Phase 1 of On Course for 2020 (Cap sur 2020) will start to bear fruit in 2011, or even before the end of 2010,” adds Pierre Ducharme, Chairman of the Board of the TRPA.

At the Port of Saguenay, total cargo in 2009 amounted to 292,000 tonnes in 2009 compared with 334,000 tonnes in 2008.

But vessel calls increased by 20% to 64 from 51 at the Grande-Anse Marine Terminal.

“The decline in economic activity in 2009 made only a marginal impact on transshipping activities at our fa-

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@desgagnés.com • www.desgagnés.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.

à 1,5 million de tonnes, à cause surtout de la baisse des importations de pétrole brut et des exportations de gypse.

Le débit conteneurisé a augmenté de 41 % de janvier à la fin d'avril pour atteindre 99 450 conteneurs EVP.

Le Port reconnaît toutefois que «les volumes de cargaisons ont beaucoup de chemin à parcourir» pour revenir aux niveaux d'avant la récession même s'il prévoit «une amélioration générale» en 2010.

Du côté des transporteurs, les nouvelles de l'amélioration des services de CMA CGM et de l'alliance CKYH ont été suivies par la reprise à la mi-mai d'un service hebdomadaire régulier de Maersk Line qui a recours à une technologie novatrice pour expédier du poisson et des fruits de mer en Europe et au Moyen-Orient.

Plus tôt cette année, le Port de Halifax a entamé les travaux de réalisation d'un projet d'infrastructures de 35 millions de dollars au terminal à conteneurs South End. Il s'agit notamment de porter la profondeur du poste à quai de 14,5 à 16 mètres et de lui permettre d'accueillir simultanément deux navires post-Panamax. À cet égard, Karen Oldfield, présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Halifax, a souligné : «Grâce à cet investissement, nous serons une porte d'entrée du commerce concurrentiel, capable d'accueillir des navires de toutes tailles.»

Situé dans la baie de Fundy, le Port de Saint John a assez bien fait malgré la récession en 2009 avec des car-

teries because of the favorable mixture of cargoes transshipped," said Alain Bouchard, General Manager. "Consistency in the transportation of ship modules is only one example."

Last year was also a solid year on the cruise front, with 15 ships calling at the new cruise facility.

Mr. Bouchard sees 2010 as "a year full of promise." In this connection, he refers to the new short-haul activity between Grande-Anse and Quebec City, a more favorable orientation of pulp and paper exports, and various efforts to develop the Saguenay Intermodal Industrial Park.

Atlantic ports

For the Port of Halifax, the outlook for 2010 represents a significant improvement over 2009, thanks in part to the recent arrival of new shipping customers and service strings.

Amidst the global recession, Halifax saw its total cargo decline in 2009 by 6.2% to 9.64 million tonnes, while container volume fell by 11% to 344,811 TEUs.

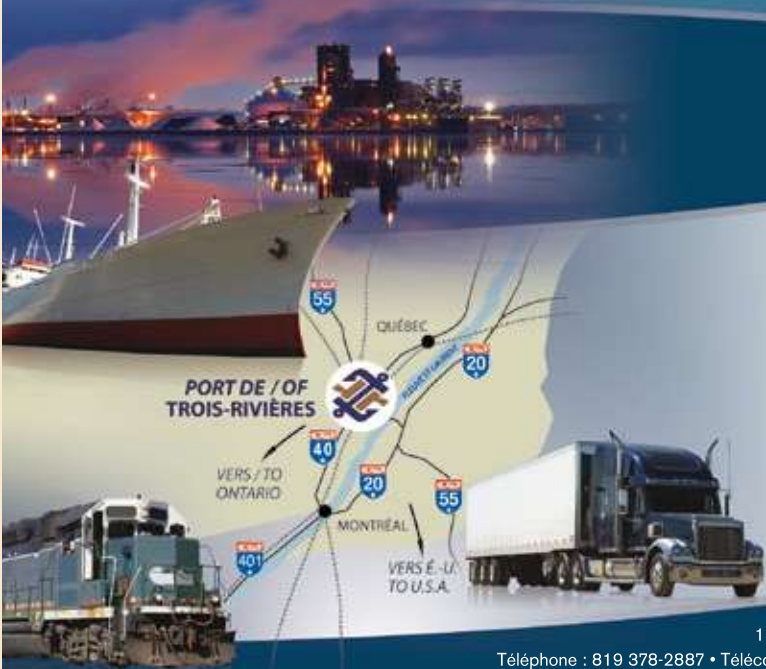
During the first quarter of this year, there was a strong increase in container, breakbulk and ro/ro volumes, whereas bulk cargo declined by nearly 14% to 1.5 million tonnes due mainly to lower crude oil imports and gypsum exports.

Box throughput between January and end April climbed by 41% to 99,450 TEUs.

MON PORT D'ATTACHE
Administration portuaire de Trois-Rivières

MY HOME PORT
Trois-Rivières Port Authority


**PORT DE
TROIS-RIVIÈRES**



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!

ROAD • SHIP • RAIL

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

gaisons totales de 26,9 millions de tonnes, une hausse de plus de 1,3 million de tonnes. C'est le vrac liquide et les produits forestiers qui ont le plus progressé.

Les exportations de potasse stagnaient récemment, mais cela devrait changer lorsque la nouvelle mine de sel et de potasse Sussex de PotashCorp entrera en production en 2011.

L'expansion du commerce nord-sud demeure une grande priorité, comme en témoigne la mission commerciale qui a conduit au Brésil l'an dernier des délégués du Port et du gouvernement. Tropical Shipping a également augmenté son service hebdomadaire de conteneurs avec la Floride et la région des Caraïbes.

De son côté, le capitaine Al Soppitt, président-directeur général de l'Administration portuaire de Saint John, a prédit une autre saison record pour les croisières en 2010; on attend plus de 200 000 passagers.

Situé sur la rive sud de la baie des Chaleurs, le Port de Belledune a continué sa poussée: les mouvements y ont augmenté d'environ 8 % à 2,63 millions de tonnes contre 2,4 millions de tonnes en 2008. Quelque 14 navires ont fait escale dans ce port du Nouveau-Brunswick.

Le Port de Belledune semble promis à une croissance soutenue, estiment les observateurs de l'industrie. Son potentiel sera très certainement amélioré grâce aux sommes substantielles que lui ont accordées l'été dernier les gouvernements fédéral et provinciaux pour des améliorations aux terminaux et des travaux d'expansion d'un coût dépassant les 60 millions de dollars.

But the port acknowledged that "cargo volumes have a long way to go" to return to pre-recession levels although it anticipates "an overall improvement" in 2010.

On the carrier front, the news of enhanced services by CMA CGM and the CKYH alliance has been followed by return in mid-May of a fixed weekly service by Maersk Line employing innovative technology to ship seafood to Europe and the Far East.

Early this year, the Port of Halifax started work at the South End Container Terminal on a \$35 million infrastructure project. It involves deepening the berth from 14.5 metres to a depth of 16 metres and will allow the simultaneous handling of two post-Panamax ships. In this regard, Karen Oldfield, President and CEO of the Halifax Port Authority, stressed that "this investment will ensure we can compete for all size vessels as a gateway for trade."

Located on the Bay of Fundy, the Port of Saint John weathered the recession pretty well in 2009, with total cargo up by more than 1.3 million tonnes to total 26.9 million tonnes. Chief gains were in liquid bulk and forest products.

Potash exports have recently languished, but this is expected to change once PotashCorp's new Sussex potash and salt mine comes on stream in 2011.

Expanding north-south trade remains a key priority, as illustrated by the trade mission last year to Brazil by port and government officials. Tropical Shipping has also been enlarging weekly container



**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**

Port of Belledune appears headed for sustained growth as it enlarges its foreign trade partners with such countries as China.

Le Port de Belledune semble promis à une croissance soutenue, il s'emploie à nouer de nouveaux partenariats commerciaux avec des pays comme la Chine.

Plus tôt cette année, une délégation du Port dirigée par le PDG Rayburn Doucett, accompagnée de représentants de compagnies du Nouveau-Brunswick, s'est rendue pour une mission commerciale en Chine, désormais le troisième plus important débouché de la province.

«En 2009, plus de 104 000 tonnes métriques sèches de concentré de zinc et 88 000 tonnes métriques sèches de concentré collectif ont été expédiées par le Port de Belledune à destination de la Chine», a indiqué Jenna



service with Florida and the Caribbean region.

Meanwhile, Capt. Al Soppitt, President and CEO of the Saint John Port Authority, has predicted another record cruise season this year, with more than 200,000 passengers expected.

Located on the south shore of the Baie de Chaleur, the Port of Belledune continued its forward momentum, with traffic in 2009 rising by about 8% to

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!





Oceanex

Intermodal service provider and shipping carrier Oceanex is a major customer of the Port of St. John's.

Le transporteur maritime et fournisseur de services intermodaux Oceanex est un important client du Port de St. John's.

Doucet, directrice du Marketing à l'Administration portuaire de Belledune.

Hôte cette année de la conférence annuelle de l'AAPC, le Port de St. John's a conservé l'an dernier des cargaisons totales de 1,4 million de tonnes; les diminu-

2.63 million tonnes from 2.4 million tonnes in 2008. Some 14 vessels called at the New Brunswick port.

The Port of Belledune appears headed for sustained growth, industry observers feel. Certainly, its potential will be enhanced by the substantial funding accorded by the provincial and federal governments last summer for terminal improvements and expansions costing more than \$60 million.

Early this year, a port delegation headed by Rayburn Doucett, President and CEO, and New Brunswick companies went on a trade mission to China, which has emerged as the province's third largest market.



www.portofbelledune.ca

Belledune... Unlimited!

112 promenade Shannon Drive, Belledune, NB E8G 2W2

Tel. (506) 522-1200 Fax. (506) 522-0803



From anywhere in
**North America to
Newfoundland,**

Oceanex is
**The Transportation
Provider of Choice.**



www.oceanex.com



tions au chapitre du vrac sec et des véhicules ont été compensées par des gains dans les cargaisons conteneurisées (qui ont totalisé 485 988 tonnes contre à peine plus de 481 000 tonnes en 2008), les marchandises diverses et le vrac liquide.

Des investissements importants ont été faits dans le port ces dernières années par des entreprises de Terre-Neuve-et-Labrador. Sean Hanrahan, président-directeur général de l'Administration portuaire de St. John's, souligne l'importance pour la croissance soutenue du port de l'engagement de partenaires de l'industrie comme Oceanex, A. Harvey and Company, le Woodward Group et les fournisseurs d'énergie offshore.

Société privée dirigée par le capitaine Syd Hynes, Oceanex est le plus important fournisseur de services intermodaux entre n'importe où en Amérique du Nord et Terre-Neuve-et-Labrador. Oceanex exploite une flotte constituée de deux porte-conteneurs rouliers capables de naviguer dans les glaces et d'un porte-conteneurs régulier reliant les ports de Montréal, Halifax, St. John's et Corner Brook. 

"In 2009, over 104,000 dry metric tonnes of zinc concentrate and 88,000 dry metric tonnes of bulk concentrate was shipped through the Port of Belledune destined for China," remarked Jenna Doucet, Director of Marketing of the Belledune Port Authority.

Host of this year's ACPA annual conference, the Port of St. John's maintained its cargo throughput last year at 1.4 million tonnes, with declines in dry bulk and vehicle traffic offset by gains in container cargo (totaling 485,988 tonnes versus just over 481,000 tonnes in 2008), breakbulk and liquid bulk.

Substantial investments have been made in the port in recent years by Newfoundland and Labrador enterprises. Sean Hanrahan, President and CEO of the St. John's Port Authority, stresses that the commitment of industry partners like Oceanex, A. Harvey and Company, the Woodward Group and offshore energy suppliers, play a major role in the port's continuing growth.

Privately-owned corporation headed by Capt. Syd Hynes, Oceanex is the largest intermodal service provider between any point in North America and Newfoundland and Labrador. It operates a fleet of two ice-class ro/ro containerships and one container vessel linking the ports of Montreal, Halifax, St. John's and Corner Brook. 



- Expanded fleet to better serve our customers
- Specifically designed for the safe transportation of hot asphalt products
- Superior manoeuvrability with bow thruster technology and fully articulated ATB design
- Access to all ports with only 6.7 metres of draft
- Environmentally superior design incorporating double hulled construction and the latest technology
- Lloyds registered
- OPA90, USCG and CCG Certified



McAsphalt Industries Limited
8800 Sheppard Avenue East
Toronto Ontario Canada M1B 5R4
Phone: 416.281.8181 •
Toll Free: 1.800.268.4238
Website: www.mcasphalt.com

De nouveaux départs

More changing of the guard

Leo Ryan

Lors de la conférence annuelle de l'Association des Administrations portuaires canadiennes tenue à Prince Rupert cet été, d'anciens PDG de trois ports ont été nommés membres honoraires à vie de l'Association en reconnaissance de leurs longs et exceptionnels états de service: il s'agit de Dominic Taddeo (Port de Montréal), du Capt Gordon Houston (Port Metro Vancouver) et de Bill Mills (Nanaimo), auxquels ont respectivement succédé Sylvie Vachon, Robin Silvester et Bernie Dumas. La relève de la garde se poursuit dans les ports du Canada.

La recherche de cadres a débuté ce printemps pour recruter des successeurs à Ross Gaudreault, PDG de

At the annual conference in Prince Rupert last summer of the Association of Canadian Port Authorities, long-serving former chief executives of three ports were honoured with life membership in recognition of their long and valuable service: Dominic Taddeo (Port of Montreal), Capt. Gordon Houston (Port Metro Vancouver) and Bill Mills (Nanaimo), who have been succeeded respectively by Sylvie Vachon, Robin Silvester and Bernie Dumas. The changing of the guard at the helm of Canadian ports is continuing.

Executive searches began this spring to recruit successors to Ross Gaudreault, President and CEO of the Quebec Port Authority, who has announced his



Ross Gaudreault



Capt. Alwyn Soppitt

l'Administration portuaire de Québec, qui a annoncé sa retraite pour le 31 décembre 2010 et au Capt Alwyn Soppitt, qui a déclaré qu'il quitterait son poste de PDG de l'Administration portuaire de Saint John en juin 2011.

Personnage dynamique et charismatique de l'industrie maritime canadienne, M. Gaudreault est chef de la direction du Port de Québec depuis 21 ans. Le port est devenu grâce à lui un important portail nord-américain de transbordement du vrac et une des principales et des plus populaires destinations des paquebots de croisière sur le Saint-Laurent. Yvon Bureau, président du conseil d'administration de l'APQ a qualifié M. Gaudreault de «véritable pionnier tant pour le Port que pour la région de Québec».

«Le capitaine Soppitt a été un leader fort et efficace pour l'Administration portuaire de Saint John depuis 15 ans», commentait récemment Stephen Campbell, président du conseil d'administration. 

retirement effective December 31, 2010, and to Capt. Alwyn Soppitt, who has indicated his intention to retire as President and CEO of the Saint John Port Authority in June, 2011.

A dynamic and charismatic figure in the Canadian maritime industry, Mr. Gaudreault has served the Port of Quebec for 21 years as chief executive. Among other things, he has transformed the port into a major North American gateway for the transshipment of bulk commodities and into the biggest and most popular cruise destination on the St. Lawrence River. Yvon Bureau, QPA Board Chairman has hailed Mr. Gaudreault as "a real pioneer for both the Port and the Quebec City region."

"Captain Soppitt has been a strong and effective leader for the Saint John Port Authority over the past 15 years," recently commented Stephen Campbell, Chair of the Board of Directors. 

INTRMDL

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

www.port-montreal.com

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



Port of Montreal
Port de Montréal

**SHORTER,
FASTER.**

**PLUS COURT,
PLUS VITE.**

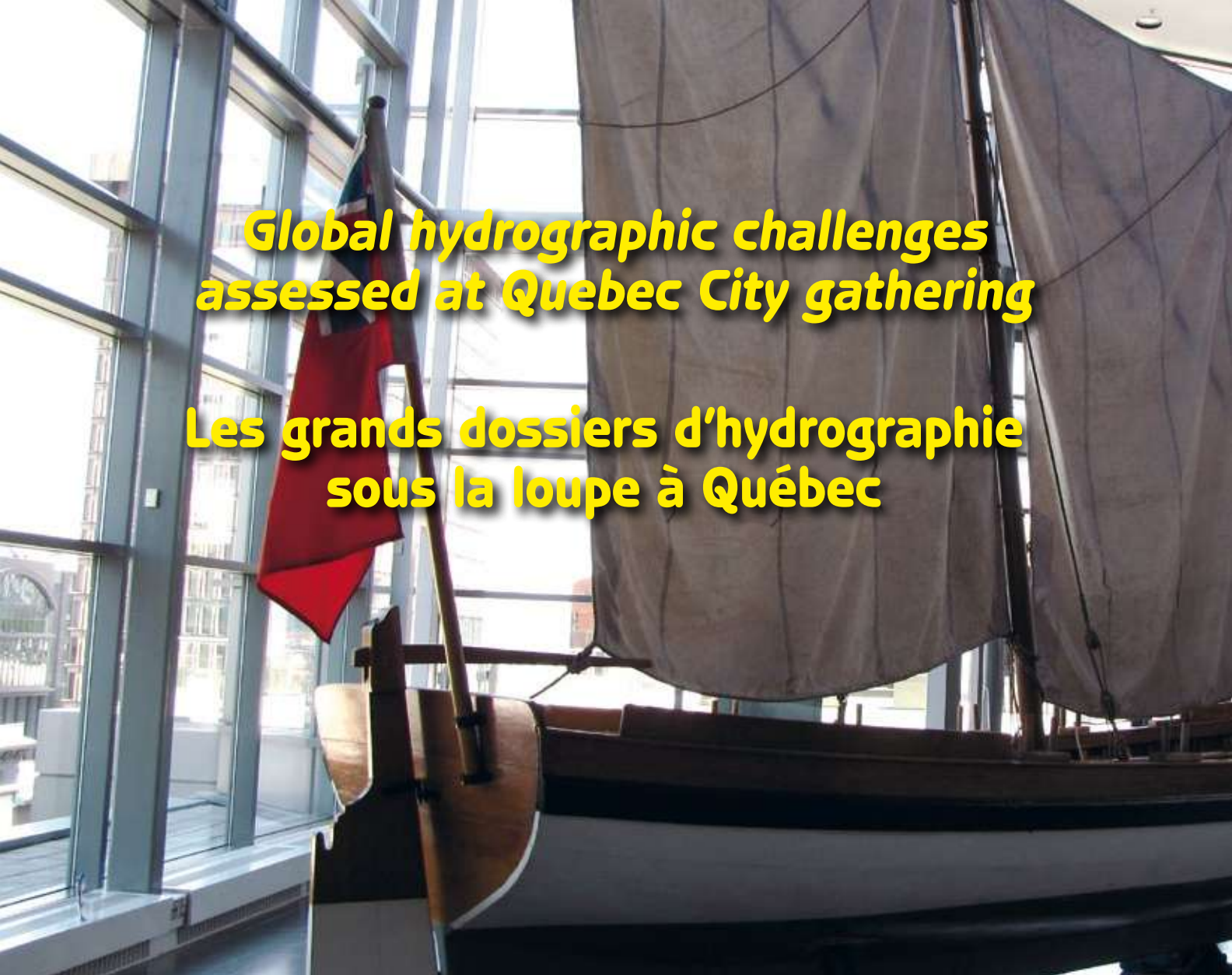


Maritime Magazine

Bienvenue sur / *Welcome to*

www.maritimemag.com





Global hydrographic challenges assessed at Quebec City gathering

Les grands dossiers d'hydrographie sous la loupe à Québec

Leo Ryan

Plus de 300 délégués provenant du Canada, des États-Unis et d'Europe ont assisté à la 36^e Conférence hydrographique du Canada (CHC 2010) qui s'est tenue à Québec du 21 au 23 juin. L'ouverture officielle coïncidait avec la Journée mondiale de l'hydrographie créée par les Nations Unies et tenue sous les auspices de l'Organisation hydrographique internationale (OHI).

La conférence, dont l'hôte était l'Association canadienne d'hydrographie avec la participation du Service hydrographique du Canada de Pêches et Océans Canada, a été marquée par un examen exhaustif des grandes priorités et des plus récentes avancées scientifiques et techniques en matière d'hydrographie. Elle était accompagnée d'une exposition réunissant une quarantaine d'exposants, dont des entreprises internationales bien connues comme Kongsberg Marine et CMC Électronique. La réunion de trois jours a aussi permis aux participants de visiter le Centre de simulation et d'expertise maritime de la

More than 300 delegates from Canada, the United States and Europe attended the 36th Canadian Hydrographic Conference (CHC 2010), held in Quebec City on June 21-23. The official opening coincided with World Hydrography Day proclaimed by the United Nations and under the auspices of the International Hydrographic Organization (IHO).

Hosted by the Canadian Hydrographic Association, with the participation of the Canadian Hydrographic Service of Fisheries and Oceans Canada, the conference offered a comprehensive review of current global hydrographic challenges and the latest scientific and technological advances. At the same time, there were some 40 trade show exhibitors, including such well-known international enterprises as Kongsberg Marine and CMC Electronics. The three-day event also offered participants a visit to the internationally-praised Maritime Simulation and Resource Centre es-



Leo Ryan

The 36th Canadian Hydrographic Conference, held in Quebec City, attracted more than 300 delegates who reviewed current global hydrographic challenges as well as the latest scientific and technological advances.

La 36^e Conférence hydrographique du Canada tenue à Québec réunissait plus de 300 délégués qui se sont penchés sur les priorités mondiales en matière d'hydrographie ainsi que sur les dernières avancées scientifiques et technologiques.

established by the Corporation of Lower Saint Lawrence Pilots, demonstrations aboard hydrographic vessels, and entertaining evening programs.

George McFarlane, President of the Canadian Hydrographic Association, said the gathering presented "a wonderful opportunity to promote the development of hydrography and nautical charting in Canada."

Delimiting maritime boundaries, new technology to improve navigational safety and efficiency, and a better understanding of the St. Lawrence River were among the topics addressed within the context of the conference theme of Hydrography: a science, technology and people dedicated to the maritime world.

Conference Chair Robert Dorais, attached to the Canadian Hydrographic Service in the Quebec Region, noted that "Hydrography is more than science – it's a necessity."

Among the current issues of considerable interest, Mr. Dorais indicated, are the abnormally low water levels in the St. Lawrence and the determination of international borders, notably in the Arctic.

The Canadian Arctic Archipelago comprises some 36,000 islands. As an ice-free passage increases due to global warming, so does the need to chart the seabed accurately. By December 2013, Canada must make its submission to the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). In the meantime, delegates and speakers agreed, much too little is still known about the Arctic seabed.

In this connection, Andrew Armstrong, from the U.S. National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA), described how a joint mission by a Canadian icebreaker and a U.S. Coast Guard cutter last September discovered a 1,100-metre underwater mountain in an area previously shown on seabed charts as "white space."

Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent, de renommée internationale, d'assister à des démonstrations à bord de navires hydrographiques et de profiter d'activités divertissantes en soirée.

George McFarlane, président de l'Association canadienne d'hydrographie, a déclaré que le rassemblement constituait une magnifique occasion de promouvoir l'avancement de l'hydrographie et de la cartographie marine au Canada.

La délimitation des frontières maritimes, les nouveautés technologiques pour améliorer la sécurité et l'efficacité de la navigation ainsi qu'une meilleure connaissance du fleuve Saint-Laurent figuraient parmi les sujets abordés en rapport avec le thème de la conférence, à savoir : L'hydrographie : une science, des technologies et des gens au service du monde maritime.

Le président de la conférence, Robert Dorais, attaché au Service hydrographique du Canada dans la région de

Québec, a souligné que plus qu'une science, l'hydrographie est une nécessité.

Parmi les dossiers d'actualité d'un intérêt particulier, M. Dorais a évoqué les niveaux d'eau anormalement bas dans le Saint-Laurent et la détermination des frontières internationales, notamment dans l'Arctique.

L'archipel Arctique du Canada comprend quelque 36 000 îles. À cause de l'expansion du passage libre de glace due au réchauffement planétaire, il importe de disposer de cartes exactes du plancher océanique. En décembre 2013, le Canada doit présenter un mémoire à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS). Les délégués et les conférenciers ont admis qu'actuellement, on en connaît beaucoup trop peu sur les fonds marins arctiques.

À cet égard, Andrew Armstrong de la U.S. National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) a décrit comment une mission menée conjointement par un brise-glaces canadien et un garde-côte étasunien a découvert en septembre dernier une montagne sous-marine de 1 100 mètres dans un secteur représenté jusque-là sur les cartes du plancher océanique par un «espace blanc».

Ashley Campbell, également de la NOAA, a exprimé des inquiétudes concernant le fait qu'on manque toujours d'information pour réagir en cas d'accident éventuel comme le

Another NOAA official, Ashley Campbell, expressed concern over not having another information to support an incident, should something occur like the Exxon Valdez or the recent, disastrous blowout of BP's Deepwater Horizon offshore platform in the Gulf of Mexico. "My concern is how to respond to a spill of significance in the (Arctic) region without good hydrography, without good positioning."

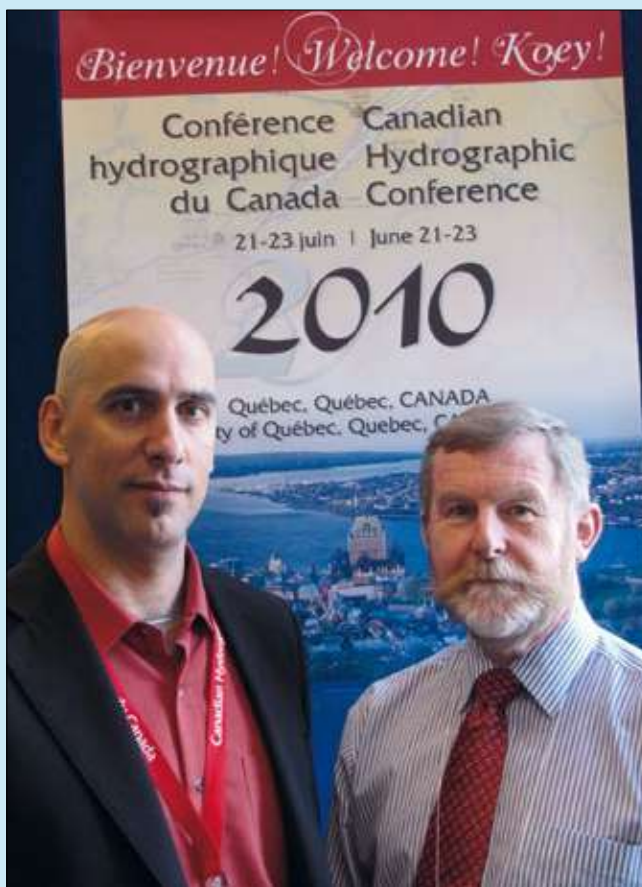
Worth recalling is the fact that Canada and U.S. are engaged in a multi-year, seismic profiling and bathymetric seafloor mapping program in the Arctic Ocean with a view to defining their respective extended continental shelves.

Highlights of modern navigation session

A highlight of the conference was the June 22 afternoon session devoted to modern navigation involving the participation of 11 speakers

who were experts in their field. Moderating these proceedings was Capt. Robert Ward, Director of the International Hydrographic Bureau in Monaco.

Dr. Lee Alexander, Professor of Electronic Chart Technology at the University of New Hampshire and advisor to many specialized international organiza-



Conference Chair Robert Dorais, pictured on left, with Robert Ward, Director of the International Hydrographic Bureau

On voit ici, à gauche, Robert Dorais, qui présidait la conférence avec le directeur du Bureau hydrographique international, Robert Ward.



Dr. Lee Alexander stresses benefits of ENC's.

Lee Alexander vante les avantages des CEN.



Capt. Bernard Boissonneault from the Corporation of Mid-St. Lawrence Pilots.

Le capitaine Bernard Boissonneault de la Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central.



Capt. Alain Richard, Institut Maritime du Québec

Le capitaine Alain Richard de l'Institut Maritime du Québec.

désastre de l'Exxon Valdez ou la récente explosion catastrophique de la plate-forme Deepwater Horizon de BP dans le golfe du Mexique. «Ce qui m'inquiète c'est que je me demande comment nous pourrions intervenir efficacement advenant un déversement important dans la région (l'Arctique) sans bonnes données hydrographiques et sans localisation efficace.»

Il vaut la peine de rappeler que le Canada et les États-Unis mènent conjointement un programme pluriannuel de cartographie du plancher océanique, de levés bathymétriques et de levés sismiques dans l'océan Arctique en vue de délimiter leurs plateaux continentaux étendus respectifs.

Faits saillants de la séance sur la navigation moderne

Un fait marquant de la conférence a été la séance consacrée à la navigation moderne dans l'après-midi du 22 juin, à laquelle ont participé 11 conférenciers spécialistes de leurs domaines respectifs. Le modérateur était le capitaine Robert Ward, directeur du Bureau hydrographique international de Monaco.

Lee Alexander, professeur en technologie des cartes électroniques à l'Université du New Hampshire et conseiller auprès de nombreuses organisations internationales spécialisées, a parlé des produits et services hydrographiques qui sont, selon lui, un élément essentiel à la navigation électronique. Il a fait ressortir les avantages importants des CEN (cartes électroniques de navigation) tout en soulignant l'importance de les réévaluer constamment.

tions, spoke on hydrographic products/services as a fundamental component of the e-navigation concept. He underlined the significant benefits of ENC's (electronic navigational charts) while stressing the importance of constantly re-assessing them.

Capt. Andrew Rae, Vice-President, Atlantic region of the Canadian Marine Pilots Association, extolled the benefits of "smart buoys as a working example of e-navigation." The latter, he said, get 7,000 hits per month for the latest weather information.

In his view, "Canada is recognized as a leading manufacturer of weather buoy technology."

Capt. Bernard Boissonneault, President of the Corporation of Mid-St. Lawrence Pilots, commented on the addition of e-navigation to the pilot's toolbox which now includes a Portable Positioning Unit (PPU).

"It's important that we use equipment that we are familiar with," he declared.

PPUs, he went on, have contributed to enhancing the efficiency of pilotage on the St. Lawrence. For example, since 2007, between Quebec and Montreal, the number of night transits in winter conditions has increased 48% between 1800 hours and 0700 hours.

In maritime pilotage aboard a great variety of vessels, Capt. Boissonneault pointed out there was little consistency in equipment, visibility from the bridge, training, competencies, language and culture.

But during pilotage operations, Capt. Boissonneault said the best approach consisted of "keeping one eye on



Fisheries and Oceans booth at the CHC2010 event.

Le kiosque de Pêches et Océans à la CHC2010.



Laval University displays its close connections with hydrographic developments.

L'Université Laval affiche ses liens étroits avec le développement hydrographique.

Annnonce d'un partenariat CIDCO/CARIS

Québec – Deux sociétés canadiennes spécialisées en géomatique marine ont annoncé la conclusion d'un partenariat porteur de bénéfices mutuels à l'occasion de la Conférence hydrographique du Canada à Québec.

Les nouveaux partenaires sont CARIS, un fabricant de progiciels SIG maritimes, et le CIDCO (Centre interdisciplinaire de développement en cartographie des Océans) spécialisé en recherche et en transfert dans les domaines de la collecte de données hydrographiques, de traitement et de diffusion des données.

Selon un communiqué de presse du 22 juin, «CARIS profitera de la rétroaction de spécialistes formés au CIDCO, tandis que le CIDCO pourra avoir accès aux plus récentes technologies commerciales et profitera d'une ligne de communication directe avec des spécialistes en R-D et en développement de produits».

Grâce à ce partenariat, le CIDCO fera découvrir CARIS à de nouvelles petites et moyennes entreprises et institutions québécoises.

CIDCO/CARIS announce partnership

Quebec City – Two Canadian firms with expertise in marine geomatics announced a partnership offering mutual benefits on the occasion of the Canadian Hydrographic Conference in Quebec City.

The partners are CARIS, a manufacturer of marine GIS software, and CIDCO (Interdisciplinary Center for the Development of Ocean Mapping), a research and transfer specialist in the fields of hydrographic data collection, data processing and dissemination.

"CARIS will receive expert feedback from trained specialists at CIDCO, while for CIDCO this offers an opportunity to access the latest commercial technologies and a direct line of communication with R&D and product development specialists," a press release on June 22 stated.

Through the partnership, CIDCO plans to introduce CARIS to more Quebec-based small and medium-sized companies and institutions.

Le capitaine Andrew Rae, vice-président pour la région de l'Atlantique de l'Association des pilotes maritimes du Canada, a vanté les qualités des «bouées intelligentes, un exemple pratique de navigation électronique». On leur adresse 7 000 requêtes par mois pour obtenir les plus récentes informations météorologiques. Selon lui, «le Canada est reconnu comme un chef de file en matière de technologie des bouées météorologiques».

Le capitaine Bernard Boissonneault, président de la

the radar and one eye on the PPU. This gives you good balance."

In a presentation that drew considerable interest, Dieter Seefeldt from the Hamburg Port Authority affirmed that the best nautical information for safe navigation in ports was to be found in a Port ENC.

He said that the chart requirements for maneuvering big ships with minimum under-keel clearance in narrow harbour access channels with the port area go far be-



CHC 2010 attracted some 40 trade show exhibitors from Canada and overseas

La CHC 2010 a attiré une quarantaine d'exposants venus du Canada et d'outre-mer.

Corporation des pilotes du Saint-Laurent central, a parlé de la navigation électronique qui est venue se greffer à la boîte à outils du pilote, laquelle comprend désormais un ordinateur personnel de pilotage (OPP). «Il est important d'utiliser du matériel que nous connaissons bien», a-t-il déclaré.

L'OPP, a-t-il poursuivi, a contribué à améliorer l'efficacité du pilotage sur le Saint-Laurent. Par exemple, sur le tronçon Québec-Montréal depuis 2007, le nombre de transits de nuit en hiver a augmenté de 48 % entre 18 heures et 7 heures.

Le capitaine Boissonneault a souligné qu'en pilotage maritime, on a affaire à une grande variété de navires offrant des conditions très disparates en matière d'équipement, de visibilité depuis la passerelle, de formation, de compétences, de langage et de culture.

Toutefois, le capitaine Boissonneault a déclaré que pendant les opérations de pilotage, le mieux était de «garder un œil sur le radar et un autre sur l'OPP. Cela assure un bon équilibre.»

Dans une présentation qui a suscité un intérêt considérable, Dieter Seefeldt de l'Administration portuaire de Hambourg a affirmé que la meilleure information nautique pour la navigation sécuritaire dans les ports était fournie par une carte électronique de navigation (CEN) de zone portuaire.

Il a déclaré que la manœuvre de grands navires avec une profondeur sous la quille minimale dans des chenaux d'accès portuaire étroits exigeait beaucoup plus – en ce qui concerne l'actualisation des données, l'exactitude, les caractéristiques spéciales et la fiabilité – que ce que peut offrir le SEVCM (Système électronique de visualisation des cartes marines) et les normes SEVCM.

Relativement aux opérations portuaires, a poursuivi M. Seefeldt, il y a des exigences particulières concernant l'exactitude dans les plans vertical et horizontal, laquelle est atteinte en utilisant une technologie de capteur moderne. «La CEN de zone portuaire répond à ce haut niveau d'exigences particulières.»

Le capitaine Alain Richard, directeur de l'Institut maritime du Québec, a parlé de la prochaine génération de systèmes de carte électronique – la carte 4D.

Le capitaine Etienne Landry, capitaine de corvette dans la Marine canadienne et instructeur au Centre de simulation et d'expertise maritime, a prévenu qu'il ne fallait pas surestimer les capacités des dispositifs électroniques.

«Même si les sources d'information existantes sont excellentes, il faut être vigilant et distinguer entre le vrai et le faux, spécialement dans des conditions de visibilité restreinte, et vous n'avez parfois que quelques minutes pour réagir», a-t-il déclaré au *Maritime Magazine*.

Pour illustrer ce point, le capitaine Landry a déclaré: «C'est comme si quelqu'un conduisait sur la 401 à Toronto en gardant les yeux fixés sur le GPS et sans regarder ce qui se passe autour de lui.»

La prochaine Conférence hydrographique du Canada aura lieu du 14 au 17 mai 2012 à Niagara Falls. 



Promoting safe navigation was one of the themes displayed at the CHC 2010 exhibition booths.

La promotion de la sécurité de la navigation était l'un des thèmes à l'honneur dans les kiosques de l'exposition CHC 2010.

yond the current ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) and the ECDIS standards in up-to-date data, accuracy, special features and reliability.

For port operations, Mr. Seefeldt said, there are special requirements for vertical and horizontal accuracy, which is achieved by using modern sensor technology.. "The Port ENC takes into account the high level of special requirements."

Capt. Alain Richard, head of the Institut Maritime du Québec, spoke on the next generation of electronic chart systems – the 4-D chart.

Captain Etienne Landry, Lieutenant Commander of the Canadian Navy and an instructor at the Maritime Simulation and Resource Centre, cautioned against overestimating the capabilities of electronic devices for navigation.

"While existing information sources are excellent, you have to be vigilant and discern what may be true or false, especially under conditions of restricted visibility, and you may have only a few minutes to react," he told *Maritime Magazine*.

To illustrate this point, Capt. Landry stated: "It's as if someone is driving on the 401 in Toronto and looking only at the GPS and not at what is all around you."

The next Canadian Hydrographic Conference will be held May 14-17, 2012, in Niagara Falls. 

Historical perspective

Special Report

Perspective historique

Rapport spécial



Lloyd's Register head office on Fenchurch Street in London.

Le siège social du Lloyd's Register sur Fenchurch Street à Londres.

Lloyd's Register celebrates 250 years of independent assurance

Le Lloyd's Register célèbre ses 250 ans comme assureur indépendant

Tout a commencé il y a 250 ans dans un café du XVII^e siècle sur Tower Street près de Covent Garden à Londres. Ce café, connu sous le nom de Lloyd's Coffee House, appartenait à Edward Lloyd. Situé dans un district commercial animé, il était fréquenté par des marchands, des assureurs maritimes et d'autres personnes dont les activités étaient

It all started 250 years ago in a 17th century coffee house on London's Tower Street near Covent Garden. The owner was Edward Lloyd. What was known as Lloyd's Coffee House was located in a vibrant commercial district and frequented by merchants, marine underwriters and others connected with

reliées à la marine marchande. Edward Lloyd aidait ces gens à échanger de l'information en faisant circuler un feuillet imprimé contenant toutes les nouvelles dont il avait eu connaissance. C'est ainsi qu'en 1760, la Society for the Registry of Shipping fut formée par les clients de ce café. Le grand marché d'assurances de la Lloyd's de Londres naquit lui aussi dans ce café de Tower Street.

La Society publia un registre (Register Book) où marchands et assureurs pouvaient se renseigner sur la qualité des navires. À partir de 1768, la cote A1 désigna un navire de catégorie supérieure. Devenue A1 en 1775, cette cote est devenue aujourd'hui un symbole fameux de qualité.

Des différends qui éclatent au sujet du système de classification de la société entre 1799 et 1833 amènent la création d'un second registre jusqu'à ce que la question se règle en 1834 par la fusion des deux registres et la fondation du Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, accompagnée de l'établissement d'un comité général et d'organes charitables qui survivront au passage du temps.

À tous points de vue, le Lloyd's Register est aujourd'hui l'exemple éclatant d'une réussite internationale. Quelque 7 700 hommes et femmes de plus de 90 nationalités y travaillent dans 238 bureaux de 227 pays et territoires, depuis le Canada et la Corée jusqu'aux États-Unis et à l'Allemagne.

Ces employés servent au-delà de 50 000 clients de toutes sortes, de la petite entreprise au conglomerat mondial. Ils inspectent navires, plates-formes de forage en mer et raffineries, vérifient les réseaux ferroviaires et agréent les usines de production. Ils travaillent dans des champs pétroliers du Kazakhstan; dans des grands ports comme Rotterdam, Singapour et Shanghai et à la plus grande centrale nucléaire du monde, au Japon.

Comme le monde a changé depuis la fondation du Lloyd's Register en 1760! À l'époque, le voilier est le mode de transport le plus fiable et le plus rapide, on commence à peine à entrevoir les possibilités du moteur à vapeur. L'industrialisation ne s'est pas encore accélérée en Occident pour intensifier l'exploitation de ressources naturelles comme le pétrole et le gaz et personne ne peut même imaginer l'énergie nucléaire et les avions à réaction.

Le XIX^e siècle est une époque de grands bouleversements: la vapeur succède à la voile et le bois cède la place

shipping. Edward Lloyd helped them to exchange information by circulating a printed sheet of all the news he had heard. Thus, in 1760, the Society for the Registry of Shipping was formed by the customers of the coffee house. The great Lloyd's of London insurance market also owes its foundation to the Tower Street coffee establishment.

The Society published a Register Book to give merchants and underwriters a record of the quality of their vessels. From 1768, A1 was used to categorize a ship of the highest class, becoming A1 in 1775 – now famous as a symbol of quality.

Disputes over the Society's classification system from 1799 to 1833 led to a second Register until the resolution of the issue in 1834, when both were reconstituted as Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, establishing a General Committee and charitable values which have survived the passage of time.

By all standards, Lloyd's Register today is an international success story. Some 7,700 men and women of over 90 nationalities work for the organization at 238

offices in 227 countries and other territories, from Canada and Korea to the USA and Germany.

These employees serve more than 50,000 clients, from small businesses to global conglomerates. They survey ships, inspect offshore platforms and refineries, audit rail networks and certify production plants. They work in the oil fields of Kazakhstan; at great ports, such as Rotterdam, Singapore and Shanghai; and at the world's largest nuclear power station in Japan.

Turning back to 1760 makes one appreciate just how much the world has changed since Lloyd's Register was founded.

At that time, the sailing

ship was the most reliable and speedy form of transport and the steam engine's full potential was only just being developed. Industrialization of the western world had not yet accelerated to encourage the wide-spread exploitation of natural resources such as oil and gas, and the nuclear and jet ages would not even have been envisaged.

The 19th century brought huge changes as steam superseded sail, and timber gave way to iron and steel; creating ships of unprecedented size. Lloyd's Register met these challenges, formulating guidelines based on practical experience. It classed its first steamer, **Woodford**, in 1818; its first iron vessel, **Sirius**, in 1837 and first steel vessel, **Annie**, in 1867. Comprehensive Rules for the Classification of Ships were published from 1834. The



*Oil painting of the barque **Lizzie Leslie** which was the first vessel to receive the new class notation of X100A1 in 1870.*

Application d'une couche de peinture à l'huile sur le trois-mâts barque **Lizzie Leslie**, premier navire à recevoir la nouvelle notation de classe X100A1 en 1870.

au fer et à l'acier; on assiste à la mise à l'eau de navires de dimensions sans précédent. Le Lloyd's Register relève tous ces défis, élaborant des lignes directrices fondées sur l'expérience pratique. Il classe son premier vapeur, le **Woodford**, en 1818; son premier navire en fer, le **Sirius**, en 1837 et son premier navire en acier, l'**Annie**, en 1867. Il publie à compter de 1834 des règles exhaustives pour la classification des navires (Rules for the Classification of Ships). L'organisation gagnera rapidement le respect de tous, on lui demande de témoigner devant des comités gouvernementaux et on la presse de nommer des experts maritimes à l'étranger.

Un premier expert maritime nommé outre-mer, à Québec

En 1852, le capitaine Thomas Menzies est nommé à Québec. Il devient le premier expert maritime nommé outre-mer par le Lloyd's Register après la fusion. Le premier navire dont il recommande la classification est le **Countess of Elgin** de 1 204 TJB, lancé le 23 avril 1852. En 1853, l'organisation adopte la croix de Malte X pour identifier les navires construits sous visite spéciale.

Après la révision des règles pour la construction des navires en fer (Rules for Iron Ships) en 1870, la barque **Lizzie Leslie** devient le premier navire à recevoir la nouvelle notation de classe X100A1.

Au début des années 1880, près de la moitié des navires marchands du monde sont classés par le Lloyd's Register. En 1914, l'organisation a atteint une envergure véritablement internationale et il est tout à fait approprié qu'elle change son nom pour celui de Lloyd's Register of Shipping.

Le Lloyd's Register débute en 1911 ses premiers travaux non maritimes par l'inspection d'entrepôts frigorifiques terrestres. Pendant la Première Guerre mondiale, la société effectuera des travaux non maritimes pour le gouvernement français et l'amirauté.

Création d'un comité américain en 1916

L'organisation demeure active partout dans le monde et en 1916, elle se dote d'un comité américain, premier de nombreux comités nationaux et sectoriels qui vont permettre une meilleure connaissance des conditions locales. Le Lloyd's Register conserve sa place de première société de classification dans l'entre-deux-guerres grâce notamment à ses importantes opérations outre-mer. Il se prépare ainsi à consacrer ultérieurement une part importante de ses activités aux secteurs du transport et de l'énergie.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, le Lloyd's Register envoie de nombreux employés aux États-Unis et au Canada pour superviser la construction de navires de type standard. Ces employés déploieront des efforts héroïques pour maintenir les opérations dans des circonstances très difficiles et le rôle des comités nationaux s'avérera capital.

Les travaux de reconstruction de l'après-guerre permettent au Lloyd's Register de reprendre graduellement ses activités outre-mer. Le milieu des années 1950 réserve à la marine marchande une longue période de prospérité



An 18th century coffee house cartoon created by Lloyd's Register for a history book in the 1960s.

Dessin d'un café du XVIII^e siècle créé par le Lloyd's Register pour un livre d'histoire dans les années soixante.

organisation rapidly earned widespread respect, giving evidence to government committees and receiving requests to appoint surveyors abroad.

First overseas surveyor appointed to Quebec

In 1852, Captain Thomas Menzies was appointed to Quebec, becoming Lloyd's Register's first post-reconstitution overseas surveyor. The first ship that he recommended for classification was the 1,204 GRT **Countess of Elgin**, launched on April 23, 1852. In 1853 the Maltese Cross X was adopted to indicate ships built under our Special Survey.

Following a revision of the Rules for Iron Ships in 1870, the barque, **Lizzie Leslie**, became the first vessel to receive the new class notation X100A1.

By the early 1880s almost half of the world's shipping was classed by Lloyd's Register. In 1914, with an increasingly international outlook, it was entirely appropriate that the organisation's name was changed simply to Lloyd's Register of Shipping.

Lloyd's Register's first move into non-marine work involved the inspection of land-based cold stores in 1911. During the First World War non-marine work was undertaken for the French government and the Admiralty.

American Committee created in 1916

The organization remained active around the world and in 1916 established an American Committee, the first of many national and area committees to promote better understanding of local conditions. Lloyd's Register retained its place as the leading classification society throughout the inter-war years, thanks in part to its significant overseas operations. It also sowed the seeds of an important future part of the organisation's work in the transportation and energy sectors.

During the Second World War many employees were

marquée d'une foule de nouveaux défis à cause du déplacement vers l'est des sphères d'influence pour la marine marchande et la construction navale. Lors de son bicentenaire en 1960, le Lloyd's Register peut néanmoins se féliciter de la croissance remarquable de ses opérations non maritimes. L'organisation fournit des services de conseil et d'inspection aux centrales nucléaires.

Prospérité de la marine marchande et conteneurisation

Dans la décennie qui s'ouvre en 1960, le Lloyd's Register est facilitateur de changement. La marine marchande est toujours en expansion, les dimensions des navires continuent d'augmenter et la conteneurisation change la donne. La crise pétrolière du début des années 1970 marquera cependant le début d'une profonde dépression pour la navigation commerciale.

Une autre période difficile s'ouvre donc, car la croissance de la marine marchande en termes de tonnage sera à peu près nulle jusqu'en 1990. Presque toutes les grandes sociétés de classification enregistrent une diminution de part de marché. Parallèlement, l'offshore est touché de plein fouet par l'effondrement des prix du pétrole. Pourtant, le Lloyd's Register s'affirme encore davantage comme la principale société de classification pour les navires à passagers et les méthaniers, renforce sa position en Extrême-Orient et diversifie ses opérations offshore partout dans le monde. Une de ses grandes réussites sera le succès de la Lloyd's Register Quality Assurance Ltd (LRQA), fondée en 1985.

Dans la dernière décennie, le Lloyd's Register a subi une transformation culturelle qui a abouti à une plus grande prise de conscience financière et commerciale. L'organisation célèbre ses 250 ans de service en tant que groupe uni autour d'une même cause: la sauvegarde de la vie humaine et des biens matériels en mer, sur terre et dans les airs.

L'organisation se distingue par son impartialité et son objectivité. Elle a œuvré dans les anciens États communistes d'Europe orientale et dans certains des États les plus instables du Moyen-Orient. Même si l'organisation actuelle doit beaucoup au passé, chaque génération successive a propulsé le Lloyd's Register en avant et a bâti sur ses valeurs. De récentes acquisitions comme celle de Scandpower ont donné au Lloyd's Register encore plus d'autorité pour fournir des services d'assurance commerciale et de gestion du risque aux industries pétrolière et gazière, ainsi que dans les secteurs du nucléaire et des transports. 

sent to the USA and Canada to supervise the construction of Standard type vessels. Employees made heroic efforts to keep the organisation's operations going under very difficult circumstances and the role of the national committees proved vital.

Reconstruction work following the war allowed Lloyd's Register to gradually revive its activities overseas. The mid-1950s saw a long boom in shipping with many new challenges as shipping and shipbuilding influence shifted towards the east. An encouraging sign for Lloyd's Register as it celebrated its bicentenary in 1960 was the remarkable growth of its non-marine operations. The organization provided consultancy and inspection services to atomic energy plants.

Era of shipping boom and containerization

In the decades following 1960, Lloyd's Register facilitated change as the shipping boom continued. Ships became ever larger and containerisation changed the world. The oil crisis of the early 1970s led to a deep depression in shipping.

There followed another difficult period as shipping scarcely grew in terms of tonnage until 1990. Nearly all of the major classification societies suffered a decline in market share. At the same time the offshore industry suffered from a collapse in oil prices. Nevertheless, Lloyd's Register consolidated its position as the leading classification society for passenger ships and liquefied natural gas (LNG) carriers, strengthened its position in the Far East, and diversified its offshore operations around the world. One of the most striking developments was the success of Lloyd's Register Quality Assurance Ltd (LRQA), established in 1985.

In the past decade, Lloyd's Register has undergone a cultural transformation to ensure greater financial and commercial awareness. It celebrates 250 years of service as a group united

around the primary purpose of enhancing the safety of life and property at sea, on land and in the air.

The organisation remains impartial and objective. It has worked in the former communist states of Eastern Europe and in some of the most volatile states of the Middle East. While today's organization owes much to the past, each succeeding generation has taken Lloyd's Register forward and built upon its values. Recent acquisitions, such as Scandpower, have added to Lloyd's Register's authority in the provision of business assurance and risk management services to the oil and gas, nuclear and transportation markets. 



Lloyd's Coffee House in London, owned by Edward Lloyd, became a popular meeting place for merchants and shipowners.

Le café Lloyd's de Londres, appartenant à Edward Lloyd, devint un lieu de rencontre populaire auprès des marchands et des armateurs.



Project Cargo outlook brightening

Croissance prévue des cargaisons spéciales

Leo Ryan

Avec tous les projets miniers, industriels, énergétiques et d'infrastructures qui se sont multipliés au pays depuis des années, le Canada est devenu un marché en expansion pour les transporteurs de charges lourdes et les entreprises de transport de fret. Les sables bitumineux albertains sont un pôle d'attraction majeur et les composants de parcs éoliens acheminés par des transporteurs spécialisés comme Big Lift, Jumbo Shipping, Beluga Shipping et BBC Chartering font désormais partie du paysage sur les quais des ports des côtes est et ouest du Canada.

Jusqu'à la fin de 2008, le Canada était le théâtre d'une activité sans précédent pour les cargaisons spéciales. D'énormes réacteurs destinés aux sables bitumineux de l'Alberta étaient importés d'Asie et des composants d'éoliennes géantes, d'Europe, sans oublier le matériel d'exploitation minière qui nous arrivait de tous les coins du globe. Le secteur des cargaisons spéciales a été affaibli par les problèmes de financement de l'industrie pendant la récession de 2008-2009, mais la relance semble maintenant bien enclenchée.

With infrastructure, industrial, mining and energy-related projects springing up across the country in the recent years, Canada has become an expanding market for heavy lift carriers and project forwarding enterprises. The Alberta oil sands have been a major magnet, and wind farm components have been a familiar sight at the docks of ports on the east and west coasts thanks to calls by vessels of such niche carriers as Big Lift, Jumbo Shipping, Beluga Shipping and BBC Chartering.

Up until late 2008, Canada was the scene of unprecedented activity in the project cargo arena. Massive reactors were imported from Asia for use in the Alberta oil sands. Giant windmill components were imported from Europe. And mining equipment came in from all over the globe. Although the project cargo sector was affected by industry financing issues during the 2008-2009 recession, a recovery phase now appears well launched.

A resurgence in oil sands project movements is generally expected in the latter half of this year as world oil prices have been holding steady in the \$72 to \$75 a



APT

*Wind turbine nacelles are offloaded from the **BBC Greenland** at the Port of Thunder Bay.*

Des nacelles d'éoliennes sont déchargées du **BBC Greenland** au Port de Thunder Bay.

On s'attend généralement à une reprise du transport généré par l'exploitation des sables bitumineux dans la dernière moitié de l'année, car les prix mondiaux du pétrole sont restés stables entre 72 \$ et 75 \$ le baril après être tombés sous les 40 \$ au début de 2009. Ce qu'il faudra surveiller de près, c'est ce que vont faire les sociétés chinoises qui ont dépensé des milliards dans les secteurs pétroliers et gaziers au Canada, y compris d'importants investissements dans des producteurs des sables bitumineux. «Il sera aussi intéressant de voir si l'énorme fuite de pétrole de BP dans le golfe du Mexique changera la dynamique concernant les cibles de l'exploration pétrolière», a commenté un analyste.

Interviewé par le Maritime Magazine, Ross Fletcher, courtier à Montréal pour BBC Chartering, s'est montré particulièrement optimiste au sujet des perspectives pour les composants d'éoliennes au Québec. «Le transport de ces composants repart à cause de la décision du gouvernement québécois de favoriser l'énergie "verte" en Gaspésie et dans d'autres régions, a-t-il déclaré. Ces dernières

barrel range from lows of under \$40 a barrel in early 2009. Worth watching closely will be the comportment of Chinese companies, who have been spending billions of dollars in Canadian oil and gas properties, including substantial investments in oil sands producers. "It will also be interesting to see if the huge BP oil spill in the Gulf of Mexico changes the dynamics of where oil exploration takes place," commented one analyst.

Interviewed by Maritime Magazine, Ross Fletcher, broker in Montreal for BBC Chartering, was bullish in particular about the present outlook for wind energy components in Quebec.

"Components are picking up again, with the Quebec government pushing 'green energy' in Gaspé and other regions," he said. "Over the past few years, we have been carrying wind turbines into the ports of Gaspé and Matane, and loading tower sections at Bécancour."

At the same time, Mr. Fletcher singled out a growing trend in Quebec of encouraging more local production of components, for example, at Trois-Rivières and Cap de la Madeleine. "This could change trade patterns somewhat."

The Canadian ports most active in project cargo include Port Metro Vancouver, Thunder Bay, Hamilton, Windsor, Toronto, Montreal, Bécancour, Halifax, St. John's and Saint John.

For the Port of Thunder Bay, project cargo became a significant new business several years ago after CN launched a direct, competitive routing to Fort McMurray in the heart of the Alberta oil sands.

"Project cargo destined for Western Canada so far this year has been wind turbine components, and we are awaiting the resurgence of oil sands project movements," said Tim Heney, President of the Thunder Bay Port Authority.

années, nous avons livré des éoliennes aux ports de Gaspé et de Matane et nous avons chargé des sections de tours d'éoliennes à Bécancour.»

À cet égard, M. Fletcher a souligné que Québec cherchait de plus en plus à encourager la production locale de ces composants, à Trois-Rivières et au Cap-de-la-Madeleine par exemple. «Cela pourrait modifier quelque peu la configuration des échanges.»

Les ports canadiens les plus actifs dans la manutention des cargaisons spéciales sont Port Metro Vancouver, Thunder Bay, Hamilton, Windsor, Toronto, Montréal, Bécancour, Halifax, St. John's et Saint John.

Au Port de Thunder Bay, les cargaisons spéciales sont devenues un nouveau champ d'activité important il y a quelques années après que le CN eut inauguré une liaison directe concurrentielle vers Fort McMurray au cœur de la région des sables bitumineux albertains.

«Les cargaisons spéciales destinées à l'Ouest canadien ont été jusqu'ici cette année des composants d'éoliennes et nous nous attendons à une relance du transport relié à l'exploitation des sables bitumineux», a déclaré Tim Heney, président de l'Administration portuaire de Thunder Bay.

Au Port de Toronto, certaines des cargaisons les plus lourdes qui ont transité étaient notamment des composants d'éoliennes et de centrales électriques (importés) et des locomotives fabriquées au Canada pour l'exportation.

En 2009, le Port de Windsor a reçu quatre cargaisons d'éoliennes. Celles-ci ont été déchargées à Morterm Ltd. Elles étaient destinées à des parcs éoliens des comtés d'Essex et de Kent. «Compte tenu des nouveaux projets envisagés dans la région, l'Administration portuaire



Jan Beringer sees significant 'green' benefits of project cargo water and rail movements.

Jan Beringer estime qu'il y a des avantages «verts» importants au transport par bateau et par train des cargaisons spéciales.

At the Port of Toronto, some of the heavier cargoes passing through include wind turbines, power plant components (imported) and Canadian-made locomotives for export.

During 2009, the Port of Windsor received four shipments of windmills. They were off-loaded at Morterm Ltd. and were destined for wind energy farms in the Essex and Kent Counties.

“With several new projects planned in the region, the Windsor Port Authority is forecasting that this cargo will continue to be an important one for the port in the next 5 to 10 years,” said

David Cree, President and CEO.

Growth of project cargo volume has become one of the key priorities of the St. Lawrence Seaway, which is underlining its direct access to the industrial heartland of North America.

While project cargo is not listed as a specific category in Seaway statistics, estimated tonnage is extrapolated from individual product items such as machinery, windmill components, power station items and railway equipment. This volume was estimated at 158,249 tonnes in 2008 and nearly 50,000 tonnes in 2009. And in the period to mid-June 2010, windmill components transiting the Seaway were estimated at 33,102 tonnes while the overall project cargo total was estimated at 38,840 tonnes.

“We are very optimistic as we have seen, for instance, some good activity going on in such ports as Detroit and Burns Harbour,” said Bruce Hodgson, Director, Market Development for the St. Lawrence Seaway Management Corporation.

Rohde & Liesenfeld Canada

Solutions to Project Cargo Movements Start Here



ROHDE & LIESENFELD CANADA INC



1600 Sun Life Plaza, West Tower
144 - 4th Avenue SW
Calgary, AB T2P 3N4

Telephone: (403) 514-6907

Fax: (403) 269-3537

Email: info@rolicanada.com



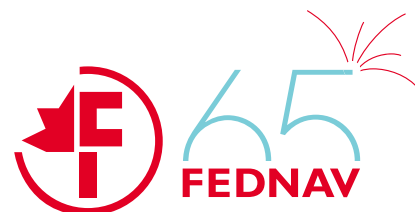
Expertise

Le Groupe Fednav

Gagnant des prix *Opérateur de navires de l'année* et de *Vraquier de l'année* (pour l'*Umiak I*) au concours du *International Bulk Journal*

The Fednav Group

Winner of International Bulk Journal Awards for Bulk Ship Operator of the Year and Bulk Ship of the Year for the *Umiak I*



www.fednav.com

*The **MarineLink Explorer** this past April loaded two 210-tonne locomotives at Bécancour for Port Cartier for Arcelor Mittal Mines Canada.*

Le MarineLink Explorer a chargé en avril dernier à Bécancour pour Arcelor Mittal Mines Canada deux locomotives de 210 tonnes à destination de Port-Cartier.



de Windsor prévoit que ce type de cargaison demeurera important pour le Port pendant cinq à dix ans», a déclaré le président-directeur général David Cree.

L'augmentation du volume de cargaisons spéciales est devenue une des grandes priorités de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui fait valoir son accès direct au cœur industriel de l'Amérique du Nord.

Même si les cargaisons spéciales ne constituent pas une catégorie spécifique des statistiques de la Voie maritime, on extrapole le tonnage estimatif d'après différents articles comme les machines, les composants d'éoliennes, les composants de centrales électriques et le matériel ferroviaire. Ce volume a été estimé à 158 249 tonnes en 2008 et à un peu moins de 50 000 tonnes en 2009. Dans la période terminée à la mi-juin 2010, le tonnage des composants d'éoliennes qui ont transité par la Voie maritime a été évalué à 33 102 tonnes, tandis que le total global des cargaisons spéciales était estimé à 38 840 tonnes.

«Nous sommes très optimistes car nous assistons, par exemple, à un regain d'activité encourageant dans des ports comme Détroit et Burns Harbour», a déclaré Bruce Hodgson, directeur du Développement des marchés à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Fait symbolique, la saison 2010 de la Voie maritime a été inaugurée fin mars par le chaland gros porteur MarineLink Explorer exploité par la division MarineLink d'Upper Lakes.

Par ailleurs, selon des observateurs de l'industrie, les investissements en hausse dans les mines d'or au Canada créent une demande d'une part pour le transport de cargaisons spéciales provenant d'outre-mer, à savoir du matériel d'extraction, de concassage, de transport et de traite-

Symboliquement enough, the 2010 Seaway season was opened in late March by the heavy lift barge MarineLink Explorer, operated by Upper Lakes' MarineLink division.

Meanwhile, rising investments into new and existing gold mine properties in Canada are creating demand for project cargo movements from offshore manufacturing plants for mining, crushing, conveying and processing equipment and domestic movements of steel, bulk materials and heavy equipment required for on-site construction, industry observers note.

New mines are being developed in British Columbia, Ontario, the Northwest Territories and Nunavut. This follows continuing investment in large-scale potash mines in Saskatchewan.

Vale's hydro metallurgical smelter project in Long Harbour, Newfoundland recently began to kick off a major flurry of project cargo movements. The construction phase involves all modes of transport from truck and rail to barge and ocean vessels arriving with the massive volume of project cargoes needed to build the smelter.

Canadian freight forwarders are also more and more establishing strategic alliances with First Nations logistics enterprises in the Northwest Territories and Nunavut regions.

'Exciting times ahead' – Jan Beringer

"There are exciting times ahead for the Canadian freight forwarding sector, where innovation and more Canadian-controlled freight decision-making will create a win/win for all stakeholders," Jan Beringer, President and CEO of Calgary-based Rohde & Liesenfeld Canada, told Maritime Magazine.

Among current trends, Canadian project owners are

A New Season and a New Vessel *The MarineLink Explorer*



Serving customers on the Great Lakes – St. Lawrence Seaway, Canadian and U.S. Maritimes

As a fully owned subsidiary of the Upper Lakes Group MarineLink is a new venture tasked with developing the 'next generation' of shipping on the Great Lakes. Customers will appreciate the flexibility inherent in the systems only Canadian Flag RoRo Heavy Lift, Bulk and Breakbulk Barge - the 5000 tonne deadweight MarineLink Explorer. Fully rebuilt in 2009 and equipped with a 1000 tonne bow ramp, 2 Stuelken Booms rated at 216 tonnes each as well as a 140,000 cubic foot cargo-hold there's no freight and no task too much trouble for the MarineLink Explorer.

Partnered with the 3700 H.P. twin screw tug Commodore Straits the fully self-sufficient MarineLink Explorer can get to remote jobsites quickly and then handle the business when she gets there. MarineLink is able to offer other tugs, barges and equipment options to its customers

For more information please see our website www.marinelink.info, call and let us help you with your marine requirements. MarineLink, 49 Jackes Avenue, Toronto, Ontario M4H 1E2
Tel: 416-920-7610 Fax: 416-922 6159

HYPERLINK "mailto:enquiries@marinelink.info" enquiries@marinelink.info
Quebec – Tel : 819-372-0274 Fax : 819-372-9276


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





TBPA

Wind turbines are transferred from ship to rail at the Port of Thunder Bay, which has developed an expanding niche in project cargo.

Des éoliennes passent d'un navire au train au Port de Thunder Bay, qui a développé son secteur des cargaisons spéciales.

ment et d'autre part pour le transport intérieur d'acier, de marchandises en vrac et de matériel lourd requis pour la construction à pied d'œuvre.

De nouvelles mines sont mises en valeur en Colombie-Britannique, en Ontario, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut. Cela fait suite à des investissements continus dans l'exploitation minière à grande échelle de la potasse en Saskatchewan.

Le projet d'usine d'hydrométallurgie de Vale à Long Harbour (Terre-Neuve) a récemment donné une forte impulsion au transport de cargaisons spéciales. La phase de construction fait appel à tous les modes de transport, du camion et du train au chaland et au navire océanique qui livrent les énormes volumes de cargaisons spéciales requis pour construire la fonderie.

Les transitaires canadiens ont aussi de plus en plus tendance à nouer des alliances stratégiques avec les entreprises logistiques des Premières Nations dans les régions des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut.

«Une époque fascinante nous attend» – Jan Beringer

«Nous sommes à l'aube d'une époque fascinante pour le transport de fret au Canada, une époque où l'innovation et le contrôle accru du pouvoir décisionnaire par les Canadiens vont créer une situation gagnant-gagnant pour tous les partenaires», a déclaré au Maritime Magazine Jan Beringer, président et chef de la direction de Rohde & Liesenfeld Canada, de Calgary.

Les maîtres d'ouvrage canadiens ont aujourd'hui de plus en plus tendance à se tourner vers de nouveaux types

looking increasingly to exercise take-out freight pricing with vendors. Specifically, owners and EDC's (firms with Engineering, Procurement and Construction contracts) are evaluating the freight component and exercising their right to buy on FOB (Freight On Board) or FCA (Free Carrier) terms. Such an approach can help realize cost savings of 20-30% on the overall freight bill and generate better control of movements on the Canadian side.

"The days of equipment arriving randomly from all over the world through transportation agents and freight forwarders contracted by foreign suppliers are numbered," suggests Mr. Beringer. "Canadian project owners are starting to realize that world-class experienced freight forwarders are available locally within blocks of their head offices in Vancouver, Calgary, Toronto and Montreal."

Mr. Beringer indicates that his company refers to the take-out pricing trend as SLP – or Solutions in Logistics and Purchasing Integration. It results, he said, in lower freight costs, less man hours and greater visibility of order status and delivery schedules.

Of increasing importance, Mr. Beringer went on, is assessing the potential 'green' benefit of maximizing water and rail movements in the freight component for a project's construction phase versus using all truck hauls.

He stresses that ports like Thunder Bay on Lake Superior, northern shipping routes into Nunavut with vessels and barges, and up river ports like Lewiston, Idaho offer new "green" entry points for modularized and

d'ententes avec leurs fournisseurs. Plus précisément, les maîtres d'ouvrage et les CAC (firmes qui ont des contrats de conception-achat-construction) évaluent l'élément fret et exercent leur privilège d'acheter FOB (franco port) ou FCA (franco transporteur). Cette façon de procéder peut permettre des économies de coûts de 20 à 30 % sur la facture de transport globale, tout en autorisant un meilleur contrôle des déplacements du côté canadien.

«Les jours sont comptés où le matériel arrivait au hasard d'un peu partout dans le monde par l'entremise d'agents de transport et de transitaires embauchés par des fournisseurs étrangers», d'affirmer M. Beringer. Les maîtres d'ouvrage canadiens commencent à se rendre compte qu'ils ont des transitaires expérimentés de classe mondiale chez eux, à quelques pas de leurs sièges sociaux de Vancouver, Calgary, Toronto et Montréal. »

M. Beringer indique que sa société désigne cette nouvelle tendance par le sigle SLP (solutions d'intégration achat-logistique). Il en résulte, selon lui, une diminution des coûts de transport et des heures-hommes ainsi qu'une plus grande visibilité de la situation des commandes et des horaires de livraison.

Et, de poursuivre M. Beringer, il est de plus en plus important de tenir compte du fait que dans l'élément fret de la phase de construction, il est plus «vert» de privilégier le transport par bateau et par train au lieu de se fier exclusivement au camionnage.

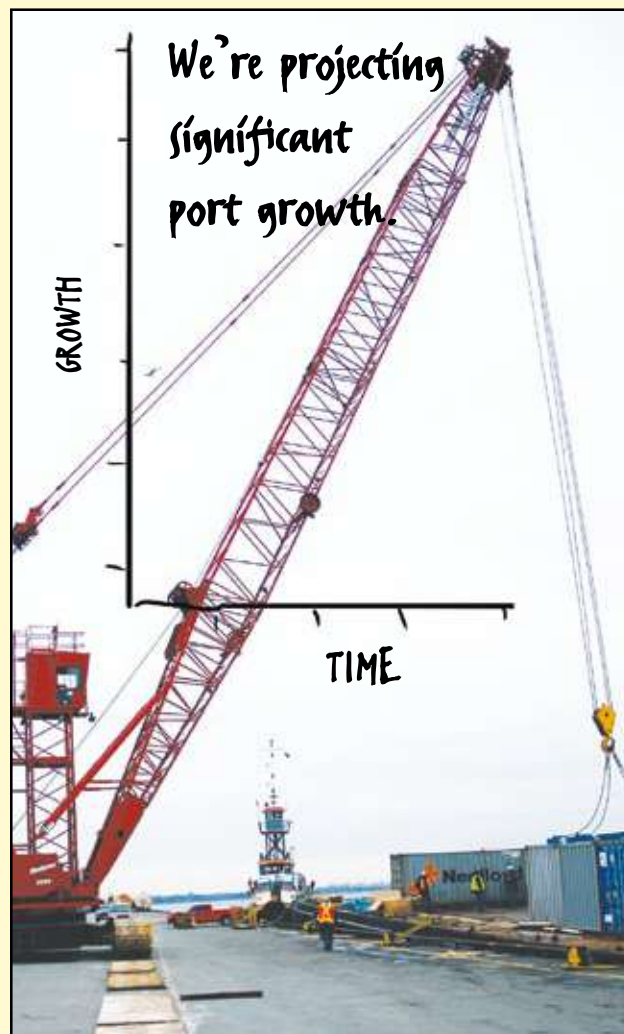
M. Beringer souligne que des ports comme Thunder Bay sur le lac Supérieur, des routes de navigation septentrionales au Nunavut desservies par navires et chalands et des ports fluviaux d'amont comme Lewiston (Idaho) offrent de nouveaux points d'entrée «verts» pour l'équipement modulaire et le matériel lourd qui étaient jusqu'à livrés à Houston et devaient traverser en camion ou en train tout le continent nord-américain pour atteindre des chantiers de construction canadiens, avec toutes les émissions de gaz à effet de serre que cela entraîne.

Les cargaisons spéciales: un secteur en croissance chez Oceanex

Sur la côte Est, Oceanex fournit des services hebdomadaires de transport intermodal à longueur d'année vers Terre-Neuve à partir de n'importe quel point en Amérique du Nord. La compagnie transporte des marchandises de toutes sortes et de toutes tailles, marchandises générales, matériel transroulé, envois EDC, conteneurs de 20 à 53 pieds et n'importe quelle sorte de marchandises non conteneurisées ou de cargaisons spéciales.

«Grâce à sa vaste expérience dans la manutention des cargaisons spéciales, Oceanex a participé à presque tous les grands projets à Terre-Neuve», rapporte Doug Clark, directeur, Cargaisons spéciales, Région de l'Atlantique. «Le transport à Terre-Neuve est la spécialité de la compagnie et Oceanex a beaucoup fait pour appuyer l'exploitation pétrolière en mer à Terre-Neuve tant pendant la construction que pendant les opérations de production subséquentes. Elle a transporté des cargaisons normales et surdimensionnées en provenance de toute l'Amérique du Nord et d'autres pays grâce à ses liaisons avec les lignes maritimes internationales via les ports de Halifax et de Montréal.»

M. Clark a ajouté qu'outre les projets reliés à l'offs-



Our economy is benefitting from new port services and facilities.

By creating innovative, sustainable ways to better utilize our waterways, the Port of Hamilton is saving our customers money, benefiting our environment and creating new jobs and business opportunities.

Learn more about how we can better connect you to the rest of Canada and markets overseas.



www.hamiltonport.ca
905-525-4330 or 800-263-2131



Canada

hore ces dernières années, Oceanex a transporté des quantités considérables de matériel pour différents projets hydroélectriques à Terre-Neuve de même que d'importants volumes d'acier pour divers travaux à Cow Head sur la côte sud de la province. L'entreprise a aussi été récemment mise à contribution pour le projet d'intercepteur au port de St. John's ainsi que pour le projet hydroélectrique de Rocky Pond.

«Les cargaisons spéciales sont un élément important des activités d'Oceanex parce qu'elles offrent en permanence de nouvelles possibilités et que les perspectives sont prometteuses à Terre-Neuve, vu l'imminence du démarrage du gigantesque projet Hebron», de conclure M. Clark.

FALLine élargit son créneau des cargaisons spéciales

Pour sa part, Federal Atlantic Lakes Line (FALLine) de FEDNAV transporte depuis 51 ans des marchandises générales et de l'acier importé sur le Saint-Laurent ainsi que sur les Grands Lacs canadiens et étasuniens et elle s'emploie également depuis des années à développer un secteur des cargaisons spéciales, indique Dennis Pfeffer, directeur des Services de ligne.

Il y a plusieurs appareillages par mois de navires de FALLine au port d'attache d'Anvers en Belgique et un par mois depuis Brême, tandis que les départs d'autres ports de chargement européens se font à la demande. Sur le réseau Grands Lacs-Voie maritime, le transporteur fait escale à Sorel, Hamilton, Cleveland, Toledo, Detroit, Milwaukee et Burns Harbor.

«Même si la principale marchandise de FALLine est l'acier, les colis lourds et les marchandises générales ont toujours été très importants pour la compagnie et vont le demeurer dans l'avenir, commente M. Pfeffer. Les impor-



Manitou forklifts transported by a Fednav vessel.

Chariots élévateurs Manitou transportés par un navire de Fednav.

heavy capital equipment that traditionally was brought into Houston and trucked or railed across the entire North American continent to Canadian project sites with high greenhouse gas emissions.

Oceanex developing growing project cargo business

On the East Coast, Oceanex provides year-round weekly intermodal transportation services to Newfoundland from any point in North America. It handles any type of freight, any size, be it general cargo, roll-on, roll-off equipment, LTL shipments, containers ranging in size from 20' to 53', and any type of non-containerized freight or project cargo.

Canada's Gateway to the West

Best Choice for Project Cargo

**Direct Rail Access by CN
and CP to Western Canada**

Minimize Shipment Handling, Time and Cost



Thunder Bay Port Authority
Tel: (807) 345-6400
Fax: (807) 345-9058
tbport@tbaytel.net
www.portofthunderbay.ca

Canada

A 115-tonne turbine shipped aboard a Fednav vessel to destination.

Une turbine de 115 tonnes transportée jusqu'à destination par un navire de Fednav.

tations de ce type de marchandises sont restées stables depuis dix ans, même si cet afflux semi-constant de colis lourds a souffert l'an dernier de la crise financière mondiale qui a durement touché tant de nos clients et également, par ricochet, FALLine et Federal Marine Terminals. Néanmoins, la relance de l'économie due en partie aux différentes mesures de stimulation adoptées partout dans le monde a entraîné une reprise du transport de marchandises générales sur les Grands Lacs à cause des investissements faits par différentes compagnies pour renouveler leur équipement.»

Passant en revue les envois de cargaisons spéciales via FALLine, M. Pfeffer a déclaré: «Les éoliennes ont bien sûr occupé récemment une grande place car FALLine a participé à l'acheminement de cargaisons complètes de navires de Bécancour à Toledo, et entre des ports d'Allemagne du Nord et des ports de déchargement canadiens des Grands Lacs, pour ne citer que quelques cas. Toutefois, les marchandises générales et les colis lourds que nous transportons sont habituellement hétéroclites, allant d'éléments de centrales électriques aux grands yachts, en passant par des



FEDNAV

“With extensive experience in handling project cargo, Oceanex has participated in most major Newfoundland projects almost without exception,” reports Doug Clark, Project Cargo Manager, Atlantic Region.

“Transportation to Newfoundland is the company's specialty and Oceanex has played a significant role in support of Newfoundland's Offshore Oil Industry during both the construction phases and subsequent Production Operations. This includes the movement of legal & over-dimensional cargo from origins throughout North America as well as internationally through the company's connections with international shipping lines via the ports of Halifax and Montreal.”

Mr. Clark added that in addition to offshore-related projects in recent years, Oceanex has been involved with the transport of significant quantities of materials for various Hydro related projects throughout Newfoundland as well as large volumes of steel for various projects at the Cow Head Facility located on the province's south coast. Other recent projects include the St. John's Harbour Interceptor Project and the Rocky Pond Hydro Project.

“Project Cargo is an important component of Oceanex business as



Components for a power plant being shipped aboard a Fednav vessel.

Composants d'une centrale électrique transportés sur un navire de Fednav.



Oceanex

*Large reel of coil tubing for offshore use coming off the ro-ro ramp of the Oceanex vessel **Sanderling** at Port of St. John's.*

De gros rouleaux de tubes spiralés destinés à l'exploitation pétrolière en mer sont déchargés par la rampe ro-ro du **Sanderling** d'Oceanex au Port de St. John's.

machines en caisses ou non, des pièces usinées spéciales et divers types de matériel roulant.»

Au fil des ans, FALLine a manutentionné des transformateurs de 330 tonnes destinés à Ontario Hydro, des tracteurs, des grues mobiles, des voitures-navettes de Bombardier, de grandes citernes de brasseries, du matériel pour la cimenterie de Bowmanville et des pièces Hitachi à destination de Milwaukee.

La route commerciale Grands Lacs-Voie maritime, reconnaît M. Pfeffer, «a un obstacle important à surmonter, à savoir la capacité des grues de quai. Passé une certaine limite de poids, seuls quelques ports des Grands Lacs peuvent manutentionner les cargaisons. Il s'agit de Sorel (qui fait appel à la grue flottante Hercules), de Toronto, d'Érié, de Cleveland et de Milwaukee. D'autres ports comme Burns Harbor peuvent toutefois y réussir à l'aide de grues utilisées en tandem».

Pour terminer, M. Pfeffer déclare: «FALLine estime que le Saint-Laurent et les Grands Lacs demeureront pendant très longtemps une autoroute H2O viable, capable de rivaliser avec les autres modes d'acheminement des marchandises diverses et des colis lourds destinés au Midwest nord-américain.» 

it offers new opportunities on an ongoing basis, and the horizon in Newfoundland is bright with the start of the massive Hebron Project just around the corner," concluded Mr. Clark.

FALLine expands project cargo niche

For its part, FEDNAV's Federal Atlantic Lakes Line (FALLine) has been in existence for 51 years servicing the St Lawrence and Canadian/U.S Great Lakes imported steel and general cargo trades, but for many years has also been developing a project cargo niche, indicates Liner Manager Dennis Pfeffer.

FALLine operates several sailings per month from its base port of Antwerp, Belgium and once a month from Bremen, while other European load ports are called on inducement basis. Within the Great Lakes/Seaway system, the carrier calls at Sorel, Hamilton, Cleveland, Toledo, Detroit, Milwaukee and Burns Harbor

"Although steel is FALLine's staple as a base cargo, heavy lifts and general cargo has always been very important for the line and will remain so for the future," remarks Mr. Pfeffer. "The importation of this type of cargo has held steady for the past decade, though this semi-constant flow of inbound heavy lift freight suffered last year from the worldwide financial crisis which affected so many of our customers, and subsequently FALLine and Federal Marine Terminals as well.

"Still, the rebound of the economy due partly to various worldwide stimulus incentives, has seen a resurgence of general cargo into the Lakes as more capital investment is made by various companies to renew equipment."

Looking back at project cargo shipments involving FALLine, Mr. Pfeffer said: "Windmills of course have played a recent part where FALLine has participated in full vessel loads from Bécancour to Toledo and from North German ports to Canadian Lakes discharge ports, to name but a few. However the general and heavy lift cargo we carry is usually piecemeal and ranges from components for a power plant to large yachts, crated and non-crated machinery, specialized machine milled large press pieces and various types of rolling stock."

Over the years, FALLine has handled such movements as 330-tonne transformers for Ontario Hydro, tractors, mobile cranes, Bombardier shuttle railcars, large brewery tanks, Bowmanville's cement plant, and Hitachi parts to Milwaukee.

The Great Lakes/Seaway trade route, acknowledges Mr. Pfeffer, "does have one somewhat difficult point to overcome, and that is with reference to shore crane capacity. Once cargo reaches a certain weight limit only a few Lakes ports can handle such pieces. These ports include Sorel (with their access to the floating crane Hercules), Toronto, Erie, Cleveland and Milwaukee. Other ports like Burns Harbor can perform, however, using tandem lifts."

In closing, Mr. Pfeffer declares: "FALLine is committed long term to the St Lawrence and Great Lakes as a competitive viable H2O highway alternative to other avenues of entry for general cargoes and heavy lifts destined to the mid west of North America." 

JOURNAL

BIMCO dénonce les nouvelles exigences canadiennes dans l'Arctique

Le Conseil maritime baltique et international (BIMCO), puissante association maritime indépendante, a vertement critiqué Ottawa pour sa décision d'obliger, à compter du 1er juillet, les navires étrangers et canadiens qui pénètrent dans les eaux arctiques du Canada à rendre compte de leur présence. Il s'agit d'une des mesures que le Canada a décidé de prendre pour affirmer sa souveraineté.

Le BIMCO, établi au Danemark, est la plus importante organisation maritime privée au monde. Il représente 2 720

armateurs, courtiers, agents et intervenants qui ont des intérêts directs dans la marine marchande.

Le nouveau règlement, baptisé Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien, rendra obligatoire les comptes rendus qui étaient jusque-là volontaires.

Les navires de 300 tonnes ou plus doivent rendre compte à la Garde côtière canadienne avant d'entrer dans la zone, pendant leur navigation dans celle-ci et à leur sortie.

Le BIMCO a fustigé le gouvernement canadien par-

BIMCO attacks Canada Arctic shipping control measure

The Baltic & International Maritime Council (BIMCO), a powerful independent shipping association, has sharply criticized the Ottawa authorities for implementing, as of July 1, a new mandatory reporting requirement of foreign and domestic ships passing through Canada's Arctic waters as part of initiatives affirming Canadian sovereignty.

Denmark-based BIMCO is the world's largest private shipping organization, representing 2,720

shipowners, brokers, agents and stakeholders with vested interests in the shipping industry.

The strengthened so-called Northern Canada Vessel Traffic Services (NORDREG) Zone regulations replace a previous voluntary reporting system.

Ships of 300 tonnes or more are required to report to the Canadian Coast Guard prior to entering the zone, while navigating in the zone, and upon exiting the zone.

BIMCO chastised the



Canadian Coast Guard heavy icebreaker **Louis S. St. Laurent**, whose home port is St. John's, steams through icy waters.

Le brise-glace lourd **Louis S. St. Laurent** de la Garde côtière canadienne, basé à St. John's, en route dans les eaux glacées.

ce qu'il n'a pas soumis les nouvelles dispositions à l'Organisation maritime internationale (OMI). «Le BIMCO estime qu'il aurait été souhaitable de soumettre les dispositions désormais en vigueur au Canada à l'évaluation du Sous-comité de la sécurité de la navigation de l'OMI.»

Le nouveau règlement canadien s'appliquera jusqu'à 200 milles marins des côtes alors que le BIMCO rappelle que selon la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), des règles de circulation maritime du genre ne peuvent être obligatoires que dans les eaux territoriales (12 milles marins) d'un État côtier.

Le BIMCO s'est dit en outre préoccupé du risque que le droit de passage soit refusé en cas de non-conformité, car cela pourrait être considéré comme une atteinte au droit de passage inoffensif des navires garanti par l'UNCLOS (Convention des Nations unies sur le droit de la mer). Le Conseil se dit résolu à surveiller l'application pratique des nouvelles dispositions.

«Les comptes rendus obligatoires vont permettre à la Garde côtière canadienne d'assurer la navigation sécuritaire des navires, de surveiller les navires transportant des polluants, du mazout et des matières dangereuses et d'intervenir promptement en cas d'accident», déclarait le 22 juin Gail Shea, ministre des Pêches et des Océans.

Transports Canada a affirmé qu'il s'agissait d'une autre mesure importante pour protéger et défendre la souveraineté du Canada dans l'Arctique.

La nouvelle mesure fait suite à l'adoption en juin de dispositions qui portent de 100 à 200 milles marins la zone des eaux arctiques dans laquelle le Canada peut appliquer ses règlements contre la pollution.

Voici le texte de la Gazette officielle du Canada: «En cas de non-conformité, on communiquera avec le bâtiment pour exiger qu'il se conforme à la réglementation. Le cas échéant, on pourra prendre

les mesures suivantes : envoyer des communications de suivi à l'État du pavillon d'un bâtiment étranger, un avis par l'entremise des procédures de contrôle par l'État du port et entreprendre des poursuites conformément à la LMMC 2001 et au droit international.»

Et Transports Canada déclarait en termes encore plus explicites au sujet des navires «délinquants»: «Si un navire est repéré au Canada par NORDREG, il sera détenu au prochain port d'escale canadien. Les contrevenants à NORDREG s'exposent, sur déclaration sommaire de culpabilité, à une amende pouvant aller jusqu'à 100 000 \$ ou à une peine d'emprisonnement maximale d'un an, ou les deux. Les amendes sont infligées dès la condamnation.»

La Fédération maritime et Transports Canada répondent au BIMCO

En réponse aux affirmations du BIMCO, Transports Canada a par ailleurs affirmé: «Les eaux en question relèvent exclusivement du Canada, lequel n'a aucune obligation juridique d'obtenir l'approbation de l'OMI.»

De son côté, le Capt Ivan Lantz, directeur des Opérations maritimes à la Fédération maritime du Canada, a déclaré au *Maritime Magazine* que la Fédération maritime «appuyait sans réserve la décision de Transports Canada de transformer le système NORDREG facultatif, qui date de 30 ans, en système de signallement obligatoire.»

Il a tenu à souligner que NORDREG n'entraverait pas le libre passage. «Le Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires existe depuis plus de 30 ans et il réglemente effectivement la classe, la construction, l'équipement, l'armement en équipage et les dates des navires qui pénètrent dans les eaux de compétence canadienne au nord du 60e parallèle. En réalité, les eaux continentales de l'Arctique canadien sont une voie de navigation réglementée depuis des décennies.»

«Dans le contexte actuel,

Canadian government for allegedly neglecting to refer proposals for the adoption of ship reporting systems to the International Maritime Organization (IMO). «From BIMCO's perspective, it would have been desirable if the provisions now carried through in Canada had been put forward for evaluation in the IMO Sub-Committee for Safety of Navigation.»

The new Canadian regulations are being enforced from shore to 200 nautical miles, whereas BIMCO recalls that the International Convention for Safety of Life at Sea (SOLAS) stipulates that such vessel traffic rules «may only be made mandatory within the territorial seas (12 nautical miles) of a coastal state.»

In addition, BIMCO expressed «concerns regarding the risk of not being granted authorization to proceed in case of non-compliance, as this could be seen as effectively interfering with the right of innocent passage for ships, as ensured by UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea). We will monitor how this will be implemented in practice.»

«With mandatory reporting, the Canadian Coast Guard will be able to promote the safe navigation of vessels, keep watch on vessels carrying pollutants, fuel oil and dangerous goods, and respond quickly in the event of an accident», said Gail Shea, Minister of Fisheries and Oceans, on June 22.

Transport Canada said it was «another important measure to protect and defend Canada's northern sovereignty.»

The new measure follows legislation passed in June that expanded the area within Arctic waters over which the Ottawa government could enforce Canadian pollution regulations from 100 nautical miles from shore to 200 nautical miles.

The official Canada

Gazette stated: «In the case of non-compliance, the vessel would be contacted to require that it comply with the regulations. Where necessary, enforcement action may include follow-up communications with the flag state of a foreign vessel, notification through Port State Control procedures, and possible prosecution in accordance with the Canada Shipping Act 2001 consistent with international law.»

Using still more explicit language in cases of «offending» vessels, Transport Canada declared: «If a ship is detected in Canada under NORDREG, vessels will be detained at the next Canadian port of call. Those who contravene NORDREG can face a summary conviction of a fine of up to \$100,000 or imprisonment for up to one year, or both. Fines are administered following conviction.»

Shipfed and Transport Canada reply to BIMCO

Responding to BIMCO's allegations, Transport Canada, moreover, affirmed: «The waters in question are within the exclusive jurisdiction of Canada and there is no legal obligation to seek approval from the IMO.»

For his part, Capt. Ivan Lantz, director of Marine Operations of the Shipping Federation of Canada, told *Maritime Magazine* that the Shipping Federation «is very supportive of Transport Canada's move to change the 30-year old NORDREG from a voluntary ship reporting system to a mandatory ship reporting system.»

He stressed that NORDREG will not interfere with free passage. «The Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations have been in place for more than 30 years, and effectively regulate the class, construction, equipment, crewing and dates for ships to enter waters north of the 60th Parallel under Canadian jurisdiction. In reality, the internal waters of the Canadian

a ajouté le Capt Lantz, c'est encore plus important parce que la circulation maritime augmente dans l'Arctique canadien et que les nouvelles qui rapportent la fonte des glaces ne mentionnent pas souvent le fait que ces eaux sont souvent encore encombrées de fragments d'iceberg et de glace de plusieurs années. Même si ces mers sont «libres» (à certaines périodes en été), elles ne sont pas nécessairement entièrement sans glace.»

«Les transports vers de nouvelles mines par remorqueurs et barges se multiplient

et l'intérêt pour l'exploration et l'extraction va contribuer à diversifier les types de bâtiments pénétrant dans l'Arctique» a indiqué le Capt Lantz avant d'ajouter qu'on voit de plus en plus de paquebots de croisière et de yachts privés au nord du 60^e parallèle. «Ils pénètrent dans des eaux non cartographiées, à mille milles des ressources de recherche et sauvetage ou d'intervention d'urgence... Il ne faudrait pas revivre le naufrage d'un paquebot de croisière dans l'Arctique.»

Arctic have been a regulated waterway for decades.”

“In today's context,” Capt. Lantz said, “it is even more important because marine traffic is increasing in the Canadian Arctic and news reports of melting ice are not a great reflection on the fact that bergy bits and multi-year ice may still infecting those waters. Even though there is ‘open water’ (during certain summer periods), it is not necessarily ice-free.”

“Transportation to new mine sites with tug

and barge operations are on the rise, and interest in exploration and extraction will continue to increase the diversity of ships destined to the Arctic,” Capt. Lantz said, adding that cruise ships and private yachts are increasingly seen north of the 60th Parallel. “They are entering uncharted waters with zero search and rescue or emergency response facilities within a thousand miles... The example of a cruise ship sinking in the Antarctic should not be repeated.”

Prix d'excellence en transport décerné au Port de Sept-Îles et au CN

Port of Sept-Iles/CN share transport award



Le Port de Sept-Îles et le CN se sont récemment vu décerner par l'Association québécoise du transport et des routes un grand prix d'excellence dans la catégorie «Transport de marchandises». Cette distinction a été octroyée conjointement au CN et au Port pour le développement d'une route de transport ferroviaire et maritime desservant le Nord québécois et le Labrador.

Sur la photo, de gauche à droite: Donald Gallienne, di-

recteur, Logistique et produits finis, Aluminerie Alouette; Jean Dumas, directeur des Ventes, CN; Dominique Lacoste, président de l'Association québécoise du transport et des routes; Pierre Gagnon, président-directeur général du Port de Sept-Îles; Carol Soucy, président du conseil d'administration, Port de Sept-Îles; et Louis D'Amours, président du conseil, Association québécoise du transport et des routes.

The Port of Sept-Iles and CN were recently awarded a grand prize for excellence in the Freight Transportation category by the Association québécoise du transport et des routes. It was awarded jointly to CN and the Port for their development of a rail and maritime transportation route serving northern Quebec and Labrador.

In photo, from left to

right: Donald Gallienne, Logistics and Finished Products Manager, Aluminerie Alouette; Jean Dumas, Sales Manager, CN; Dominique Lacoste, President of Association québécoise du transport et des routes; Pierre Gagnon, President of Port de Sept-Îles; Carol Soucy, Chair of Port de Sept-Îles; and Louis D'Amours, Board Chairman, Association québécoise du transport et des routes.

Entente entre le CFCP et les terminaux à conteneurs de Vancouver

Fin juin, le Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) a signé des ententes avec les exploitants des trois terminaux à conteneurs de Port Metro Vancouver en vue d'améliorer la productivité et le rendement en réponse aux plaintes d'expéditeurs concernant des ratés de la chaîne logistique et afin d'attirer de nouveaux clients malgré la vive concurrence des ports étasuniens de la côte Pacifique de l'Amérique du Nord.

Les ententes conclues avec TSI Terminal Systems, filiale de Global Terminals, et avec DP World font suite à des initiatives récentes analogues du Canadien National.

TSI gère les terminaux Deltaport et Vanterm qui manutentionnent plus de 70 % des cargaisons conteneurisées transitant par Vancouver, tandis que le terminal Centerm dans l'arrière-port fait partie du réseau mondial de

DP World.

«Cette entente nous permettra d'avoir une chaîne logistique performante, efficace et fiable», a commenté Michael Moore, président et chef de la direction de Global Container Terminals. «Nous allons mesurer l'évolution du rendement, partager les meilleures pratiques et unir nos efforts pour assurer la croissance de nos installations dans l'intérêt de nos clients mutuels.»

Selon Fred Green, président et chef de la direction du CFCP, les ententes vont améliorer l'efficacité et la fiabilité d'une importante chaîne logistique. Celui-ci a affirmé qu'entre 2001 et 2008, la collaboration entre les exploitants de terminaux et le CFCP avait permis «une augmentation de 229 % des conteneurs importés chargés transitant par la porte de l'Asie-Pacifique à Vancouver».

CP concludes productivity deals with Vancouver container terminals

In late June, Canadian Pacific railway has signed agreements with the operators of the three container terminals at Port Metro Vancouver to further improve productivity and performance in response to shipper complaints on supply chain issues and to attract more business amidst strong competition from U.S. ports on the Pacific Coast of North America.

The agreements with TSI Terminal Systems, a subsidiary of Global Terminals, and with DP World, follow similar recent initiatives by rival Canadian National Railway.

TSI manages the Deltaport and Vanterm box facilities, which handle more than 70% of the containerized cargo through the Vancouver gateway, while the Centerm terminal in the inner harbour is part of DP World's

global network.

"This agreement moves us down the path of a high performance, efficient and reliable supply chain," commented Michael Moore, president and ceo of Global Container Terminals. "We will measure performance changes, share best practices, and work cooperatively toward growth for the benefit of our mutual customers."

According to Fred Green, CP President and CEO, the agreements will boost the efficiency and reliability of a major supply chain. He affirmed that between 2001 and 2008, collaboration between terminal operators and CP resulted in "a 229% increase in loaded import containers through Canada's Asia-Pacific Gateway terminals in Vancouver."

L'Asie: un joueur majeur sur la scène maritime mondiale selon Maersk

Selon Graham Slack, économiste en chef chez AP Moeller Maersk, la plus grande entreprise de transport maritime au monde, le commerce avec l'Asie accapare une part croissante du transport maritime mondial post-récession.

Face à une reprise économique fragile et lente, surtout aux États-Unis et en Europe, dans ce qu'il a appelé «un nouvel environnement normal», M. Slack a souligné le

rôle des économies asiatiques, Chine en tête, comme locomotives du commerce mondial. M. Slack prenait la parole ce printemps à la conférence annuelle de la Fédération maritime du Canada dont le thème était Des perspectives économiques pour le transport maritime pour l'année 2010 et les suivantes.

«On va vers une plus grande place du commerce avec l'Asie», a déclaré M. Slack, tout en notant le besoin

Maersk economist underlines Asia role in world maritime outlook

The post-recession global shipping trend is characterized by an ever-expanding concentration on Asia trade, according to Graham Slack, Chief Economist of AP Moeller Maersk, the world's biggest shipping enterprise.

With economic recovery on a fragile, slow-growth path, notably in the United States and Europe, in what he called 'a new normal' environment, Mr. Slack under-

lined the role of China-led Asian economies as major drivers of world trade. Mr. Slack spoke at the annual spring conference of the Shipping Federation of Canada, where the main theme was Economic prospects for the shipping industry: 2010 and beyond.

"The trend points to greater concentration on Asia trade," Mr. Slack said while also singling out the need for private sector in-

vestment to increase especially in the United States and Europe as public stimulus spending winds down.

The US economy, he noted, remains straddled by decelerating wage growth and a double-digit unemployment rate.

As a whole, Mr. Slack said, "US structural adjustment has barely begun – and consumers in the US and the Euro area are lacking confidence."

"While leading economic indicators are currently off their recession lows, they remain still fairly subdued in the US and Europe," Mr. Slack said.

On the other hand, he added, manufacturing confidence has improved

markedly, including in the United States.

To restore balanced trade globally, Mr. Slack suggested, trade deficit countries like the United States will need to reduce imports and domestic consumption, whereas trade surplus countries like China will need to reduce their substantial exports.

Meanwhile, Maersk Line recently confirmed it will implement rate hikes on the trans-Atlantic container trades, effective July 1, despite an improvement in market conditions. Current rates had recently firmed up to a small degree but were still unsatisfactory as carriers face extra costs due to container shortages.

accru d'investissements du secteur privé surtout aux États-Unis et en Europe, à cause du tarissement des dépenses de stimulation publiques.

L'économie des États-Unis, a-t-il noté, demeure plombée par une croissance des salaires plus lente et un chômage dans les deux chiffres.

«L'ajustement structurel a à peine commencé aux États-Unis – et les consommateurs y manquent de confiance, de même que dans la zone euro», a-t-il ajouté.

«Même si les principaux indicateurs économiques ont quitté les creux de la récession, ils demeurent assez faibles aux États-Unis et en Europe», a déclaré M. Slack.

En revanche, a-t-il poursuivi, la confiance dans la fabrication a augmenté de

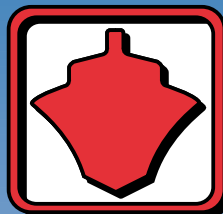
façon marquée, même aux États-Unis.

Pour restaurer l'équilibre mondial des échanges, selon M. Slack, les pays en déficit commercial comme les États-Unis doivent réduire importations et consommation intérieure tandis que les pays en excédent commercial comme la Chine doivent diminuer leurs exportations.

Par ailleurs, Maersk Line confirmait récemment qu'elle allait augmenter les prix du transport transatlantique de conteneurs à compter du 1^{er} juillet, malgré une amélioration des conditions du marché. Les taux actuels se sont récemment un peu raffermis, mais ils demeurent insuffisants parce que les transporteurs doivent assumer des coûts supplémentaires à cause de la pénurie de conteneurs.

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



GREEN MARINE / ALLIANCE VERTE

www.urgencemarine.com

Les cargaisons en progression sur la Voie maritime

Selon la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), l'activité reliée à l'industrie de l'acier demeure solide, surtout grâce à la vigueur soutenue des expéditions de minerai de fer et de brames d'acier. Les volumes de cargaisons sur la Voie maritime sont en hausse de près de 20 % par rapport à l'an dernier.

Les cargaisons totales sur la Voie maritime ont totalisé 6 888 000 tonnes du 25 au 31 mars contre 5 840 000 tonnes pendant la même période l'année dernière. Les transporteurs maritimes avaient acheminé 33 000 tonnes de brames d'acier au 31 mai. Cela contraste radicalement avec la même période l'an dernier où le transit de brames d'acier avait été nul.

«L'industrie de l'acier continue de montrer des signes encourageants de reprise, ce qui a une incidence directe sur les volumes de trafic de la Voie maritime », a déclaré Bruce Hodgson, directeur du Développement des marchés à la CGVMSL. «Le volume de minerai de fer est de 105 % supérieur à la même période l'an dernier et nos importations de

brames d'acier à Hamilton ont repris.»

La part du commerce dans le PIB a augmenté à près de 30 % de l'activité économique totale alors que les provinces et les États des Grands Lacs génèrent ensemble près de 39 % des échanges du Canada et des États-Unis avec le reste du monde.

Michael Kennedy, responsable des transports et de la sous-traitance chez Arcelor-Mittal Dofasco se montrait lui aussi optimiste. «En 2009, la crise économique mondiale a eu un impact dévastateur sur l'industrie de l'acier. Nous envisageons avec un optimisme prudent une reprise soutenue en 2010. L'intensification du trafic maritime, surtout pour le transport de minerai de fer, témoigne d'une meilleure utilisation de la capacité de toutes les aciéries. Nous constatons que la conjoncture économique s'est améliorée et que les perspectives sont encourageantes, l'industrie n'est pas encore revenue aux niveaux de production d'avant la récession et il subsiste des poches de volatilité dans le marché.»

Seaway reports cargo rebound

The St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC) has reported that activity related to the steel industry remains buoyant, with shipments of iron ore and steel slabs showing continued strength. Cargo volumes on the Seaway remain almost 20% ahead of the pace set last year.

Total cargo shipments on the Seaway for the period of March 25 to May 31 amounted to 6,888,000 tonnes as compared to 5,840,000 tonnes for the same period last year. Marine carriers have transported 33,000 tonnes of steel slabs as of May 31. This figure stands in stark contrast to steel slab activity last year, in which no slabs were observed in transit.

"The steel industry continues to show positive signs of recovery, bringing about a direct impact on Seaway traffic volumes" said Bruce Hodgson, Director of Market Development for the SLSMC. "Iron ore volume is 105% above the same period last year, and our steel slab imports into Hamilton have

rebounded."

With trade as a share of GDP growing in prominence to account for nearly 30 percent of overall economic activity today, the Great Lakes states and provinces together account for nearly 39 percent of U.S.-Canadian trade with the world.

Michael Kennedy, Manager for Transportation and Outside Processing at ArcelorMittal Dofasco, also voiced a positive outlook. "In 2009, the global economic crisis had a severe impact on the steel industry. We are cautiously optimistic for continuing recovery in 2010. The increase in vessel traffic, most notably in the iron ore trade, is a reflection of the improved capacity utilization from all of the steel mills. While we see improved business conditions and know that the economy is trending in the right direction, the industry has not yet returned to pre-recession production levels and we continue to experience pockets of volatility in the market."

Le port du Havre peut se doter d'un terminal multimodal

Le port français du Havre a récemment dévoilé un projet de construction d'un terminal multimodal de 140 millions \$US qui desservira les mouvements de conteneurs ferroviaires et fluviaux.

Équipé de deux postes à quai fluviaux de 200 mètres pour les barges et de huit plates-formes ferroviaires, il devrait entrer en service dans la seconde moitié de 2013.

Il offrira une capacité de manutention d'environ 500 000 EVP annuellement, laquelle pourrait être portée à 850 000 EVP à plus long terme.

Le terminal sera exploité par Naviland Cargo et Novatrans (deux filiales de transport combiné de la SNCF), River Shuttle et Rail Link, qui font toutes deux partie du groupe CMA CGM, et Logiseine.

Port of Le Havre plans multimodal terminal

France's Port of Le Havre Authority recently unveiled a project to build a US\$140 million multimodal freight terminal that will be dedicated to river and rail-borne container traffic.

Equipped with two 200-metre berths for river barges and eight rail platforms, it is scheduled to enter service in the second half of 2013.

It will have a capacity to handle some 500,000 TEUs annually. This could be expanded to 850,000 TEUs in the longer term.

The terminal will be operated by Naviland Cargo and Novatrans (two combined transport subsidiaries of the SNCF national railway), River Shuttle and Railink, both part of the CMA CGP group, and Logiseine.

Maher Terminals sera à MIT

Melford International Terminal (MIT) a annoncé le 7 juillet la signature d'une entente avec Maher Terminals du New Jersey. En vertu de cette entente, Maher deviendra actionnaire et exploitant d'un nouveau terminal à conteneurs en eau profonde situé dans le détroit de Canso. Ce nouveau terminal a de hautes ambitions, il cible les échanges futurs via le canal de Suez entre l'Amérique du Nord et des marchés asiatiques émergents.

Le terminal, qui portera le nom de Maher Melford Terminal, sera relié aux principaux marchés intérieurs par un service ferroviaire intermodal fourni par le Canadien National.

Maher Terminals exploite actuellement des terminaux à conteneurs à Port Elizabeth, New Jersey et à Prince Rupert, dans le Nord de la Colombie-Britannique.

Selon un communiqué de presse, «les parties comptent débiter les opérations commerciales vers 2013 ou au gré de la demande des marchés».

Lorsque sera complétée la phase 1 du projet, le terminal de 350 millions \$US comprendra deux postes à quai d'une capacité initiale estimative de 1,5 million d'EVP par année.

MIT projetait initialement d'ouvrir le terminal début 2011, mais, selon les

observateurs, cet objectif ambitieux a apparemment été repoussé à cause de l'impact de la récession économique planétaire sur le transport maritime et de la difficulté à intéresser un partenaire solide.

«Le CN s'est révélé un excellent partenaire de Maher au Port de Prince Rupert en Colombie-Britannique, a déclaré John Buckley, président de Maher Terminals. Nous sommes heureux de pouvoir compter sur cette relation cruciale sur la côte Est du Canada.»

Le président de MIT, Paul Martin, a indiqué : «Le termi-

Maher Terminals commits to Nova Scotia box facility

Melford International Terminal (MIT) announced on July 7 that it has signed an agreement with New Jersey-based Maher Terminals under which the latter will become a shareholder and operator of a new, deepwater container terminal at the Strait of Canso. The ambitious facility will target future trade between North America and emerging Asian markets via the Suez Canal.

What will be known as Maher Melford Terminal will connect to key interior

markets through intermodal rail service provided by Canadian National Railway.

Maher Terminals presently operates box terminals at Port Elizabeth, New Jersey and at Prince Rupert, northern British Columbia.

A press release stated that "the parties intend to commence commercial operations by 2013, or as required by market demand."

When Phase 1 of the project is completed, the US\$350 million terminal will comprise two berths, with initial planned capacity of 1.5 million TEU annually.

Originally, MIT had planned to open the terminal by early 2011, but the ambitious project was reportedly delayed by the impact of the global economic downturn on shipping and on efforts to nail down a strong partner, according to industry observers.

"CN has proven to be an excellent partner with Maher at the Port of Prince Rupert in British Columbia," said John Buckley, President of Maher Terminals. "We look forward to building upon that crucial relationship on Canada's East Coast."

MIT president Paul



Artist rendering of the planned Maher Melford terminal at the Strait of Canso.

Rendu d'artiste du futur Maher Melford Terminal dans le détroit de Canso.



NAVTECH
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

**SODERHOLM
MARITIME
SERVICES INC.**

-  • 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

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

nal sera, à bien des égards, une version côte Est du terminal de Prince Rupert.»

MIT, basé à Halifax, aménage actuellement un terminal à conteneurs de 315 acres, une installation ferroviaire intermodale sur les quais et un parc logistique de 1 500 acres du

côté continental du détroit de Canso. Le nouveau terminal aura des postes à quai offrant une profondeur de 60 pieds au niveau moyen à marée basse, un chenal d'une profondeur de 100 pieds libre de glace et il n'y aura aucune restriction de tirant d'air.

Martin concurred: 'This terminal will, in many ways, be an East Coast version of Prince Rupert.'

Halifax-based MIT is developing a 315-acre container terminal, an intermodal on-dock rail facility and a 1,500-acre

logistics park on the mainland side of the Strait of Canso. It will feature deep water berths of 60-ft draft at mean low water, an ice-free 100-ft deep channel and no air draft restrictions.

McCain réclame l'abrogation de la Jones Act

Le sénateur républicain et ancien candidat aux présidentielles, John McCain, a présenté une loi pour abroger la Jones Act de 1920 qui exige que le transport maritime de toutes les marchandises entre des ports des États-Unis soit réservé exclusivement à des navires construits aux États-Unis, appartenant à des Américains et armés par des équipages étasuniens.

Les transporteurs canadiens des Grands Lacs accusent depuis des décennies la Jones Act de faire obstacle au libre-échange tandis que la Lake Carriers Association de Cleveland la défend farouchement. Des pays étrangers comme l'Australie, le Japon et l'Union européenne ont également vainement tenté d'inclure des modifications à la Jones Act dans les négociations commerciales.

Toutefois, selon les observateurs, les liens de longue date de membres du Congrès avec les syndicats de gens de mer et les puissants lobbies étasuniens des chantiers maritimes pourraient encore sauver la Jones Act.

Dans un éditorial du 25 juin, l'influent *Washington Post* titrait que la Jones Act n'était plus utile. On pouvait lire dans l'article que «les transporteurs maritimes et les syndicats se félicitent d'être soustraits à la concurrence étrangère».

Et l'auteur ajoutait : «Si FedEx peut transporter du fret au pays à bord d'Airbus construits en Europe, pourquoi

un navire construit disons, au Canada, ne pourrait-il pas transporter du blé de Los Angeles à Honolulu?»

Le sénateur McCain a profité de la fuite catastrophique de pétrole de BP dans le golfe du Mexique pour dénoncer les restrictions frappant les navires étrangers. «Le mieux serait d'abroger définitivement la Jones Act pour stimuler l'économie et permettre aux consommateurs d'épargner des centaines de millions de dollars», a-t-il fait valoir.

Le sénateur a accusé la Jones Act d'avoir entravé les efforts pour juguler la fuite de pétrole de la plateforme pétrolière de BP parce qu'elle oblige les navires étrangers à obtenir des dérogations avant d'intervenir.

Selon l'amiral Thad Allen de la Coast Guard, plusieurs offres étrangères ont été déclinées parce que les navires «ne correspondaient pas aux besoins pour l'intervention».

L'amiral a ajouté que les navires étrangers n'avaient pas besoin de dérogation en haute mer pour aider à afin de circonscrire la nappe de pétrole. «En dehors des eaux de l'État, soit à plus de trois milles des côtes, les navires n'ont pas besoin de dérogation.»

McCain pushes Jones Act repeal

Republican senator and former presidential candidate John McCain has introduced legislation to dismantle the 1920 Jones Act, which requires that all goods transported by water between U.S. ports be carried only on ships built, owned and crewed by U.S. entities.

Canadian Great Lakes carriers have for decades criticized the Jones Act for hindering free trade while the Cleveland-based Lake Carriers Association has strongly supported the legislation. Foreign countries such as Australia, Japan and members of the European Union have also sought in vain

and labor unions love the way it shields them from foreign competition."

The *Washington Post* also commented: "If FedEx can move cargo across the country in European-made Airbuses, why can't a boat built in, say, Canada ship wheat from Los Angeles to Honolulu?"

Senator McCain used the BP oil spill disaster in the Gulf of Mexico, which put the spotlight on foreign shipping restrictions, to expand the agenda. He argued that "the best course of action is to permanently repeal the Jones Act in order to boost the economy, saving consumers hundreds of millions of dollars."

The senator charged that the Jones Act has hampered efforts to stem the flow of oil from the BP oil platform as foreign vessels can only assist if granted waivers.

Coast Guard Admiral Thad Allen said that several foreign offers were turned down because they "did not fit the needs of the response."

He added foreign vessels operating offshore to contain the spill did not need waivers. "If the vessels are operating outside state waters, which is three miles and beyond, they don't require a waiver."

For its part, the U.S.



John McCain

to integrate Jones Act changes into world trade negotiations.

But long-standing Congressional ties with powerful U.S. shipyard lobbies and seafarer unions could again shield the Jones Act from repeal, industry observers say.

In an editorial on June 25, the influential *Washington Post* headlined: "The Jones Act has outlived its usefulness." It affirmed that "shipping businesses

Pour sa part, la U.S. Maritime Administration (MARAD) affirmait fin juin : «Jusqu'à maintenant, la Jones Act n'a ni empêché ni retardé la mobilisation de ressources utiles».

Le Maritime Cabotage

Task Force, un groupe de pression, a soutenu que l'Open America's Waters Act que propose M. McCain ne ferait que mettre plus d'Américains en chômage.

Maritime Administration (MARAD) declared in late June that "to date, the Jones Act has not prevented or delayed the mobilization of useful assets."

The lobbying group,

the Maritime Cabotage Task Force, has claimed that Mr. McCain's proposed Open America's Waters Act would "only put more Americans out of work."

Toledo mise sur de nouvelles grues pour attirer les conteneurs

Le Port de Toledo sur le lac Érié a acquis deux nouvelles grues portuaires mobiles Liebherr qui vont permettre à ce port étasunien des Grands Lacs de manutentionner plus de conteneurs, en sus des marchandises en vrac, des marchandises diverses et des cargaisons spéciales.

Il n'y a actuellement de service régulier de conteneurs dans aucun port des Grands Lacs, mais les grues ont été choisies en fonction de futures cargaisons conteneurisées.

«Nous nous employons à mettre sur pied avec les ports d'entrée de l'Est du Canada des liaisons conteneurisées qui seraient assurées soit par des navires de petit tonnage soit par des barges», a déclaré Joe Cappel, directeur de l'Expansion des cargaisons à la Toledo-Lucas County Port Authority. «Grâce à ces grues, Toledo va être en bonne position pour accueillir des mouvements conteneurisés.»

Les fonds pour l'achat des grues ont été puisés dans les ressources de l'American Recovery and Reinvestment Act, administrées par le département des Transports de l'Ohio.

Plus tôt en juin, cinq nouvelles grues à grande portée ont été livrées au Midwest Terminals de Toledo. Leur destination finale : le nouveau Northwest Ohio Intermodal Terminal construit dans le réseau intermodal de CSX à North Baltimore, à 70 km environ de Toledo. La nouvelle plaque tournante intermodale sera un élément clé du National Gateway, partenariat

public-privé qui mise sur une plus grande utilisation des trains à deux niveaux pour relier le Nord-Ouest de l'Ohio au reste des États-Unis.

The Port of Toledo on Lake Erie has dedicated two new Liebherr mobile harbour cranes aimed at allowing the U.S. Great Lakes

port to handle more containers as well as bulk, break-bulk and project cargo.

Regular container service does not currently exist in with any U.S. port on the Great Lakes, but the cranes were selected in anticipation of future container cargo.

"We are working on developing container services to the gateway ports of Eastern Canada, either by handy-sized vessels or barges," said Joe Cappel, director of cargo development for the Toledo-Lucas County Port Authority. "These cranes will put Toledo in a good position to handle container trade."

Funding for the purchase of the cranes was supplied from American Recovery and Reinvestment Act resources, administered by the Ohio Department of Transportation.

Earlier in June, five new wide-span cranes were delivered to Midwest Terminals in Toledo. Their final destination: the new Northwest Ohio Intermodal Terminal being built within CSX's intermodal network in North Baltimore, some 70 kms from Toledo. The new intermodal hub will be a key component of the National Gateway, a public-private partnership to link Northwest Ohio with the rest of the US through increased use of doublestack trains.



View of Lake Erie Port of Toledo which recently took delivery of two Liebherr mobile harbour cranes.

Vue du Port de Toledo sur le lac Érié qui prenait dernièrement livraison de deux grues portuaires mobiles Liebherr

CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

14 et 15 SEPTEMBRE

5^e Conférence Annuelle Maritime Canadienne

Hotel Fairmont Queen Elizabeth
Montreal, QC, Canada
jplume@joc.com

19 au 23 SEPTEMBRE

AAPA Annual Convention

Halifax, NS, Canada
marketing@portofhalifax.ca

26 au 29 SEPTEMBRE

Association des Transports du Canada Congrès et Exposition Annuels de 2010

Halifax, NS, Canada
www.tac-atc.ca

27 et 28 SEPTEMBRE

East Coast Maritime Conference

Hotel Regency
Jersey City, NJ, USA
jplume@joc.com

4 au 8 OCTOBRE

FIATA World Congress

Queen Sirikit National Convention Center
Bangkok, Thailand
www.fiata.com

12 au 14 OCTOBRE

21st Breakbulk USA Transportation Conference & Exhibition

Hilton Americas Houston
& George R. Brown Convention Center
Houston, TX, USA
klawrence@joc.com

19 et 20 OCTOBRE

WESTAC Semi-Annual Meeting

Deerfoot Inn
Calgary, AB, Canada
lbaratta@westac.com

14 au 16 NOVEMBRE

Intermodal Expo

Fort Lauderdale, FL, USA
www.intermodal.org

15 et 16 NOVEMBRE

3rd Annual Arctic Shipping North America Conference

Montréal, QC, Canada
www.arcticshippingsummit.com
paul.skinner@informa.com

30 NOVEMBRE au 2 DÉCEMBRE

Intermodal Europe 2010

Amsterdam, Pays-Bas
www.intermodal-events.com

SEPTEMBER 14-15

5th Annual Canada Maritime Conference

Fairmont Queen Elizabeth Hotel
Montreal, QC, Canada
jplume@joc.com

SEPTEMBER 19-23

AAPA Annual Convention

Halifax, NS, Canada
marketing@portofhalifax.ca

SEPTEMBER 26-29

Transportation Association of Canada Annual Conference and Exhibition

Halifax, NS, Canada
www.tac-atc.ca

SEPTEMBER 27-28

East Coast Maritime Conference

Hotel Regency
Jersey City, NJ, USA
jplume@joc.com

OCTOBER 4-8

FIATA World Congress

Queen Sirikit National Convention Center
Bangkok, Thailand
www.fiata.com

OCTOBER 12-14

21st Breakbulk USA Transportation Conference & Exhibition

Hilton Americas Houston
& George R. Brown Convention Center
Houston, TX, USA
klawrence@joc.com

OCTOBER 19-20

WESTAC Semi-Annual Meeting

Deerfoot Inn
Calgary, AB, Canada
lbaratta@westac.com

NOVEMBER 14-16

Intermodal Expo

Fort Lauderdale, FL, USA
www.intermodal.org

NOVEMBER 15-16

3rd Annual Arctic Shipping North America Conference

Montreal, QC, Canada
www.arcticshippingsummit.com
paul.skinner@informa.com

NOVEMBER 30-DECEMBRE 2

Intermodal Europe 2010

Amsterdam, Netherlands
www.intermodal-events.com

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



Nous avons eu le plaisir d'accueillir 53 nouveaux membres lors de la cérémonie de remise des diplômes du 15 mai dernier à l'Institut maritime du Québec.

Cinq d'entre eux ont terminé le programme Technologie de l'architecture navale, 22 celui de Navigation, dix en Techniques de génie mécanique de marine, 4 pour le programme Techniques de la logistique du transport et 12 termineront leur programme en Plongée Professionnelle en août prochain.

L'AGGIMQ a voulu souligner la réussite scolaire, la ténacité et l'implication des

finissants de l'I.M.Q. en remettant deux bourses de 250 \$ chacune. Sur la première photo, Bruno Beaulieu remet la bourse à Samuel Larocque, étudiant du programme Techniques Génie mécanique de marine; le deuxième récipiendaire est Jean-Philippe Thomerson, étudiant du programme de Navigation.

Nous vous rappelons que notre concours de logo est toujours d'actua-

lité! Il est ouvert à tous les membres de l'AGGIMQ. Pour plus de détails, consultez le site www.aggimq.ca, à la section «nouvelles». Profitez-en pour vous inscrire à la *newsletter*, si ce n'est pas encore fait.

Lors de la dernière réunion annuelle, nous avons discuté de la possibilité d'inclure, lors de nos réunions, une brève présentation technique ou politique reliée au domaine maritime. Les membres intéressés à proposer une idée ou un conférencier peuvent le faire en contactant le comité à l'adresse info@aggimq.ca.



www.aggimq.ca

AGGIMQ • Bulletin de cotisation 2010

Cotisation : 45 \$ (Couple de gradués : 65 \$)

Nom : _____

Adresse : _____

Code postal : _____

Téléphone : _____

Courriel : _____

Graduation de l'IMQ

Anné : _____

Concentration : _____

Employeur et fonctions : _____

Prrière 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

☐ Je ne désire pas m'inscrire à la NEWS LETTER du site Internet de l'AGGIMQ

ANNONCEURS



ADVERTISERS

ADMINISTRATION PORTUAIRE DE HAMILTON	65
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE PORT ALBERNI.....	24
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE WINDSOR	30
ALGOMA TANKERS.....Couverture extérieure arrière	
BFL CANADA	30
CSEM – CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME.....	17
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	35
CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT..	11
DILTS PISTON HYDRAULICS	10
FEDNAV	61
GROUPE DESGAGNÉS	38
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	17
LLOYD'S REGISTER NORTH AMERICA.....	1
LOGISTEC CORPORATION	25
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION.....	44
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE.....	75
OMI – ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE	Couverture intérieure arrière
OCEANEX	43
PORT DE BELLEDUNE	42
PORT DE MONTRÉAL	46
PORT DE SEPT-ÎLES	37
PORT DE THUNDER BAY	66
PORT DE TROIS-RIVIÈRES.....	39
PORT METRO VANCOUVER.....	23
PORT OSHAWA.....	31
ROHDE & LIESENFELD CANADA.....	60
SIMEC – SOCIÉTÉ D'INTERVENTION MARITIME EST DU CANADA.....	10
SMT – SEAWAY MARINE TRANSPORT	Couverture intérieure avant
SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	75
TORONTO PORT AUTHORITY	27
TRANSPORT ROBERT.....	40-41
ULS - UPPER LAKES GROUP.....	63
URGENCE MARINE	73

ALGOMA TANKERS.....	Back cover
BFL CANADA	30
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS	11
DILTS PISTON HYDRAULICS	10
ECRC – EASTERN CANADA RESPONSE CORPORATION	10
FEDNAV	61
GROUPE DESGAGNÉS	38
HAMILTON PORT AUTHORITY	65
IMO-INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION.....	Inside back cover
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	17
LLOYD'S REGISTER NORTH AMERICA.....	1
LOGISTEC CORPORATION	25
MSRC – MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE	17
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION.....	44
NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE	75
OCEANEX	43
PORT ALBERNI PORT AUTHORITY	24
PORT METRO VANCOUVER.....	23
PORT OF BELLEDUNE	42
PORT OF MONTREAL	46
PORT OF SEPT-ÎLES.....	37
PORT OF TROIS-RIVIÈRES.....	39
PORT OSHAWA.....	31
ROBERT TRANSPORT.....	40-41
ROHDE & LIESENFELD CANADA.....	60
SMT - SEAWAY MARINE TRANSPORT.....	Inside front cover
SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	75
THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION	35
THUNDER BAY PORT AUTHORITY	66
TORONTO PORT AUTHORITY	27
ULS - UPPER LAKES GROUP.....	63
URGENCE MARINE	73
WINDSOR PORT AUTHORITY	30

LSA Code

Life-saving Appliances

2010 Edition



NOW AVAILABLE
FROM YOUR LOCAL DISTRIBUTOR

IMO  INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION

PUBLISHING

www.imo.org

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

