

No 59

Maritime Magazine

THE GREAT LAKES/ST. LAWRENCE SYSTEM

PERSPECTIVES 2011 OUTLOOK

LE RÉSEAU GRANDS LACS-SAINT-LAURENT



PROFILE/PROFIL

LOGISTEC

**SMT unveils next
generation bulk carriers**

**SMT dévoile des vraquiers
de la prochaine génération**

8,95 \$



7

71766

85866

1

59

Mieux faire aujourd'hui

Seaway Marine Transport continue de se faire un devoir de fournir un transport maritime sécuritaire et respectueux de l'environnement comme le montre la récente livraison de l'Algobay, fraîchement remis à neuf.

Avec sa toute nouvelle avant-coque, ses machines principales et auxiliaires neuves, ses dispositifs de ballastage et d'autodéchargement automatiques ultramodernes et ses systèmes de navigation de passerelle évolués, l'Algobay est une parfaite illustration des plus récentes technologies maritimes.

Les investissements que Seaway Marine Transport fait aujourd'hui montrent bien son souci de garantir pour demain un transport maritime sécuritaire et respectueux de l'environnement. Seaway Marine Transport, le choix des expéditeurs avisés.

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

Pour faire plus demain



Marine Transport



Doing More Today

Seaway Marine Transport continues to demonstrate its commitment to providing safe environmentally compatible Marine Transportation through the recent delivery of the rebuilt M/V Algobay.

The Coastal Class M/V Algobay equipped with an entirely new forebody section, new main engines and auxiliary power, state of the art automated self-unloading and ballasting equipment and advanced bridge navigation systems exemplifies the latest in marine technologies.

Seaway Marine Transport's investments today are clear evidence of its commitment to the future of safe environmentally compatible Marine Transportation.

**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'Algobay traverse le canal de
Panama lors de son voyage inaugural.**

**Algobay's maiden voyage
transiting the Panama Canal**

LESSON NO. 27



PUT THINGS WHERE THEY BELONG

We always do. In fact, the experienced crews aboard our fleet of modern self-unloaders are known for their tidiness. They place their cargoes with no dust, spills or mess — just the way host customers like it.

Canada Steamship Lines, the fleet with good cargo handling manners — have us over today!

Canada Steamship Lines
759 Square Victoria, Montreal (Qc)
Canada H2Y 2K3
Tel: 514.982.3800 • Fax: 514.982.3910
info@cslmtl.com
www.csllcan.ca



Canada Steamship Lines
A DIVISION OF CSL GROUP INC.

Éditeur / Publisher:

Pierre Terrien

pterrien@maritimemag.com

Rédacteur en chef / Editor:

Leo Ryan

lryan@maritimemag.com

Collaborateurs / Contributing editors:

Alison Bates, Bill Beck, Paul Beesley, Michael Broad, Stephen J. Brooks, Stephen Brown, Richard Corfe, Raymond Johnston, Marie Letellier, Andrew Livingstone, Carroll McCormick, Pierre Métivier, Leo Quigley, Wylie Spicer, Allan Swift, Nicole Trépanier

Traducteurs / Translators:

Joanne McCracken, Yvan Rompré

Révisure / Proofreader:

Marie-Andrée L'Allier

Infographiste / Electronic publishing:

Denis Landry Contrasté

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

7 SMT unveils next generation bulk carriers

SMT dévoile des vraquiers de la prochaine génération

CHRONIQUES / COLUMNS

11 FIRST WATCH PREMIÈRE BORDÉE

Leo Ryan

16 ATLANTIC HORIZONS ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE

Andrew Livingstone

18 PACIFIC HORIZONS ÉCHOS DU PACIFIQUE

Leo Quigley

21 CHAMBER OF MARINE COMMERCE CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME

Stephen J. Brooks

24 SHIPPING FEDERATION OF CANADA FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA

Michael Broad

COUVERTURE / COVER

As in the past, the winter edition of Maritime Magazine offers a large dossier on the Great Lakes/St. Lawrence System, which is currently rebounding from the recession. As usual, we look at developments on both the U.S. and Canadian sectors of the great North American waterway. Our industry profile this year features Logistec Corporation, a major player that will be celebrating its 60th anniversary in 2012.

*The cover photo shows the Welland Canal in full activity, with Algoma Central Corporation's **Algosea** in the foreground.*

Comme par le passé, le numéro d'hiver du *Maritime Magazine* contient un volumineux dossier sur le réseau Grands Lacs-Saint-Laurent, qui émerge de la récession. Comme à l'habitude, nous surveillons l'évolution de la situation dans les secteurs canadiens et étasuniens de cette grande voie de navigation nord-américaine. Notre portrait d'entreprise met cette année en vedette Logistec Corporation, qui y joue un rôle dominant et qui célébrera son 60^e anniversaire en 2012.

La photo de la page couverture montre le canal Welland en pleine activité, avec l'**Algosea** d'Algoma Central Corporation au premier plan.

Photo: Paul Beesley/www.shipphotos.com

26 Dossier

GREAT LAKES/ST. LAWRENCE SYSTEM LE RESEAU GRANDS LACS-SAINT-LAURENT



*Cargo rebounding
for Seaway carriers*

**La situation
des transporteurs de la
Voie maritime s'améliore**

Leo Ryan • Bill Beck

64 Profil/Profile

LOGISTEC

*Logistec steers
agile course
of 'growing profitably'*

**Logistec maintient
le cap sur la
«croissance rentable»**

Leo Ryan



82

Conférence
L'Arctique canadien
manque
d'infrastructures
maritimes

Conference
Canadian Arctic
*Lack of marine
infrastructure*

Leo Ryan

97 JOURNAL

106

Calendar of Events

Calendrier des événements

107

*La page de
l'AGGIMQ*

108

Advertisers

Annonces



Rencontre internationale de QUÉBEC

Définir la relation ville-port de demain

10 au 12 avril 2011

International meeting in QUÉBEC

Defining tomorrow's city-port relationship

April 10 to April 12, 2011

Un enjeu majeur

D'être située dans un corridor maritime constitue un facteur essentiel d'ouverture, d'échanges et de prospérité pour une grande ville. Son avenir est alors étroitement lié à celui de son port et tous deux sont appelés à tirer parti de ce que le corridor leur offre comme intégration au transport maritime international.

Comment port et ville, de concert avec leurs usagers, peuvent-ils contribuer à leur développement mutuel au cœur de ce corridor, dans une perspective de développement durable ? Quel modèle de gouvernance les gestionnaires des villes et des ports auront à établir, conjointement, pour affronter les défis de demain ? Comment être économiquement prospère et agir de façon écologiquement et socialement responsable ?

C'est ce que la *Rencontre internationale de Québec* mettra en évidence, notamment à travers le corridor Saint-Laurent - Grands Lacs, avec la contribution de plusieurs grandes villes portuaires du monde et des représentants de l'industrie maritime et du développement urbain.

L'objectif à atteindre :

Travailler en concertation avec les opérateurs de l'industrie maritime et les développeurs de la vie urbaine, pour mettre de l'avant, dans les corridors maritimes, des propositions concrètes et ambitieuses pour une relation ville-port porteuse d'excellence, de création de richesse et de qualité de vie, dans un contexte de développement durable.

Un événement, une date à inscrire à votre agenda !

A major issue

To be located on a seaway constitutes for any major city an essential factor of expansion, exchanges and prosperity. Its future is thus closely linked to that of its port and together they are called upon to benefit from the opportunities which this fact allows for creatively integrating the international maritime transport system.

How can City and Port, along with their users, contribute to their common development within the corridor to the future of durable development? What Governance Policy must these cities and ports develop, in partnership, to face the challenges of tomorrow? How can one be both prosperous as well as environmentally and socially responsible?

That is what the *International Quebec City Meeting* will spell out with particular reference to the St. Lawrence - Great Lakes corridor by calling on the experience of many of the great port cities of the world and the contribution of representatives from the maritime industry and the social sector.

The task ahead :

To work together with the business leaders in the maritime industry and the planners of urban development to put forward, for the maritime corridors, concrete and ambitious proposals to create effective city/port relationships that can ensure economic wealth and quality of life within a framework of Durable Development.

An event and date to be entered in your agenda!

Pour plus d'information / For more information:

www.ccquebec.ca/riqvp

418 692-3853, poste / ext. 221

riqvp@ccquebec.ca

Une initiative de / An initiative from:



Avec l'appui de / With the support of:



Great Lakes Market



Great Lakes via Port of Québec

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

15m

of water at low tide /
last deepwater port

Canada



PORT DE
OF **QUÉBEC**

www.portquebec.ca

Life-Saving Appliances including **LSA** Code

2010 EDITION



IMO  INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION
PUBLISHING

visit www.imo.org for your local distributor

The Future of
Shipping
in the Great Lakes

Seaway Marine Transport Announces the Next Generation of Great Lakes Bulk Carriers

These new vessels will significantly reduce the environmental footprint of Great Lakes dry bulk carriers.

Consistent with our commitment to environmental sustainability, **Seaway Marine Transport** will be introducing a series of new vessels to our existing fleet in 2013.

The new vessels – to be called the **Equinox Class** – will include both self-unloaders and gearless bulk carriers. Developed by our owners, Algoma Central Corporation and Upper Lakes Shipping, together with representatives from Seaway Marine Transport and a team of world class vessel designers, architects, engineers and researchers, these state-of-the-art vessels represent the next generation of Great Lakes bulk carriers.

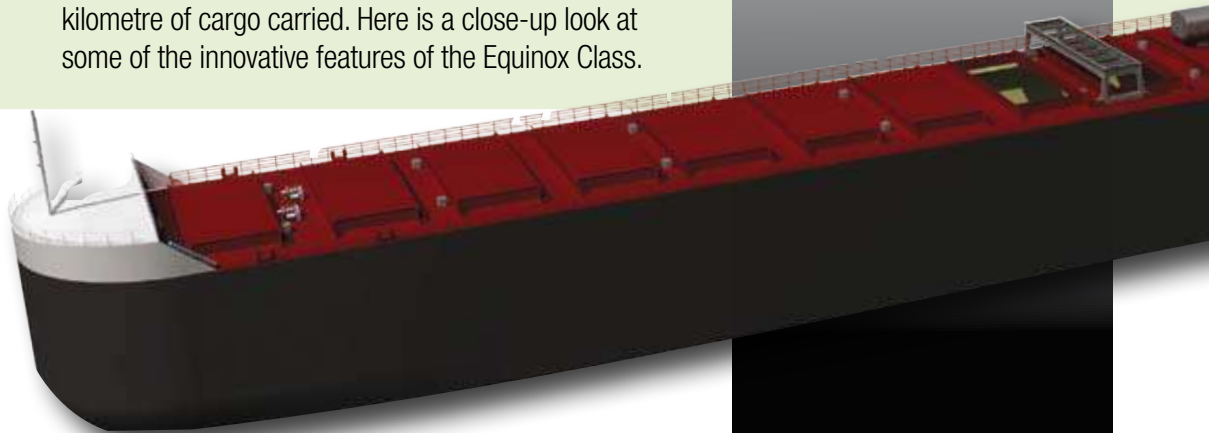
EQUINOX
CLASS



Seaway Marine
Transport Announces
New Great Lakes
Dry Bulk Carriers

The new face of responsible marine transportation

The **Equinox Class** design balances hull form, power and speed with cargo-carrying capability for optimal performance and environmental efficiency. The new ships will emit an average of 40% less air emissions per tonne-kilometre of cargo carried. Here is a close-up look at some of the innovative features of the Equinox Class.



1 Optimized hull form

The optimized high displacement hull form minimizes resistance and ensures maximum efficiency and performance of the optimized propeller. Combined with an energy-recovering rudder, these features produce more speed with less power, which translates into superior fuel efficiency and reduced emissions.

2 Advanced Tier II compliant engines

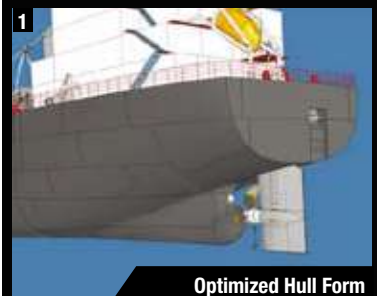
The state-of-the-art electronically controlled engines will generate significantly less air emissions. Combined with other efficiency gains, emissions will be reduced by about 40% per tonne-km compared to existing vessels.

3 Energy-efficient ships

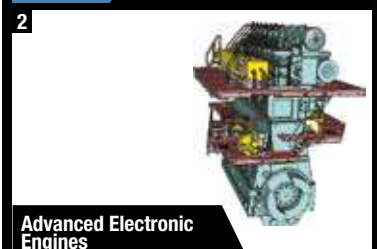
Heat from exhaust gas emissions is recovered, reducing use of the thermal oil heater. Energy-efficient lighting is installed wherever possible. The heated fuel oil tanks are grouped together and separated from the ship's hull for safety and to avoid heat loss. Underwater "hard coatings" on the hull reduce friction and power requirement, maximizing efficiency.

4 Exhaust scrubbers

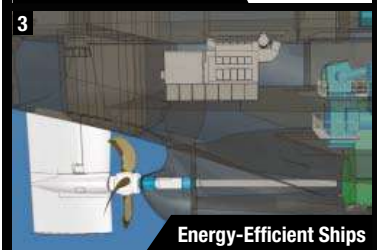
The new engines are capable of burning low-sulphur fuels but are designed to use residual fuels in combination with scrubbers. Scrubbers remove almost 100% of the sulphur content from the exhaust and 80% of particulate-matter emissions. New regulations for engine exhaust scrubbers are pending and technology is still in development. Once regulations are finalized we will have the necessary room to install scrubber technology.



Optimized Hull Form



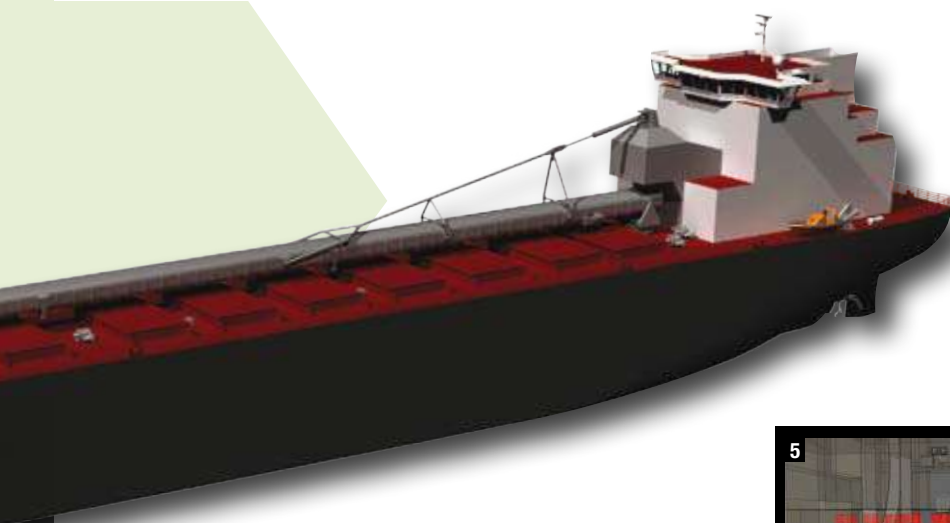
Advanced Electronic
Engines



Energy-Efficient Ships



Exhaust Scrubbers



The new vessels will be able to carry more cargo at increased speeds while using less energy.

5 Ballast water

The design also allows space for installation of future ballast water treatment solutions. Tank design and coatings maximize ballast flow and minimize the build-up of sediment in the tanks.

6 Residue minimizing cargo holds

The cargo holds are designed to minimize cargo accumulation and facilitate cleaning. All hopper slopes are lined and any exposed steel is coated with impact and abrasion-resistant epoxy.

7 Cargo spillage control

An enclosed self-unloading boom and variable-speed discharge belt system help to control cargo spillage and residues on the ship and in the environment.

8 Dedicated wash water holding tanks

All ships have dedicated wash water holding tanks to control water discharges in environmentally sensitive areas. Even deck run-off can be captured and directed to these wash water tanks.

9 Advanced wastewater management technology

■ Integrated bilge water management system

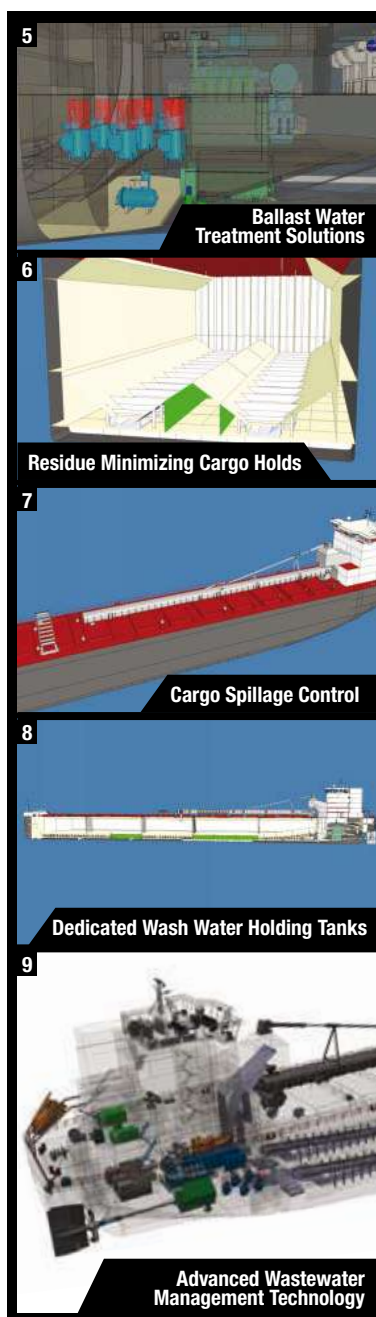
The bilge water management system is designed to reduce oily residues at source. It features mechanical seals on all pumps and engineered drainage systems to capture potential leakage. Any oily residues that do occur are treated with a high-efficiency Oily Water Separator.

■ Water-lubricated stern and rudder bearings

Stern and rudder bearings are lubricated with water to eliminate oil leakage from these sources.

■ Water-saving sewage systems

State-of-the-art sewage treatment units treat both black and grey water to the latest standards with minimal water consumption. Vacuum toilets consume 90% less water than conventional flushing toilets. Storage tanks for treated wastes are available for use in environmentally sensitive areas.



Additional Design Features

Safety and habitability

The new vessels feature an ergonomically designed bridge layout and enhanced visibility from all points. **10** All bridge systems can be monitored by one person. Monitors are capable of multiple displays. Low-light and thermal-imaging cameras will be used to improve safety in low visibility situations.

Noise and vibration levels are substantially less than those of today's typical Great Lakes vessel. To further enhance the comfort of crew members, individual cabins will have broadband internet access and satellite television. **11**

Other features:

- Double-hull construction, with oil storage tanks separated from the shell by cofferdams.
- Land-based remote monitoring of vessel position and conditions, and equipment performance.
- Mooring winches located on both sides of the unloading boom slewing trunnion, for operational control on either side of the vessel to improve visibility and safety.
- Fully enclosed freefall lifeboat system allowing safer evacuation for the crew regardless of list and sea condition. **12**

Official Green Passport

The Green Passport for ships is a document that lists all materials known to be potentially hazardous used in the construction of the ship, its equipment and systems. A Green Passport will be prepared for each ship and will accompany it throughout its operating life. This will help ensure the safety of all workers on the vessels and those involved in dismantling the vessel at the end of its life.

Seaway Marine Transport is currently planning the integration of these next-generation vessels into our fleet beginning in 2013.

Seaway Marine Transport
20 Corporate Park Drive
Suite 300
St. Catharines, Ontario L2S 3W2
905.988.2600

Seaway Marine Transport is a partnership of Algoma Central Corporation & Upper Lakes Shipping Inc.



Ergonomic Bridge Design



Habitability and Comfort



Freefall Lifeboat





Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

La multiplication des actes de piraterie alarme les expéditeurs

Depuis quelques années, la piraterie en haute mer s'est beaucoup intensifiée, surtout au large de la côte somalienne. La présence dans le golfe d'Aden de la Force opérationnelle multinationale, dont font partie des navires de la Marine canadienne, n'a pas réussi à faire diminuer de façon marquée les détournements et les attaques des pirates.

Ce serait plutôt le contraire, les navires marchands sont encore plus menacés. Et les rumeurs voulant que certains gangs de pirates aient des liens étroits avec le réseau terroriste Al-Qaïda sont tout aussi alarmantes. Selon les dernières estimations, les pirates somaliens détiendraient actuellement au moins 20 navires et plus de 400 membres d'équipage.

Initialement, les pirates s'en prenaient à de petits bâtiments. Aujourd'hui, leurs cibles de prédilection sont certains des plus gros pétroliers et porte-conteneurs au monde. Des attaques audacieuses sont aussi lancées à plus de 1 000 milles marins de la côte somalienne.

On estime que 20 000 navires marchands transitent annuellement par le passage étroit surnommé «Allée des pirates» qui relie la mer Rouge à l'océan Indien.

La recrudescence de la piraterie a été favorisée par la seconde phase d'une guerre civile qui a laissé sans gouvernement politique ce pays stratégiquement situé sur la Corne de l'Afrique.

La plupart des attaques sont menées à bord de petites embarcations rapides. Les opérations sont de plus en plus sophistiquées. Les embarcations, rapides et fortement armées, sont mises à l'eau depuis des navires mères maquillés en bateaux de pêche pour ne pas être repérés. Les pirates ont des armes automatiques et des grenades propulsées par fusée.

Dans sa revue des incidents survenus dans les neuf premiers mois de 2010, le Bureau maritime international (BMI) de la Chambre de commerce internationale a rapporté que les pirates somaliens s'aventurent de plus en plus loin de leurs côtes. On leur attribue 44 % des 289 actes de piraterie commis sur les mers du monde au cours de la période de 9 mois en question.

Les pirates somaliens sont les auteurs de 35 des 39 détournements de navires commis dans le monde de janvier à septembre. À bord de navires de pêche hauturiers, ils se sont aventurés jusqu'à la mer Rouge où ils ont capturé un chimiquier en juillet 2010.

HMCS Winnipeg patrouillant l'océan Indien afin de protéger les navires de commerce des attaques des pirates.

NCSM Winnipeg patrouillant les eaux de l'océan Indien afin de protéger les navires de commerce des attaques des pirates.

Worsening piracy crisis alarms global shippers

Over the past few years, piracy on the high seas, especially off the Somali coast, has escalated. The presence of the Combined Task Force in the Gulf of Aden, including vessels from the Canadian Navy, has failed to make a serious dent on piracy attacks and hijackings.

If anything, the threat to international shipping has increased. Equally alarming, some pirate gangs are reported to have close links to the al-Qaeda terrorist network. According to the latest estimates, Somali pirates are currently holding at least 20 ships and more than 400 crew members.

Initially, smaller vessels were attacked. Today, the targets of choice are some of the world's biggest tankers and containerships. Audacious attacks are also being staged more than 1,000 nautical miles from the Somali coast.

An estimated 20,000 merchant vessels transit annually in the narrow passage dubbed *Pirate Alley* between the Red Sea and the Indian Ocean.

Facilitating the surge of piracy in the region has been the second phase of a civil war that has rendered virtually politically rudderless the country strategically located on the Horn of Africa. Most of the attacks come from fast-moving small boats. The operations, moreover, are becoming more sophisticated. Motherships posing as fishing vessels to avoid detection, are used to launch the well-armed skiffs that make the attacks. The pirates are armed with automatic weapons and rocket-propelled hand grenades.

In its review of incidents during the first nine months of 2010, the International Maritime Bureau (IMB) of the International Chamber of Commerce reported that Somali pirates intensified their attacks



Department of Defense

*Canadian naval personnel
halting Somali pirates*

Personnel des forces navales canadiennes arrêtant des pirates somaliens.



Department of Defense

Globalement, les pirates ont abordé 128 navires et ont tiré sur 52. Ils ont tué un membre d'équipage, en ont blessé 27 et ont pris 773 otages.

Le cas du couple de retraités britanniques pris en otage

Une de ces prises d'otages a fait les manchettes en Grande-Bretagne. M. et M^{me} Chandler, un couple de retraités du sud de l'Angleterre, ont été kidnappés en pleine nuit, en octobre 2009, alors qu'ils dormaient dans leur yacht mouillé dans l'archipel des Seychelles, à plus de 800 milles à l'est de la côte somalienne et loin des terrains de chasse coutumiers des pirates.

Au terme d'un calvaire de 388 jours de vie dans des tentes, au cœur de la brousse somalienne, avec tout juste assez de nourriture et d'eau pour survivre, les Chandler ont recouvré leur liberté après qu'une rançon de 800 000 \$ eut apparemment été versée. Le couple n'avait pas les moyens de payer une telle rançon – ce serait apparemment le gouvernement provisoire de la Somalie et la diaspora somalienne, désireux d'entretenir de bonnes relations avec les démocraties occidentales, qui l'auraient versée.

Tant que les gouvernements n'auront pas trouvé le moyen de faire échec à la piraterie, les armateurs n'auront guère d'autre choix que de négocier le paiement de rançons aux pirates. Le dilemme est le suivant : on ne peut pas laisser indéfiniment un équipage et un navire entre les mains de pirates avec le risque d'une improbable intervention militaire. Les montants des rançons versées ont atteint les 9 millions de dollars. Et par-dessus le marché, la piraterie a coûté aux assureurs maritimes des centaines de millions depuis deux ans – sans compter les milliards dépensés par les forces navales internationales.

L'automne dernier, à la grande déception de l'Union européenne, le gouvernement du Kenya a fait marche arrière sur la signature d'une entente prévoyant que l'on continuerait de juger dans ce pays les présumés pirates, prétendument parce que les prisons kényanes sont déjà surpeuplées. Des considérations de sécurité nationale seraient également entrées en ligne de compte. Les autorités d'Ottawa avaient également tenté

away from their own coast and accounted for 44% of the 289 piracy incidents on the world's seas during this period.

Carrying out 35 of the 39 ship hijackings worldwide from January to September, Somali pirates used ocean-going fishing vessels to reach as far as the Red Sea, where they hijacked a chemical tanker in July 2010.

Globally, pirates boarded 128 vessels and fired at 52. They killed one crew member, injured 27 and took 773 hostages.

Retired British couple hostage case

One such hostage case commanded considerable attention in Britain. Mr. and Mrs. Chandler, a retired couple from the south of England, were kidnapped in the dead of night in October of 2009 as they slept in their yacht moored in the Seychelles archipelago more than 800 miles east of the Somali coast, far from the usual pirate hunting grounds.

Following an ordeal of 388 days of living in tents deep in the Somali bush with barely enough food and water to survive, the Chandlers found freedom after a reported ransom of \$800,000 was paid. The couple had no means to foot the bill – which was apparently funded by the transitional Somali government and the Somali diaspora anxious to cultivate good relations with Western democracies.

Until governments find an alternative way of combating piracy, shipowners seem to have little choice but to negotiate ransom payments with the hijackers. The dilemma is as follows: one cannot leave a crew and ship in the hands of pirates indefinitely amidst unlikely military intervention. Ransom payments have soared to as high as \$9 million. On top of this, the cost of piracy to marine insurance underwriters has run in the hundreds of millions of dollars in the past two years – not to mention the billions of dollars being spent by international naval forces.

This past fall, to the distress of the European

de négocier un accord analogue qui aurait permis de remettre les pirates capturés par la Marine canadienne aux tribunaux kenyans pour qu'ils passent en jugement.

La politique de libération automatique du Canada

Par ailleurs, la politique d'Ottawa, qui équivaut à une libération automatique après capture, a été critiquée par les spécialistes du droit maritime. La position officielle est la suivante: à moins que les pirates ne soient pris sur le fait et qu'il y ait des témoins en mesure de déposer, on doit les relâcher.

La question a été largement médiatisée en avril 2009, quand un navire de guerre canadien, le **NCSM Winnipeg**, a libéré un équipage entier de pirates qui étaient armés de mitraillettes et munis de grappins au moment de leur capture au large des côtes somaliennes.

Interviewé par le *Maritime Magazine*, le spécialiste canadien du droit maritime William Tetley a déclaré qu'il était irresponsable de relâcher des pirates pris sur le fait (au motif que la preuve serait insuffisante). Il a affirmé que le bâtiment de guerre avait le droit de capturer et de détenir les pirates, puis de les remettre à un tribunal compétent pour qu'ils soient jugés en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Afin de protéger tout particulièrement les convois du Programme alimentaire mondial qui passent par le golfe d'Aden, la France, en collaboration avec l'Espagne, a mis sur pied une opération européenne de sécurité maritime baptisée *Atalante* qui s'est avérée fort efficace, puisqu'aucun navire n'a été attaqué depuis. De plus, dans diverses opérations, la France a arrêté plus de 70 pirates qui avaient attaqué des bâtiments français et les a ramenés en France pour qu'ils y soient jugés.

Les États-Unis ont également adopté la ligne dure. Ainsi, la District Court à Norfolk en Virginie a récemment été appelée à instruire le premier procès pour piraterie intenté depuis la guerre de Sécession de 1861-1865. Cinq prévenus somaliens inculpés de 14 chefs d'accusations ont été condamnés à l'emprisonnement à perpétuité en novembre pour avoir attaqué la frégate **USS Nicholas** en avril dernier.

En novembre également, le Conseil de sécurité de l'ONU a confirmé sa résolution autorisant les États et les organisations régionales à coopérer avec le gouvernement provisoire de la Somalie pour lutter contre la piraterie. Le vote fournit un fondement juridique autorisant les forces armées à pénétrer dans les eaux territoriales de la Somalie et à employer «tous les moyens nécessaires» pour régler le problème, y compris le déploiement de navires de guerre et d'aéronefs militaires et la saisie des bateaux, des armes et du matériel utilisés par les pirates.

Enfin, toujours en novembre, les autorités allemandes ont engagé le premier procès pour piraterie en 400 ans dans ce pays. Dix présumés pirates somaliens ont été accusés d'avoir arraisonné et tenté de détourner un porte-conteneurs allemand. Ils ont été capturés après un échange de tirs entre un navire de guerre hollandais et les envahisseurs.

Reste à voir néanmoins si ce durcissement récent des contre-mesures aura un effet dissuasif sur les actes de piraterie, notamment dans le golfe d'Aden... 

Union, the Kenyan government backed down on an agreement to continue to try suspected pirates, allegedly because Kenya's prisons were already over-crowded. National security concerns were also reportedly an important factor. The Ottawa authorities had tried to work out a similar deal whereby pirates caught by the Canadian navy could be turned over to Kenyan courts for prosecution.

Canada's catch-and-release approach

Meanwhile, what has amounted to a catch-and-release approach by Ottawa has been criticized by maritime law experts. The official position is that unless pirates are apprehended in the act, with witnesses able to testify, they must be released.

The issue drew much public attention in April, 2009 when a Canadian warship, the **HMCS Winnipeg**, captured a boatload of pirates armed with machine guns and grappling hooks off Somalia and subsequently set them free.

Interviewed by *Maritime Magazine*, Canadian maritime law expert William Tetley said "the release of the pirates caught red-handed (on grounds of insufficient evidence) was irresponsible." He affirmed that the naval vessel had the right to capture, hold, and turn over the pirates to an appropriate court for trial under the UN Convention on the Law of the Sea.

To especially protect World Food Programme convoys passing through the Gulf of Aden, France, in partnership with Spain, launched a European maritime security operation called *Atalante* that has proven to be very effective, with no vessels attacked. In addition, in various operations, France has arrested more than 70 pirates who attacked French vessels and brought them back to France for trial.

Similarly, the United States has adopted a hard line, as exemplified by the proceedings at the District Court in Norfolk, Virginia, which recently deliberated on the first piracy case to be tried in the United States since the Civil War of 1861-65. Five Somali defendants facing charges on 14 counts were sentenced in late November to life imprisonment for attacking the frigate **USS Nicholas** last April.

Also in late November, the UN Security Council renewed its resolution authorizing states and regional organizations to co-operate with the Somali transitional government in the fight against piracy. The vote provides a legal basis for armed forces to enter Somalia's territorial waters and use "all the necessary means" to address the problem. This includes the deployment of naval vessels and military aircraft, and the seizure of boats, arms and related equipment used by pirates.

Finally, late November further saw the German authorities begin the first piracy trial in 400 years in the country. Ten alleged Somali pirates were accused of boarding and attempting to hijack a German container ship. They were captured after a Dutch warship exchanged gunfire with the invaders.

Nevertheless, it remains to be seen whether these recent tougher counter-measures will deter continued acts of piracy, notably in the Gulf of Aden... 

Maritime Simulation and Resource Centre

Centre de simulation et d'expertise maritime



COURSES OFFERED BY THE MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE

- Azimuthing Podded Propulsion
- Error Detection and Use of Advanced Radar Techniques in Restricted Waters
- Ship Handling
- ECDIS
- Bridge Resource Management
- Bridge Resource Management for Marine Pilots*
- Emergency Manoeuvring
- Tailor-Made Training in Ship Handling (with or without Tugs)
- Escort Tug Training
- Escort Tug / Pilot Team Training
- LNGC Vessel Handling

* Course approved by the American Pilots' Association

OPERATIONAL RESEARCH STUDIES

A ship simulator is not only an exceptional resource for teaching but it is also an exceptional tool for performing operational research studies. Simulation results, accompanied by informed input by pilots, can provide engineers with reliable analysis.

The Full Mission Bridge Simulator and the 3 new own ship's bridges can be used for:

- evaluating tug requirements and optimal usage;
- extending port operational parameters, e.g. night-time operations and environmental windows;
- evaluating proposed new port developments, e.g. optimal positioning of new berths and jetties, extent of channels and turning basins;
- optimal positioning of aids to navigation.

COURS OFFERTS PAR LE CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME

- Propulsion par hélices orientables en azimuth
- Détection des erreurs et application des techniques radar en eaux restreintes
- Manœuvre des navires
- SVCEI
- Gestion des ressources à la passerelle
- Gestion des ressources à la passerelle adaptée pour les eaux de pilotage*
- Manœuvres d'urgence
- Formation personnalisée à la manœuvre des navires (avec ou sans remorqueur)
- Remorqueur d'escorte
- Équipes pilotes et capitaines de remorqueurs d'escorte
- Manœuvre de LNGC

* Cours approuvé par l'American Pilots' Association

ÉTUDES DE RECHERCHE OPÉRATIONNELLE

Un simulateur de navigation maritime n'est pas seulement une excellente ressource pour la formation, mais c'est aussi un outil exceptionnel pour réaliser des études de recherche opérationnelle. Les résultats des simulations, accompagnés des commentaires éclairés des pilotes, peuvent fournir aux ingénieurs des résultats tangibles pour étayer les projets.

Le simulateur multidisciplinaire et les 3 nouvelles passerelles peuvent servir à :

- évaluer les besoins en matière de remorqueurs et l'usage optimal de ceux-ci;
- étendre les paramètres opérationnels des ports, p. ex. opérations de nuit et fenêtres environnementales;
- évaluer les nouveaux aménagements portuaires proposés, p. ex. localisation optimale des nouveaux postes de mouillage et des nouvelles jetées, étendue des chenaux et des bassins d'évitage;
- déterminer l'emplacement optimal des aides à la navigation.



Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent

Phone: 418 692-0183

Fax: 418 692-4262

info@sim-pilot.com www.sim-pilot.com



KONGSBERG

SIMULATORS FOR THE PERFECT LEARNING ENVIRONMENT

WE PROVIDE:

- SHIPS BRIDGE SIMULATORS
- OFFSHORE SUPPLY VESSEL SIMULATORS
- DYNAMIC POSITIONING SIMULATORS
- ENGINE ROOM SIMULATORS
- CARGO HANDLING SIMULATORS
- BALLAST HANDLING SIMULATORS
- CRANE & WINCH SIMULATORS
- COMMUNICATION (GMDSS) SIMULATORS
- VTS SIMULATORS

MARITIME & OFFSHORE TRAINING

KONGSBERG simulator solutions are based on unrivalled experience with real systems and provide the highest degree of realism in use and appearance.

As an innovator in the world of maritime simulation, we build on more than 35 years of experience with installations in first class training academies and centers worldwide. This enables simulator solutions that are as realistic and user-friendly as possible, with the flexibility to accommodate your specific simulator training needs. With KONGSBERG simulation technology and dedicated support, you can provide the perfect learning environment for your students or crew!

www.km.kongsberg.com



Andrew Livingstone

Emerson milite en faveur d'une «plateforme nord-américaine»

Je suis surpris que David Emerson n'ait pas enlevé ses chaussures pour marteler le pupitre afin de donner plus de résonnance au message qu'il voulait livrer aux délégués présents à la conférence annuelle de l'American Association of Port Authorities (AAPA) à Halifax en septembre.

L'ex-ministre fédéral des Affaires étrangères et du Commerce international n'a pas mis de gants pour dire essentiellement que si l'Amérique du Nord ne se réveille pas, elle devra se satisfaire d'une économie non compétitive et se contenter des miettes laissées par des pays plus dynamiques comme la Chine, l'Inde et le Brésil.

M. Emerson, désigné Personnalité portuaire de l'année par l'AAPA et acteur clé du développement de la Porte de l'Asie-Pacifique, a mis en relief la façon dont la technologie a changé l'économie mondiale où des pays comme la Chine occupent désormais une place prépondérante.

Selon lui, au lieu de prendre le taureau par les cornes pour s'adapter aux changements et demeurer concurrentielle, l'Amérique du Nord montre des signes d'implosion. Il cite à l'appui l'érosion de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA), le protectionnisme et les obstacles croissants à la libre-circulation aux frontières, surtout depuis les attentats du 11 septembre.

L'ALENA est le fondement de la plateforme économique nord-américaine, a-t-il poursuivi, et il est un outil essentiel pour que nous restions concurrentiels avec le reste du monde.

«Le travailleur américain croit que l'ALENA menace son emploi alors que c'est carrément faux et nous devons faire en sorte que cela soit compris», a-t-il déclaré.

Plus d'intégration et de coopération trilatérales

Mais comment faire et par où commencer?

«Cela n'est possible que par la collaboration. Il nous faut réaliser une intégration transfrontalière des transports et de la logistique, nous devons améliorer la plateforme nord-américaine et prendre conscience que c'est un atout commun pour les trois pays et que nous devons travailler ensemble à son développement», a-t-il ajouté.

Cependant, amener les gouvernements des trois pays à reconnaître la nécessité de reconstruire ensemble n'est pas une tâche facile, surtout à une époque où on resserre les contrôles aux frontières et où le régime de réglementation devient plus strict.

Emerson pushes hard for 'North American platform'

I'm surprised David Emerson didn't take off his shoe and pound it on the lectern to emphasis his message to delegates attending the American Association Port Authorities annual conference in Halifax in September.

The former federal minister of foreign affairs and international trade laid it on the line and basically said, among other things, that if North America didn't smarten up it better get comfortable having a non-competitive economy and living off the scraps of more aggressive countries like China, India and Brazil.

Mr. Emerson, the AAPA's Canadian Port Person of the Year and a key person behind the development of the Asia Pacific Gateway, stressed how technology has changed the global economy which has shifted its strength to countries like China.

His message was, instead of going toe-to-toe with the changes and maintaining a competitive position, North America is showing signs of imploding. He supported his theories with comments about an eroding North American Free Trade Agreement, protectionism and growing border issues, especially since the attacks of 9/11.

NAFTA is the basis of the North American economic platform, he said, and represents what is needed to get back on a competitive footing with the rest of the world.

"The American worker thinks NAFTA cost him his job and that is just plain wrong and we need to get people to understand that," he said.

More trilateral cooperation and integration

But how and where do you start?

"We can only do it through collaboration. We need to integrate transportation and logistics across borders, we need to upgrade and recognize that the North American platform is a common asset of three countries and we need to work together to develop it," he said.

But getting governments in the three countries to recognize the need to rebuild collectively is not an easy task especially when borders between the three are being tightened and the regulatory regime becoming more stringent.

Selon M. Emerson, la solution, c'est un effort concerté de tous pour convaincre l'administration et le Congrès des États-Unis, le gouvernement du Canada et celui du Mexique «que c'est la plateforme nord-américaine qui peut nous permettre d'affronter la concurrence mondiale. Sans elle, nous courons à l'échec».

Et au rythme où la technologie continue d'accélérer la croissance de l'économie mondiale, il ne nous reste guère de temps pour changer de stratégie. Selon M. Emerson, il sera bientôt trop tard. «Il est capital que le prochain plan quinquennal contienne des mesures concrètes et significatives, ou du moins qu'on y annonce de telles mesures, pour que les expéditeurs et les investisseurs éventuels puissent commencer à penser en termes de plateforme nord-américaine.»

L'autre terme de l'alternative, c'est de ne rien faire ou de continuer dans la même voie, auquel cas les investissements vont aller en Chine ou en Inde, a prévenu M. Emerson.

La Porte de l'Atlantique a besoin d'une «super-structure»

En se fondant sur l'expérience qu'il a lui-même acquise dans la mise sur pied de la Porte de l'Asie-Pacifique, l'ancien ministre a aussi eu quelques paroles de sagesse concernant les efforts du Canada atlantique pour mettre sur pied une porte de l'Atlantique.

Il a cependant ajouté une note dissonante dans le chœur du Canada atlantique où plusieurs commissions et conseils locaux se livrent une guerre de clochers. «Entendez-vous pour parler d'une même voix, a-t-il déclaré. Cela ne signifie pas nécessairement de favoriser un port plutôt qu'un autre, mais vous devez serrer les rangs parce que si vous ne le faites pas, vous dispersez vos efforts et vous diminuez vos chances d'avoir l'argent du fédéral et d'attirer l'attention. Il est capital que vous collaboriez entre vous.»

M. Emerson a proposé la mise sur pied «d'une super-structure quelconque dont le seul rôle serait de piloter et de faire avancer le dossier de la Porte de l'Atlantique».

Ciblant l'attitude protectionniste qu'on observe dans le Canada atlantique, il a déclaré qu'il fallait y mettre fin parce que les provinces atlantiques ne sont pas en concurrence entre elles, mais plutôt avec des pays qui voient plus loin. «Ils vont nous botter le derrière si nous ne réussissons pas à nous serrer les coudes.»

Sage conseil de la part d'un homme qui a su voir loin... **M**

Mr. Emerson's response is there has to be a concerted effort from everyone to convince the U.S. Congress and administration, the Canadian government and the Mexican government "that the North American platform is the way we deal with global competition. Otherwise we are going to be road kill."

And with the way technology continues to advance global growth, Mr. Emerson says there is not a lot of time to change tactics before things get out of reach. "If we don't get moving in the next five-year

plan with some substantive, meaningful movement or even if you commit to some movement, that's an important step and shippers and people planning their investments can start to think in terms of the North American platform."

The alternative is to do nothing or continue on the same path and those investments will go to China or India, he warns.

Atlantic Gateway concept needs 'a super structure'

Based on his experience in the development of the Asia Pacific Gateway, the former minister also had some words of wisdom for Atlantic Canada in its efforts to develop its own fledgling gateway.

But he struck a chord that is not part of a familiar tune in Atlantic Can-

ada where there are several local gateway commissions and councils all fighting for their individual causes. "Come together in a unified voice," he said. "That doesn't mean you have to favor one port over another but you have got to come together because if you don't you'll fragment your effort in terms of looking for federal dollars and looking for attention. Collaboration amongst each other is critically important."

He suggested the establishment of "some type of a super structure that has no role other than to drive the Atlantic global gateway and move it forward."

He localized the protectionist attitude among Atlantic Provinces and said they must get over that because competition is not with each other but with countries that see the bigger picture. "They are just going to kick our butt if we don't get our act together."

Sound advice from a man who has seen that bigger picture... **M**



David Emerson.



Leo Quigley

Les contacts directs: le secret du succès pour la Porte du Pacifique

À notre époque, il est facile d'envoyer un petit courriel à un client en pensant qu'on a fait le nécessaire pour entretenir de bonnes relations avec lui, ou encore de fournir un numéro joignable nuit et jour en cas de problème en croyant que les plaintes des clients vont être traitées promptement et efficacement.

Ce n'est malheureusement là qu'une illusion. Dans l'environnement commercial moderne, le matériel ou les services que réclament les clients sont essentiels à leurs opérations. En fait, vous êtes pour eux un véritable partenaire dans leurs activités commerciales.

De bons rapports avec la clientèle exigent que vous-même ou un membre de votre personnel compreniez ses besoins particuliers et sachiez comment régler les problèmes quand ils se présentent.

Les clients ont besoin de plus que ce que peuvent fournir la plupart des centres d'appel. Ils ont besoin de quelqu'un qui a l'autorité nécessaire pour régler un problème sur-le-champ. Et s'ils se trouvent dans des fuseaux horaires différents, il faudra probablement que la solution leur soit offerte au beau milieu de la nuit et dans une langue qu'ils peuvent comprendre.

La technologie des communications moderne peut faire beaucoup de choses mais elle ne vaudra jamais une

Direct contacts enhance progress of the Pacific Gateway

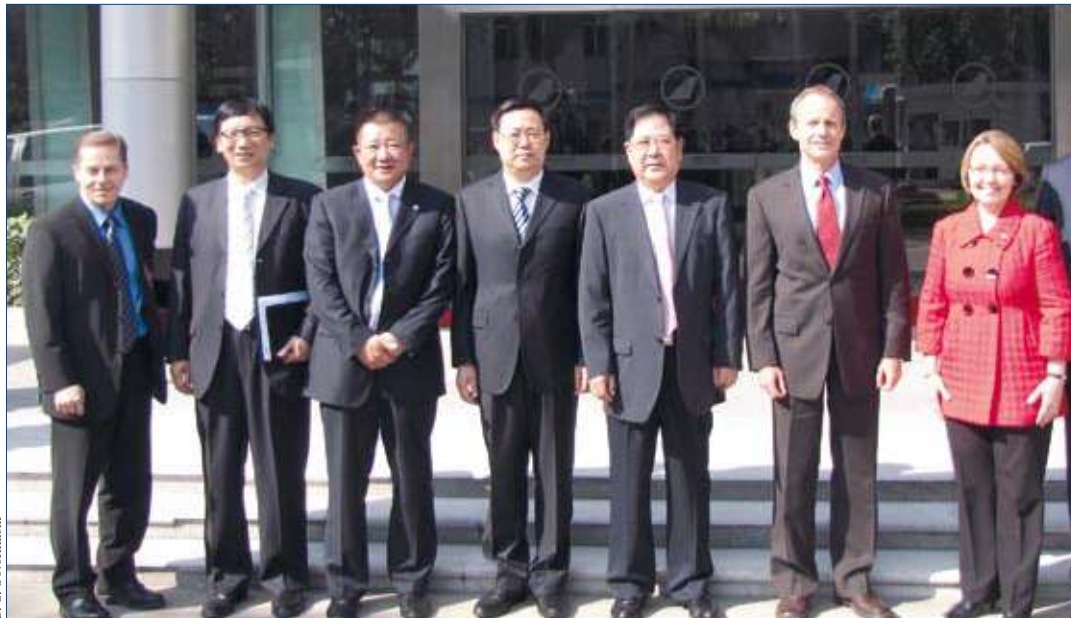
In this day and age, it's easy to send a quick e-mail to a customer and feel you've done what's necessary to maintain good customer relations. Or, to provide a number they can call anytime night or day if they have a problem and then feel confident that their complaints are being handled quickly and efficiently.

Unfortunately, neither represents reality. In today's business climate the materials or services your customers require are an essential part of their business. In fact, you're very much a partner in their business.

To have a successful relationship with your customer you, or someone on your staff, needs to understand the unique requirements of their business and how to resolve a problem when one arises.

They need something more than most call centres can provide. They need someone with sufficient authority to solve a problem on the spot. And, if time zones are involved, they will probably have to solve it in the middle of the night and in a language your customer can understand.

While today's communications technology can do many things, it can't replace a face-to-face meeting



B.C. Transportation Minister Shirley Bond and federal Pacific Gateway Minister Stockwell Day and Asia trade mission participants meet with China Southern Airlines officials.

Shirley Bond, ministre des Transports de la C.-B., Stockwell Day, ministre de la Porte d'entrée du Pacifique, et les participants à la mission commerciale en Asie rencontrent des dirigeants de China Southern Airlines.

rencontre face à face et une bonne poignée de main. Pas plus qu'elle ne peut remplacer, pour votre client, une rencontre sur son propre terrain avec quelqu'un qui a l'autorité nécessaire pour régler rapidement un problème.

La récente mission commerciale en Asie

C'est essentiellement pour cela que la mission commerciale de 10 jours en Corée, au Japon, à Hong Kong et en Chine de la Porte d'entrée du Pacifique valait bien l'effort et la dépense et mérite d'être répétée. On retrouvait parmi les participants des dirigeants de Port Metro Vancouver, du Port de Prince Rupert, du CN, du Chemin de fer Canadien Pacifique, du Burlington Northern Santa Fe Railway et de l'Aéroport international de Vancouver, de même que la ministre des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique, l'honorable Shirley Bond.

Au cours du voyage, le groupe a rencontré des représentants de POSCO, quatrième producteur d'acier du monde,



B.C. Transportation Minister Shirley Bond accepts a gift from His Excellency Zhongyou, Director General of Guangdong Province while on November trade mission to Asia.

Shirley Bond, ministre des Transports de la C.-B., accepte un cadeau de Son Excellence Zhongyou, directeur-général de la province de Guangdong pendant la mission commerciale de novembre en Asie.

and a handshake. And, it can't replace a meeting on your customer's home turf with someone who has the authority to fix a problem quickly.

Recent trade mission to Asia

For these basic reasons, among others, this past autumn's 10-day Pacific Gateway trade mission to Korea, Japan, Hong Kong and China was well worth the effort and expense and should be repeated. Officials taking part included top executives from Port Metro Vancouver, the Port of Prince Rupert, Canadian National Railway, Canadian Pacific Railway, Burlington Northern Santa Fe Railway and the Vancouver International Airport with British Columbia's Minister of Transportation and Infrastructure, Shirley Bond.

During the trip the group met with POSCO, the world's fourth-largest steel producer which already receives 20 per cent of its coal from British Columbia

Introducing Canada's Newest Gateway

One of the longest commercial runways in Canada, a new 3,000 acre Global Logistics Park, North America's deepest natural harbour and the fastest rail link to Chicago and Memphis – the North Pacific Transportation Corridor is the most exciting transportation project in North America and offers logistics solutions for all modes.



INITIATIVES
PRINCE GEORGE
www.initiativespg.com

YXS
Your Logistics Connection*
www.pgairport.ca

qui reçoit déjà 20 % de son charbon de Colombie-Britannique et qui a informé le groupe qu'il projetait d'augmenter ce volume de 15 % par année. La mission a aussi eu des pourparlers avec des compagnies intéressées à augmenter leurs importations de granulés de bois, produit qu'on ajoute maintenant au charbon thermique pendant le processus de fabrication de l'acier pour diminuer les émissions de CO₂, surtout depuis qu'il a été annoncé que cela vaudrait en 2012 des crédits de carbone du gouvernement de la Corée.

Les partenaires de la Porte d'entrée du Pacifique ont aussi pu conclure des marchés qui vont faire augmenter significativement les expéditions de cuivre via Port Metro Vancouver et ils ont eu l'occasion de présenter les avantages de la Porte d'entrée canadienne de l'Asie-Pacifique aux quelque 1 000 délégués présents au Sommet mondial sur le transport maritime tenu à Guangzhou, l'un des grands centres économiques du sud de la Chine.

Ce qui impressionne surtout, c'est que cette initiative nationale qui entraînera l'injection de 22 milliards de dollars dans le réseau de transport du Canada tienne toujours la route plus de cinq ans après qu'Ottawa a, en octobre 2005, dévoilé la Loi sur la porte d'entrée du Pacifique et créé le Conseil de la porte d'entrée du Pacifique. Compte tenu des intérêts très divers qui pilotent l'initiative et des politiques entourant certains des projets, rien ne garantissait que l'initiative allait survivre.

Mais elle a bel et bien survécu et elle a placé le Canada un pas en avant de la concurrence – or, un pas d'avance suffit souvent pour remporter la course. **M**



B.C. Transportation Minister Shirley Bond, Robin Silvester of the Port of Vancouver and Don Krusel of the Port of Prince Rupert at a press conference in Tokyo.

Shirley Bond, ministre des Transports de la C.-B., Robin Silvester du Port de Vancouver et Don Krusel du Port de Prince Rupert lors d'une conférence de presse à Tokyo.

and the firm advised the group that it has plans to increase this volume by 15 per cent annually. As well, the mission had discussions with companies interested in expanding their imports of wood pellets that are now being added to thermal coal during the steel making process to lower carbon emissions, a practice sparked by the fact that they will start receiving carbon credits from the Korean government in 2012.

The Pacific Gateway partners also were able to make deals that will see copper shipments through

Port Metro Vancouver increase significantly and had an opportunity to present Canada's Asia – Pacific Gateway advantages to roughly 1,000 delegates attending the World Shipping Summit in Guangzhou, one of the primary economic centres of South China.

What's most impressive is the fact that this national initiative that will see \$22 billion injected into Canada's transportation system remains on track more than five years after the federal government unveiled the Pacific Gateway Act in October, 2005, and established the Pacific Gateway Council. Given the mix of diverse interests that are drivers behind the initiative, and the politics surrounding some of the projects, there was never any guarantee that it would survive.

But it has, and what it has done is put Canada one step ahead of the competition - and one step is often all that's needed to win the race. **M**



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

**Stephen J. Brooks**

*Vice-President, Government Affairs
Chamber of Marine Commerce*

**Vice-président de la division
Affaires gouvernementales
Chambre de commerce maritime**

The Chamber of Marine Commerce (CMC), founded in 1959, is an Ottawa-based organization that provides its members with a cohesive voice to address marine transportation issues and government policy. The CMC represents more than 150 organizations that rely on efficient and competitive marine transportation – membership is comprised of major Canadian and American shippers, ports and marine service providers, as well as domestic and international shipowners.

La Chambre de commerce maritime (CCM), fondée en 1959 et basée à Ottawa, permet à ses membres de parler d'une seule voix des questions de transport maritime et de la politique gouvernementale. Elle représente plus de 150 organismes qui dépendent d'un transport maritime efficace et concurrentiel et compte parmi ses membres les principaux expéditeurs canadiens et étasuniens, des ports, des fournisseurs de services maritimes, ainsi que des armateurs canadiens et étrangers.

Un Sénat non élu peut devoir faire ce que ne font pas les députés élus

Je déteste le dire, mais nous devons remercier le Sénat du Canada, pratiquement non élu¹ et loin d'être démocratique. La Chambre de la mûre réflexion a récemment rejeté, heureusement, une terrible mesure législative. Le projet de loi C-311, la Loi sur la responsabilité en matière de changements climatiques, était une initiative parlementaire du député néo-démocrate de Thunder Bay Bruce Hyer, et prévoyait des objectifs fermes pour les émissions de gaz à effet de serre (GES), soit une réduction de 25 % par rapport aux taux de 1990 d'ici 2020, tenant le gouvernement responsable par des rapports réguliers aux Canadiens. On ne peut que se dire que «la voie vers l'enfer est pavée de bonnes intentions».

En fait, il faudrait considérer d'un œil positif les objectifs du projet de loi C-311 sur l'amélioration de la performance environnementale du Canada par la réduction des GES. Cependant, comme les émissions de GES actuelles sont d'environ 30 % supérieures à 1990, il aurait fallu les réduire d'au moins 50 % en neuf ans seulement pour atteindre les objectifs du projet de loi C-311.

Bien entendu, l'imposition de tels objectifs aurait détruit non seulement l'industrie du transport, mais l'ensemble de l'économie canadienne. Et pour quelle raison? Comme le Canada ne produit que de 2 à 2,5 % des émissions mondiales de GES, même si nous éliminions toutes les émissions, cela n'aurait pas de véritable impact sur le réchauffement climatique.

Ainsi, le Sénat antidémocratique a réussi là où nos représentants élus à la Chambre des communes ont échoué. Et il devra peut-être le refaire si un autre loup déguisé en agneau, le projet de loi C-469, sort indemne de la Chambre des communes. Appelée la Charte canadienne des droits environnementaux, le projet de loi C-469 vise à enshriner le droit à un environnement sain et écologique dans la Déclaration canadienne des droits.

Ça semble juste. Le problème est que cela permettrait à quiconque de poursuivre en justice le gouvernement fédéral, de même que toute personne, toute entreprise ou

Unelected Senate may need to do what elected MPs won't

I hate to say it, but we need to thank Canada's almost entirely unelected¹, less-than-democratic Senate. The Chamber of Sober Second Thought recently axed, thankfully, a terrible piece of legislation. Bill C-311, the Climate Change Accountability Act, was a private member's bill from the NDP's Thunder Bay MP, Bruce Hyer, which would have set firm targets for greenhouse gas (GHG) emissions, forcing them to be cut 25 per cent below 1990 levels by 2020, and holding the government accountable through regular reports to Canadians on achievements toward these goals. 'The road to hell is paved with good intentions', is a saying that comes to mind.

Indeed, C-311's overall goals for Canada to improve its environmental performance through GHG reductions should be viewed positively. But with current Canadian GHG emissions estimated to be about 30 per cent higher than 1990 levels, meeting C-311's target would have meant at least a 50 per cent reduction in carbon release in only nine years.

Of course, meeting such GHG targets would have also destroyed not only shipping and transportation but the entire Canadian economy. And for what? With Canada producing only 2 to 2.5 per cent of the world's GHG emissions, even if we were to unilaterally shut the country down entirely, it would have no real affect on global warming.

So the undemocratic Senate did what our elected representatives in the House of Commons failed to do. And, we may need them to do it again if another wolf in sheep's clothing, also known as Bill C-469, escapes unscathed from the House of Commons. Cited as the Canadian Environmental Bill of Rights, C-469 seeks to enshrine the 'right' to a healthy and ecologically balanced environment in the Canadian Bill of Rights.

Sounds nice. Trouble is, it tries to do this by giving anyone the power to take the federal government, as well as any person, business or group to court by con-

tout groupe, pour qu'il prouve qu'il ne pose pas un risque majeur pour l'environnement.

La protection de l'environnement requiert un système de justice équitable

Bien entendu, personne ne devrait être contre la protection de l'environnement. Cependant, les mécanismes prévus dans ce projet de loi sont erronés. Par exemple, il serait dommageable et injuste si, peu important le temps, l'énergie et l'argent que vous avez investis pour obtenir l'ensemble des permis, licences et autorisations et respecter toutes les autorités judiciaires et réglementaires, quelqu'un pouvait s'amener, convaincre un tribunal que vous êtes coupable de nuire à l'environnement, et vous obliger à cesser immédiatement cette activité et à vous présenter au tribunal pour vous défendre. C'est bien ça, vous «défendre». Selon ce projet de loi, vous êtes coupable jusqu'à preuve du contraire.

Et si vous n'arrivez pas à vous défendre, la cour peut vous imposer des amendes, vous faire payer la réhabilitation et/ou «rendre toute autre ordonnance qu'elle estime juste» (S. 19.1.e). Ce qui soulève une question. Sous un tel régime, qui voudrait investir des sommes considérables dans une entreprise existante ou future si les lois du pays ne sont plus certaines et fiables? Imaginez la confusion et l'incertitude face aux lois canadiennes et, par conséquent, le retrait massif des investissements au Canada qui suivrait certainement la sanction royale du projet de loi C-469 sous sa forme actuelle.

Ce n'est qu'un avant-goût du genre de justice proposé dans ce projet de loi. Mais ne nous leurons pas, si le projet de loi C-469 continue à être soutenu par tous les partis de l'opposition à la Chambre des communes, il sera sûrement adopté et, une fois de plus, ce sera au Sénat non élu de l'abolir.

Il est plutôt ironique que ce soit au Sénat de sonner le glas de ce projet de loi antidémocratique. Mais ce serait le moindre de deux maux. **M**

1. Le sénateur Bert Brown a été élu par les Albertains et a été nommé par le premier ministre Stephen Harper en 2007, devenant le deuxième sénateur élu de l'histoire du Canada.

vincing the court that they pose significant harm to the environment.

Protecting the environment also requires fair justice regime

Of course, on the face of it, nobody should object to protecting the environment. But the mechanisms this bill wants to put in place are so wrong. For example, think how harmful and unjust it would be if, regardless of how much time, energy and expense was incurred to obtain all required legal permits, licenses and authorizations which all comply with all existing statutory and regulatory authorities, someone could come along, convince a court that you are guilty of posing significant harm to the environment, and immediately force you to cease all activity and appear before the court to defend yourself. That's right, 'defend'. In this bill, you're guilty until you prove otherwise.

And if you're not successful in defending yourself, the court can then impose fines, make you pay for restoration, rehabilitation and/or "make any other order that the court considers just" (S. 19.1.e). Which begs the question, under such a regime, who would invest any significant sum in any existing or future capital endeavor if the current laws of the land were suddenly no longer certain and reliable? Imagine how much confusion and uncertainty there would be over Canadian laws and, consequently, the mass retreat of investment from Canada that would surely follow Royal Assent of Bill C-469 the way it is currently drafted.

This is just a taste of the kind of justice proposed in this bill. But make no mistake, if C-469 continues to be supported by all opposition parties in the House of Commons, it will surely pass and it will, again, be up to our unelected Senate to kill this bill.

Sweet irony, perhaps, if our Senate is relied upon to sound the death knell on this less than democratic bill. Even so, it would be the lesser of the two evils. **M**

Imagine how much confusion and uncertainty there would be over Canadian laws and, consequently, the mass retreat of investment from Canada that would surely follow Royal Assent of Bill C-469 the way it is currently drafted.

Imaginez la confusion et l'incertitude face aux lois canadiennes et, par conséquent, le retrait massif des investissements au Canada qui suivrait certainement la sanction royale du projet de loi C-469 sous sa forme actuelle.

1. Senator Bert Brown was elected by Albertans as Senator-in-waiting and eventually appointed by Prime Minister Stephen Harper in 2007, becoming only the second elected Senator in Canadian history.



CHAMBER OF
MARINE COMMERCE
CHAMBRE DE
COMMERCE MARITIME



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

MARINE DELIVERS

www.marinedelivers.com



Michael Broad

President, Shipping Federation of Canada

Président, Fédération maritime du Canada

e-Navigation: les bienfaits de la communication en temps réel

L'e-navigation est une notion relativement nouvelle et en pleine évolution, reposant sur la mise en place de nouveaux moyens technologiques et orientée vers l'intégration et l'harmonisation des échanges de l'information requise aux fins de la navigation internationale. En termes simples que tous comprendront, l'e-navigation permettra une navigation assistée par des cartes électroniques mises à jour en temps réel, ainsi qu'un partage informatisé de l'information entre les navires et les intervenants terrestres impliqués dans les déplacements à l'intérieur d'une région donnée.

Le but ultime de cette technologie est d'améliorer la sécurité en minimisant les erreurs de navigation, et ainsi de réduire les risques encourus par les navires, leur équipage et l'environnement. Il demeure que les gains en efficacité potentiellement rendus accessibles par l'e-navigation seront à la mesure de la vision commune que nous aurons des opérations bénéficiant à être intégrées. À moyen terme, l'e-navigation a la capacité d'évoluer et de s'adapter en intégrant les différents systèmes mis à la disposition des navigateurs, en uniformisant les différents mode de communication et protocoles de prise de décision pour tous les navires en opération. Du navire marchand au navire de pêche et à l'embarcation de plaisance, en passant par le navire de recherche scientifique et le navire de guerre, tous pourront bénéficier des retombées de l'implantation de ces systèmes élaborés conjointement par les acteurs clés du domaine maritime.

Les installations terrestres bénéficieront également de l'e-navigation: autant le propriétaire de navires que l'affrètement, qui seront en mesure de contrôler plus efficacement la logistique et l'administration de leur flotte, y trouveront avantage. De même, les services de contrôle maritime et les agences en charge de l'application des lois et règlements verront leurs échanges avec les flottes facilités.

En mai 2006, l'Organisation maritime internationale a décidé de faire figurer à titre de priorité à son ordre du jour la mise en œuvre d'une stratégie visant à l'implantation de l'e-navigation. Au Canada, différents intervenants du milieu maritime ont déjà entrepris les études visant à intégrer les variables aussi bien statiques que dynamiques qui permettront d'optimiser l'utilisation de la voie navigable du Saint-Laurent. Il est à noter que des travaux semblables sont aussi en cours sur les Grands Lacs, ainsi que sur les côtes ouest et est du Canada.

Electronic Navigation – Real Benefits in Real Time for the Real World

The term "e-Navigation," or Evolving Enhanced Electronic Navigation, refers to a relatively new approach to international navigation that provides for the integration, harmonization and exchange of marine information via electronic infrastructures. In laymen's terms (and at a very elementary level), e-Navigation allows ships to be navigated by means of electronic charts that are continually updated with real time information that can be shared with other ships in the area and with landside stakeholders.

The overall goal of this technology is to improve safety and minimize navigational errors, thereby reducing the risk of potential damage to the ships, their crews or the surrounding environment. However, the true extent to which e-Navigation can increase efficiencies in the marine transportation system is restricted only by our own view of how different systems can be integrated.

Indeed, e-Navigation has the potential to evolve into a fully integrated navigation management system that establishes harmonized communications and decision-making protocols for all of the vessels using our waterways – from merchant ships, to fishing vessels and leisure craft, to oceanographic survey and military vessels.

Shore-based users can also benefit from e-Navigation – be they shipowners and operators who are able to more efficiently manage vessel administration and cargo logistics; or traffic control and law enforcement agencies, which are able to exchange critical marine information with various national and international government authorities.

Canada's e-Navigation participation

In May 2006, the International Maritime Organization decided to make the establishment of an e-Navigation strategy a priority agenda item. In Canada, a group of stakeholders has already undertaken a project that integrates the dynamic criteria and variables that are at play on the St. Lawrence River, with a view to optimizing use of the St. Lawrence ship channel. Similar work is being done in the Great Lakes and British Columbia's coastal waterways.

Constatant les avantages indéniables de cet avancement technologique, la Garde côtière canadienne (GCC) s'est démarquée en prenant l'initiative d'établir, en 2009, une stratégie canadienne d'intégration de l'e-navigation. La GCC travaille désormais de concert avec les différentes agences gouvernementales, telles que Transports Canada et Environnement Canada, et avec les intervenants du milieu maritime afin de déterminer les besoins spécifiques de chacun pouvant être intégrés au concept de l'e-navigation. Le travail entrepris sur le Saint-Laurent a déjà fourni aux autorités compétentes un modèle balisant le chemin qui doit être tracé afin d'intégrer efficacement et le plus rapidement possible un système optimal.

On anticipe que l'avancement dont bénéficieront les transporteurs internationaux sera surprenant, grâce à une gestion centralisée de l'information qui favorisera un maximum d'efficacité et de sécurité dans la prise de décisions.

Depuis les attentats de 2001, l'information requise par les autorités de la part des commandants de navires ne cesse de croître, jusqu'à en devenir plus que considérable. De plus en plus de contraintes environnementales particulières aux différents États côtiers s'ajoutent aussi au fardeau de la tâche des marins, entre autres la gestion des eaux de lest et le contrôle des émissions des combustibles. Nous envisageons l'e-navigation comme un outil permettant de réduire la paperasserie des marins, leur donnant ainsi plus de disponibilité pour accomplir le travail dont nous nous attendons qu'ils s'acquittent, et auquel nous pensons qu'ils savent exceller, la navigation.

La Fédération maritime du Canada, de concert avec le Port de Montréal et d'autres intervenants du milieu maritime, sera l'hôte de la 9^e édition de L'atelier du Marin (Mariners Workshop), qui se tiendra à Montréal les 9 et 10 février 2011. Cet événement se veut un forum réunissant les marins de l'Amérique du Nord, les autorités compétentes, les sociétés de développement technique ainsi que les manufacturiers afin de favoriser l'échange d'information et d'expertise en matière de technologie, de manœuvres opérationnelles et de réglementation. Nous encourageons vivement la participation de tous les intervenants intéressés à prendre part à ces ateliers visant l'émergence de nouvelles idées sur le sujet de l'e-navigation, la mise au point de techniques plus sécuritaires, la réduction des risques pour l'environnement, et l'augmentation de l'efficacité du transport maritime. **M**

Given the clear and substantial benefits associated with this technology, the Canadian Coast Guard took the lead in establishing an e-Navigation strategy for Canada in 2009. The CCG is also working with government agencies such as Transport Canada and Environment Canada, and with relevant marine stakeholders, to identify users' specific needs and requirements with respect to e-Navigation. The e-Navigation work that stakeholders on the St. Lawrence have already done is proving to be an excellent template for the Coast Guard, making the way forward much clearer than it might otherwise have been.

It is amazing to see the very real benefits of e-Navigation in the world of international shipping.

With the ability to collect and analyze a large amount of information in one central area, decision making becomes safer and more efficient.

Since 9/11, the amount of government reports related to security mariners must complete is mind boggling. In addition, environmental reporting has added even more burden to our seafarers, as individual countries have different reporting requirements. In the United States, individual states are getting into the act

– different requirements for different states. We see e-Navigation as a way to reduce the paperwork and allow our mariners to do what they do best.

Upcoming Mariners Workshop in Montreal

The Shipping Federation, along with the Port of Montreal and other stakeholders, will be hosting the 9th annual Mariners Workshop in Montreal on February 9 and 10, 2011. This event brings mariners from across North America together with regulators, service providers and manufacturers, with a view to providing a forum for exchanging expertise and information on e-Navigation from a technological, operational and regulatory perspective.

Anyone with an interest in e-Navigation is encouraged to participate in the workshop, because the more people talk about this subject, the more ideas surface to enhance safety, reduce damage to the environment and increase efficiencies in the maritime world. **M**



Pilots and ship captains make vital use of electronic navigation for guiding ships safely through the proper channels.

Les pilotes et les capitaines de navires ne pourraient plus se passer des outils de navigation électronique pour conduire leur navire en toute sécurité dans les bons chenaux.

CPSLC



Après une diminution très importante des cargaisons sur la Voie maritime du Saint-Laurent en 2009, tant pour le transport intérieur que pour le transport océanique, les dernières tendances laissent présager un redressement dans les deux chiffres sur la voie de navigation, à la faveur de la reprise apparemment soutenue de l'économie nord-américaine qui émerge de la récession mondiale.

«Nous prévoyons que les volumes vont augmenter d'environ 18 % en 2010 pour atteindre 35 millions de tonnes», a déclaré au *Maritime Magazine* Bruce Hodgson, directeur du Développement des marchés à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL).

Following a dramatic decline in cargo through the St. Lawrence Seaway in 2009 that hammered inland and ocean carriers alike, latest trends point to a double-digit upswing on the waterway thanks to a seemingly sustained recovery in the North American economy from the global recession.

“We are projecting that 2010 volume will show an increase of about 18% to 35 million tonnes,” Bruce Hodgson, Director of Market Development of the St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC), told *Maritime Magazine*.

The final tally for 2010, thus, will show a marked



Paul Beesley, www.shipphotos.com

*The Great Lakes/
St. Lawrence System*

Cargo rebounding for Seaway carriers

Le réseau
Grands Lacs–Saint-Laurent

La situation des transporteurs de la Voie maritime s'améliore

Leo Ryan

For Fednav, largest ocean-going user of the Seaway, 2010 represented a solid improvement over 2009.

Fednav, principal utilisateur transocéanique de la Voie maritime, a connu en 2010 une bien meilleure année qu'en 2009.

Ainsi, les résultats finaux pour 2010 afficheront une amélioration marquée après la désastreuse année 2009 où les volumes ont chuté à 30,7 millions de tonnes après les 40,8 millions de tonnes de 2008 – soit les pires statistiques de la voie de navigation depuis 1961.

Une prédiction pour 2011? Ici, M. Hodgson se montre prudent. Il évoque une «augmentation modeste», compte tenu de certains signes de fragilité de la reprise économique et de l'évolution de la structure mondiale des échanges sous l'effet de la mondialisation.

En 2010, la recrudescence d'activité pour le minerai de fer et l'acier a été un élément clé, de même que l'augmentation

improvement over 2009's disastrous plunge to 30.7 million tonnes from 40.8 million tonnes in 2008 – the lowest level on the waterway since 1961.

A forecast for 2011? Here, Mr. Hodgson treads carefully. He evokes the possibility of “a modest increase” – factoring in certain signs of fragility in economic recovery and changing world trade patterns under globalization.

In 2010, rebounding iron ore and steel activity were key elements along with increased orders for American grain exports after international demand began to ramp up due to production shortages in Russia.

des commandes de céréales dont ont profité les États-Unis consécutivement à l'accroissement de la demande internationale provoquée par la réduction de la production en Russie.

Parallèlement, la saison 2010 a bénéficié d'importations d'acier de nouveaux marchés des Grands Lacs par la Roumanie et l'Amérique du Sud, du transport de pierre de quartz des Maritimes à Hamilton et de l'acheminement de produits en vrac du Japon vers les Grands Lacs pour des projets de construction.

«Nous sommes très encouragés par le redressement de l'économie que reflète le besoin de services sur les Grands Lacs», a déclaré Bruce Bowie, président de l'Association des armateurs canadiens. «Outre l'activité accrue pour l'acier et le minerai de fer, un des faits saillants de 2010 a certainement été la souplesse que la Voie maritime a démontrée pour s'adapter aux changements qui ont bouleversé les marchés céréaliers européens.»

Fednav, principal utilisateur transocéanique de la Voie maritime, a connu en 2010 une bien meilleure année qu'en 2009.

«Il est juste de dire que le service de lignes régulières de Fednav (FALLine) entre l'Europe du Nord, le Saint-Laurent et les Grands Lacs a bénéficié de la croissance des importations d'acier», a déclaré Dennis Pfeffer, directeur du Service des lignes régulières.

«Comme le pire de la crise financière semble dernière nous, le renouvellement des stocks du début d'année a été suivi d'expéditions régulières pendant toute la saison des Grands Lacs», a déclaré M. Pfeffer au *Maritime Magazine*.

«Les produits d'acier importés ont été diversifiés, les aciers longs venant en tête en termes de tonnage, suivis des aciers plats.»

Selon M. Pfeffer, côté marchandises diverses, les produits autres que l'acier «sont demeurés stables pendant la saison, en hausse par rapport à 2009 – ce qui est toujours bon signe».

M. Pfeffer a ajouté que «FALLine avait transporté certaines cargaisons spéciales très intéressantes, notamment plusieurs gigantesques cuves de brassage à destination de Hamilton».

«En ce qui concerne le blé, a-t-il poursuivi, les exportations ont certainement

Canada Steamship Lines drew considerable attention moving wind turbine components from Gros-Cacouna on the south shore of the St. Lawrence River to Burns Harbor, Indiana, business that benefited from the Seaway's toll incentives program.

Canada Steamship Lines s'est mise en évidence en transportant des pièces d'éoliennes de Gros-Cacouna sur la rive sud du Saint-Laurent jusqu'à Burns Harbor, Indiana, opération qui a bénéficié du Programme de rabais des péages de la Voie maritime.

At the same time, the 2010 season saw steel imports from Romania and South America to new markets in the Great Lakes, quartz stone shipments from the Maritimes to Hamilton, and bulk products from Japan to the Great Lakes for construction projects.

“We are very encouraged by the bounce-back of the economy as reflected in the need for services in the Great Lakes,” said Bruce Bowie, President of the Canadian Shipowners Association. “Apart from steel and iron ore, one of the highlights of 2010 has certainly been the flexibility demonstrated by the Seaway to accommodate the changes of the grain markets in Europe.”

For Fednav, largest ocean-going user of the Seaway, 2010 represented a solid improvement over 2009.

“It is fair to say that Fednav's liner service (FALLine) from Northern Europe to the St. Lawrence and the Great Lakes enjoyed increased imports on the steel side,” said Liner Manager Dennis Pfeffer.

“With the financial crisis abated somewhat, inventory replacement at the beginning of the year was subsequently sustained by regular shipments throughout the Great Lakes season,” Mr. Pfeffer told *Maritime Magazine*.

“Imported steel commodities varied with long steels leading the way in tonnages, followed by flat products.”

General cargoes in non-steel products, Mr. Pfeffer said, “remained stable during the season up from 2009 – which is always a good sign.”

He also indicated that “FALLine lifted some very interesting project cargo, including several large beer vats destined for Hamilton.”

“On the wheat side,” Mr. Pfeffer went on, “exports certainly increased over 2009, which was refreshing. Ocean freight rates reflected the increased demand for grain products in Northern Europe and to the Med.”



Willem van Maanen

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

The final tally for 2010 will show a marked improvement over 2009's disastrous plunge to 30.7 million tonnes from 40.8 million tonnes in 2008 – the lowest level on the waterway since 1961.

Les résultats finaux pour 2010 afficheront une amélioration marquée après la désastreuse année 2009 où les volumes ont chuté à 30,7 millions de tonnes après les 40,8 millions de tonnes de 2008 – soit les pires statistiques de la voie de navigation depuis 1961.

augmenté par rapport à 2009, ce qui est encourageant. Les taux de fret maritime ont été influencés par la demande accrue de produits céréaliers dans le Nord de l'Europe et dans la région méditerranéenne.»

«Dans l'ensemble, a-t-il conclu, ce fut une saison très équilibrée et nous attendons avec impatience le début, en 2011, de la 52^e année de service continu de FALLine pour le transport d'acier et de marchandises diverses. Il est trop tôt pour dire quelle sera la situation en 2011. Toutefois, nous avons bon espoir que les quantités transportées en 2011 seront au moins égales, sinon supérieures, à celles de 2010.»

Pour sa part, Wayne Smith, V.-P. principal à Algoma Central Corporation, a déclaré: «Nous ne sommes pas revenus aux niveaux d'avant la récession, mais il y a eu une remontée générale par rapport à 2009.»

Il a ajouté que certains secteurs, comme ceux du charbon, du pétrole et du sel, se sont ressentis d'une diminution de la demande.

Dennis McPhee, vice-président, Ventes et trafic maritime, à Seaway Marine Transport (SMT), prédit avec un «optimisme prudent» la poursuite de la reprise.

Filiale conjointe d'Algoma Central Corporation et d'Upper Lakes, SMT gère une flotte de 25 vraquiers autodéchargeurs et vraquiers non grésés. La flotte s'est agrandie en 2010 grâce à l'adjonction de trois navires océaniques affrétés: l'Algoma Guardian, l'Algoma Discovery et l'Algoma Spirit.

L'embargo russe sur les exportations dynamise le secteur céréalier

«Le secteur céréalier des États-Unis est en ébullition en raison de l'embargo de la Russie sur les exportations, a déclaré M. McPhee. Nous avons même eu recours à un navire qui était désarmé, le *Gordon C. Leitch*, pour aller charger du grain à Toledo et Duluth.»

Par contre, M. McPhee a souligné que les expéditions canadiennes de céréales ont chuté parce qu'une partie importante de la superficie disponible dans les Prairies n'a pas été ensemencée à cause des pluies torrentielles du printemps alors que les stocks de report étaient peu abondants. On estime que 6 millions d'acres sur 60 millions n'ont pas été



Paul Beesley, www.shipphotos.com

“Overall,” he concluded, “it was a well-balanced season and we look forward to the 2011 start of FALLine’s 52nd year of continuous service to the steel and general cargo trade. It is too early to tell how 2011 will unfold. However, we are hopeful that at least the quantities lifted in 2010 will be repeated in 2011, if not more.”

For his part, Wayne Smith, Senior VP of Algoma Central Corporation, declared: “Things are not back up to pre-recession levels, but there has been a general recovery from 2009.”

Some sectors, like coal, petroleum and salt were affected by reduced demand, he added.

Dennis McPhee, Vice-President, Sales and Vessel Traffic, Seaway Marine Transport (SMT), cautiously forecast “a continued recovery with guarded optimism.”

A partnership between Algoma Central Corporation and Upper Lakes, SMT manages a fleet of 25 self-unloaders and gearless bulkers. The fleet was expanded in 2010 through the addition of three salties brought in under charter: the *Algoma Guardian*, the *Algoma Discovery* and the *Algoma Spirit*.

U.S. grain activity energized by Russian export ban

“U.S. grain activity has been huge because of the Russian ban on exports,” Mr. McPhee said. “We even sent out a ship, the *Gordon C. Leitch*, that had been laid up to pick up grain at Toledo and Duluth.”

On the other hand, Mr. McPhee noted that Canadian grain shipments had fallen after a substantial part of the acreage in the Prairies went unseeded due to very heavy rains in the spring, and there was also little carryover. An estimated six million acres out of

The SIU of Canada

Jointly with

The Seafarers' Training Institute

And the support of
participating companies



Le SIU du Canada

Conjointement avec

L'Institut de Formation des Marins

Et avec l'appui des
compagnies participantes

**Offers training opportunities to its members
and prepares them to fill all sailor positions
aboard ships registered in Canada.**

**Offre des cours de formation à ses membres et
les prépare à combler tous les postes de marins
à bord des navires sous registre canadien.**



Ride The Wave

SIU

Suivez La Vague



SIU of Canada

The only Sailors' Union

with Hiring Halls coast to coast

SIU du Canada

Le seul syndicat de marins avec

salles d'embauche d'un océan à l'autre

Headquarters/Hiring Halls / Quartiers généraux/Salles d'embauche

200 – 1333 rue St-Jacques, Montréal, QC H3C 4K2

T.: 514-931-7859 • F.: 514-931-3667

www.seafarers.ca

Hiring Halls/Salles d'embauche

Québec

207 – 1009 Route de l'Église,
Québec, QC G1V 3V8

T.: 418-529-6801 • F.: 418-529-3024

Thorold

70 St David S. East,
Thorold, ON L2V 4V4

T.: 905-227-5212 • F.: 905-227-0130

Vancouver

201 – 267 West Esplanade,
North Vancouver, BC V7M 1A5

T.: 604-687-6699 • F.: 604-687-6897

siuofcanada@seafarers.ca

ensemencés, du jamais vu semble-t-il.

Il y a eu quelques désarmements de mi-saison dans la flotte de SMT, a indiqué M. McPhee. Les causes sont multiples, notamment une chute soudaine des expéditions de sel due à l'abondance des stocks après un hiver exceptionnellement doux, conjuguée aux volumes réduits de matériaux de construction à transporter en raison de la faiblesse du marché de l'habitation aux États-Unis et de la fin du programme d'infrastructure du gouvernement.

Pour ce qui est de l'acier, l'activité sur la Voie maritime a profité du fait que les aciéries étasuniennes des Grands Lacs tournaient aux deux tiers de leur capacité contre moins de 45 % en 2009, a déclaré M. McPhee. «Nous ne sommes pas encore revenus aux niveaux de 2008, mais la situation est meilleure qu'en 2009.»

Dans la période terminée à la fin d'octobre, les envois transitant par la Voie maritime ont atteint 27,1 millions de tonnes contre 23,1 millions de tonnes l'année précédente – une augmentation de 17,5 %. Les expéditions de minerai de fer ont augmenté de 52 % à 7,9 millions de tonnes tandis que la croissance des expéditions de céréales a été de 4 %, à 5,9 millions de tonnes. Les marchandises diverses (brames d'acier, acier en bobines et cargaisons spéciales, par exemple des pièces d'éoliennes) ont légèrement dépassé le million de tonnes, comparativement à 705 000 tonnes. Les récoltes exceptionnelles de soja et de maïs en Ontario et au Québec ont été acheminées vers les marchés via la Voie maritime.

M. Hodgson, de la CGVMSL, mentionne que les résultats sont demeurés bons de mois en mois. «La demande mondiale de céréales des États-Unis et, plus récemment, de l'Ontario et

60 million acres were not planted, which is reported to be unprecedented.

There were a few mid-season lay-ups in the SMT fleet, Mr. McPhee indicated, amidst various developments. These included a sharp drop in salt shipments due to large inventories following an unusually mild winter and disappointing transport volume in construction materials. Impacting on the latter have been weak housing markets in the United States and the drying up of government infrastructure funding.

On the steel front, Seaway business was aided by the fact that U.S. Great Lakes steel mills were operating at about two-thirds capacity as opposed to below 45% capacity in 2009, Mr. McPhee said. 'We are not yet at 2008 levels, but it's better than 2009.'

In the period to end-October, Seaway shipments attained 27.1 million tonnes versus the year-earlier 23.1 million tonnes – a 17.5% increase. The year-to-date shipments of iron ore were up 52% at 7.9 million tonnes while total grain increased by 4% to 5.9 million tonnes. General cargo (steel slabs, coils and project cargo items like wind farm components) stood at just over 1 million tonnes compared with 705,000 tonnes. Bumper soybean and corn crops in Ontario and Quebec reached markets via the Seaway.

Mr. Hodgson of the SLSMC notes that the numbers have been remaining solid from month-to-month. "The world demand for grain out of the U.S. and now,



Kent Malo

The Seaway Marine Transport fleet was expanded in 2010 through the addition of three salties brought in under charter: the Algoma Guardian, the Algoma Spirit and the Algoma Discovery.

La flotte de seaway Marine Transport s'est agrandie en 2010 grâce à l'adjonction de trois navires océaniques affrétés: l'Algoma Guardian, l'Algoma Spirit et l'Algoma Discovery.



Partnership



We are committed to environmentally responsible business and operating practices.
View our environmental policy at www.fednav.com

du Québec, a beaucoup stimulé le trafic sur la Voie maritime et cela montre bien à quel point ce couloir de transport est vital pour répondre aux changements soudains dans les marchés mondiaux.»

Selon M. Hodgson, nous avons également été les témoins pendant la saison 2010 d'une sollicitation impressionnante du programme incitatif qui offre des rabais de 20 % sur les péages aux expéditeurs qui amènent de nouveaux types de marchandises sur la Voie maritime ou créent de nouvelles routes commerciales. «Nous pensons nous rendre à 7,5 millions de dollars de nouveaux revenus d'affaires, ce qui nous permettrait d'atteindre notre objectif pour trois ans.»

Augmentation des cargaisons spéciales

En entrevue, M. Hodgson a aussi décrit la saison 2010 comme une «excellente année» pour les cargaisons spéciales.

À cet égard, la Canada Steamship Lines (CSL) s'est mise en évidence avec son contrat de quatre mois pour transporter des pièces d'éoliennes de Gros-Cacouna sur la rive sud du Saint-Laurent jusqu'à Burns Harbor, Indiana. Les cinq chargements, dont la livraison a été complétée en octobre, étaient destinés à un parc éolien de Bloomington, en Illinois.

«C'est la première fois que nous transportons des pièces d'éoliennes à la fois en pontée et dans les cales à cargaisons», a rappelé Tom Brodeur, vice-président, Marketing et service à la clientèle, à CSL. «Cette nouvelle opération, qui a bénéficié du Programme de rabais des péages de la Voie maritime, a été une victoire non seulement pour CSL, mais également pour la Voie maritime et les collectivités limitrophes. Il est évidemment bénéfique pour l'environnement de retirer des camions de la route pour les remplacer par un transport maritime dont l'empreinte carbone est bien moindre.» 

more recently from Ontario and Quebec, has been a great boost for Seaway traffic and really shows how vital this transportation corridor is to respond to sudden changes in global markets.”

According to Mr. Hodgson, the 2010 season also witnessed an impressive pick-up of the incentive tolls program, which offers 20% discounts on tolls charged to shippers introducing new types of Seaway cargo or creating new trade routes. “We are on track for \$7.5 million in new business revenue, meeting our three-year objective.”

Growing project cargo business

In an interview, Mr. Hodgson also described 2010 as “an excellent year” for project cargo activity.

In this connection, Canada Steamship Lines drew considerable attention with its four-month contract to ship wind turbine components from Gros-Cacouna on the south shore of the St. Lawrence River to Burns Harbor, Indiana. The five loads, completed in October, were destined for a wind farm in Bloomington, Illinois.

“This is the first time we transported wind turbine components on deck as well as in the cargo holds,” recalled Tom Brodeur, CSL's Vice-President of Marketing and Customer Service. “This new business, which benefited from the Seaway's toll incentives program, was not only a win for CSL but also for the Seaway and adjoining communities. There are clear environmental benefits of taking trucks off the road and using marine transportation, which has much smaller carbon footprint.” 

Volume des marchandises sur la Voie maritime (en millions de tonnes)

2006	47,1
2007	43,0
2008	40,8
2009	30,7
2010	35,0*

* Chiffres estimatifs

Seaway Cargo Volume (in millions of tonnes)

2006	47.1
2007	43.0
2008	40.8
2009	30.7
2010	35.0*

* Estimate

LANGLOIS
KRONSTRÖM
DESJARDINS

Un grand cabinet
à dimension humaine MC

LKD.ca

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

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

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

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


LANGLOIS GAUDREAU O'CONNOR

Location, Location, Location

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



Strategic Location



Reliable



Cost Effective

Water way to go!

www.hwyH2O.com



The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation

Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent





Paul Beesley, www.shipphotos.com

After a roaring start in 2010, the Canadian economy shifted to a slow lane in the third quarter with a meager advance of 1% annualized, below market expectations.

Après un départ sur les chapeaux de roues en 2010, l'économie canadienne a rétrogradé dans le troisième trimestre, enregistrant une modeste progression annualisée de 1%, inférieure aux attentes du marché.

Canadian ports on continental waterway back on cargo growth mode

Retour à la croissance dans les ports canadiens de la voie de navigation continentale

Leo Ryan

Après la récession mondiale qui a durement touché la plupart des économies du milieu de 2008 jusqu'en 2009, la situation des ports canadiens du réseau Grands Lacs-Saint-Laurent s'est grandement améliorée. La tendance vers la croissance des cargaisons qui caractérisait 2010 se maintient en 2011 – bien que rien ne garantisse un retour cette année aux niveaux exaltants de 2008, compte tenu des indices récents d'un ralentissement de la reprise au Canada et aux États-Unis.

Après un départ sur les chapeaux de roues en 2010, l'économie canadienne a rétrogradé dans le troisième trimestre, enregistrant une modeste progression annualisée de 1 %,

Following the global recession that hit most economies between mid-2008 to 2009, the outlook for Canada's ports on the Great Lakes/St. Lawrence System has changed substantially from the negative to the positive. The trend of cargo rebounding that characterized 2010 is carrying over into 2011 – although there is no guarantee of returning to the heady 2008 levels this year amidst recent signs of a slowing recovery in Canada as well as the United States.

After a roaring start in 2010, the Canadian economy shifted to a slow lane in the third quar-

inférieure aux attentes du marché. De surcroît, sur une base mensuelle, l'économie du Canada s'est contractée en septembre, à cause des performances ternes dans les secteurs miniers, manufacturiers et des hydrocarbures.

Selon l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), le PIB du Canada progressera de 2,3 % en 2011, après une croissance estimée à 3 % en 2010. Selon les prévisionnistes, la progression de l'économie des États-Unis devrait être de 2,2 % en 2011, contre 2,7 % en 2010.

En Europe, la reprise se caractérise par des écarts importants entre les nantis et les démunis chez les États membres de l'Union européenne. L'Allemagne domine avec une progression estimée à 3,6 % en 2010, tandis que la Grèce, l'Espagne, le Portugal et l'Irlande sont aux prises avec de graves problèmes financiers. Le Royaume-Uni, quant à lui, a rejoint les rangs des économies à faible croissance.

Les tendances économiques aux États-Unis et en Europe, de même qu'au Canada, influencent énormément l'activité maritime sur le réseau Grands Lacs-Saint-Laurent. La croissance des échanges avec l'Asie, spécialement la Chine, entre aussi en ligne de compte.

Les ports des Grands Lacs

C'est le Port de Hamilton qui a enregistré le renversement le plus spectaculaire de tous les ports des Grands Lacs. Outre de récentes initiatives majeures de développement stratégique, le trafic total est remonté haut dans les deux chiffres. Malgré la fermeture pour une période indéterminée de l'usine de U.S. Steel (auparavant Stelco) l'automne dernier, l'aciérie d'ArcelorMittal (auparavant Dofasco) à Hamilton tourne à plein régime, ce qui gonfle les volumes de minerai de fer et d'acier transitant par le port.

En 2009, les cargaisons totales à Hamilton ont chuté de près de 25 %, à 8,4 millions de tonnes. Cependant, les chiffres provisoires pour les trois premiers trimestres de 2010 indiquaient une hausse de 50 % du trafic global, à 7,9 millions de tonnes contre 5,26 millions l'année précédente. Si l'on considère la ventilation par catégories, l'acier outre-mer a connu une progression fulgurante de près de 160 % et le minerai de fer, une croissance de 64 % par rapport à la période correspondante de 2009. D'autres types de vrac comme les céréales, le charbon et la pierre ont aussi fait des gains importants.

ter with a meager advance of 1% annualized, below market expectations. Moreover, Canada's economy actually contracted in September on a month-to-month basis due to lacklustre performances in the manufacturing, mining and the oil and gas sectors.

According to the Organization for Economic Co-operation and Development (OECD), Canada's GDP will progress 2.3% in 2011 following an estimated 3% growth in 2010. The U.S. economy is forecast to grow 2.2% in 2011 after a 2.7% expansion in 2010.

In Europe, there have been significant recovery gaps between the haves and have-nots among the member states of the European union. Germany has dominated thanks to an estimated 3.6% advance in 2010 while Greece, Spain, Portugal and Ireland are struggling with severe financial problems. For its part, the UK economy has joined the slowing-growth ranks.

Economic trends in the United States and Europe as well as in Canada weigh heavily on maritime activity in the Great Lakes/St. Lawrence System. There is also rising trade with China-led Asia.

Great Lakes port trends

Enjoying the most spectacular turnaround of Canada's Great Lakes ports is Hamilton. In addition to recent major strategic development initiatives, total traffic has rebounded in the high double-



Project movements continue to move through the port of Hamilton for its strategic location, ample laydown and staging areas and congestion free modal connectivity.

Le port de Hamilton continue d'être un point de transit privilégié pour les cargaisons spéciales à cause de son emplacement stratégique, de ses vastes espaces d'entreposage et de sa desserte modale exempte de congestion.



TPA

Project cargo operations are continuing to show brisk activity at the Port of Toronto.

Le secteur des cargaisons spéciales demeure actif au port de Toronto.

Les tendances actuelles excèdent les attentes et Ian Hamilton, V.-P. Marketing à l'Administration portuaire de Hamilton (APH), déclarait récemment au *Maritime Magazine* que le tonnage total des mouvements en 2010 pourrait bien égaler voire surpasser les 11 millions de tonnes de 2008.

Parrish & Heimbecker annonçait l'automne dernier que l'entreprise allait investir dans un nouveau terminal céréalier à Hamilton. Cette annonce coïncidait avec la conclusion d'une convention de location de plus de 380 000 pieds carrés au quai 10.

«Les céréales sont et vont continuer d'être un des principaux produits de base pour l'économie canadienne et l'initiative de Parrish & Heimbecker à Hamilton appuie la réalisation de nos objectifs stratégiques, soit développer des installations multimodales et attirer des emplois et des investissements au port de Hamilton» a déclaré Bruce Wood, PDG de l'APH.

Vers la fin de 2010, Rob Bryson, V.-P. du P&H's Grain Group, soulignait que «malgré la force du dollar canadien et les prix élevés des céréales, il existe vraiment une forte demande internationale pour le soja, le maïs et le blé tendre de l'est du Canada».

En outre, la construction par McAsphalt Industries d'un nouveau terminal de 30 millions de dollars au quai 24 du port de Hamilton est commencée, et le port a renouvelé et élargi son bail avec Vopak Canada, un important fournisseur de citernes d'entreposage.

À l'extrémité nord du lac Supérieur, au port de Thunder Bay, le tonnage a diminué en 2009 pour s'établir à 7,3 millions de tonnes contre 8,1 millions en 2008.

digits. Although the U.S. Steel (former Stelco) plant shut down indefinitely last fall, ArcelorMittal's Hamilton operations (former Dofasco) are running full blast, thereby stimulating strong iron ore and steel volumes through the port.

In 2009, Hamilton's total cargo fell by nearly 25% to 8.4 million tonnes. However, the provisional numbers for the first three quarters of 2010 showed overall traffic up 50% at 7.9 million tonnes from the year-earlier 5.26 million tonnes. Broken into categories, overseas steel soared by nearly 160% and iron ore rose by 64% over the corresponding period of 2009. Other bulks like grain, coal and stone have also gained significantly.

The current trends have exceeded expectations, and Ian Hamilton, VP Marketing of the Hamilton Port Authority (HPA), recently told *Maritime Magazine* that total 2010 throughput could match or surpass the 2008 total of 11 million tonnes.

Parrish & Heimbecker announced last fall it was investing in a new grain terminal at Hamilton. This coincided with the finalization of a lease agreement for over 380,000 square feet at Pier 10.

"Grain is and will continue to be a core commodity for the Canadian economy, and the Parrish & Heimbecker development in Hamilton supports our strategic focus on developing multimodal facilities and attracting jobs and investment to the Port of Hamilton," remarked Bruce Wood, HPA President and CEO.

The St. Lawrence River is "Our blue Highway"

L'autoroute bleue, une option durable et complémentaire



In harmony with its environment,
Aluminerie Alouette's ultramodern aluminium
plant offers high quality work for 1000 employees
and multiple suppliers engaged in their community
in Sept-Îles, in an endless quest for excellence.

En parfaite harmonie avec son environnement,
dans une usine ultramoderne,
Aluminerie Alouette de Sept-Îles met à l'oeuvre
1 000 employés et de nombreux fournisseurs
engagés dans leur communauté, dans une poursuite
incessante de l'excellence.



*A light product...
A solid presence...
A heavyweight partner...*

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



Dans la période terminée à la fin de novembre, le volume des cargaisons était en baisse, à 5,9 millions de tonnes comparativement à 6,4 millions l'année précédente.

«Le facteur principal a été la diminution de 4,4 % des céréales (5,1 millions de tonnes) à cause de la récolte estivale médiocre dans les Prairies», a déclaré Tim Heney, PDG de l'Administration portuaire de Thunder Bay.

En revanche, il y a eu des gains pour le charbon et la potasse. De plus, le créneau en expansion de Thunder Bay, celui des cargaisons spéciales, a été à la hauteur de son potentiel.

«Je n'ai jamais vu tant d'intérêt pour venir sur les Grands Lacs», a déclaré M. Heney, ajoutant que cette tendance devrait s'accroître après la conclusion des négociations de libre-échange entre le Canada et l'Union européenne.

En ce qui concerne les cargaisons spéciales, Thunder Bay a manutentionné des pièces d'éoliennes et du matériel lourd destinés aux sables bitumineux de l'Alberta grâce à la liaison ferroviaire directe du CN avec la région de Fort McMurray. Entre autres récents mouvements inhabituels, il y a eu le transport d'installations de production de méthanol d'Alberta jusqu'en Chine.

Après une perte de terrain en 2009 pour totaliser 4,9 millions de tonnes, les cargaisons manutentionnées au Port de Windsor ont connu une remontée constante pour atteindre 4,16 millions de tonnes à la fin d'octobre, une hausse de 3,5%.

«Pour les granulats et le pétrole, 2010 a été une bonne année», a déclaré le président-directeur général, David Cree.

Dans les toute prochaines années, les mouvements de nombreux matériaux de construction vont être stimulés par des travaux comme l'élargissement des réseaux routiers, l'aménagement du tunnel Detroit-Windsor du CP pour les trains à deux niveaux et la construction d'un nouveau pont Detroit-Windsor dès que les litiges opposant des propositions concurrentes auront été tranchés. Une évaluation environnementale concernant le futur tunnel du CP est en cours.

«Quand tout sera en place, Windsor va attirer des industries qui reconnaîtront qu'elle est devenue un carrefour intermodal d'importance», a déclaré M. Cree.

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 234 000 tonnes en 2008.

Et alors que 2010 tirait à sa fin, Donna Taylor, chef de la direction de la Commission du port d'Oshawa, rapportait de fortes recrudescences d'activité dans les secteurs de l'acier et des céréales. Fin novembre, les volumes d'acier atteignaient les 69 000 tonnes contre 53 000 tonnes l'année précédente. Pour les céréales, ils avaient triplé, à 18 000 tonnes.

Pour le port de Toronto, 2010 a été une bonne année pour les cargaisons en vrac, même si les volumes globaux dans ce secteur ont diminué d'environ 15 % par rapport à 2009. L'augmentation de 20 % des cargaisons de sucre a partiellement compensé la diminution des cargaisons de sel due à l'hiver clément.

Le secteur des croisières est resté très actif à Toronto en 2010, et 2011 marquera la visite inaugurale du **Prince Albert II** de Silversea Cruises, premier paquebot de croisière six étoiles à faire escale dans le port. Le port de Toronto continue d'être une escale populaire des paquebots de croisière sur les Grands Lacs.

Late in 2010, Rob Bryson, VP of P&H's Grain Group, stressed that "despite the strong Canadian dollar and higher grain prices, there is really strong international demand for soybeans, corn and soft wheat out of Eastern Canada."

In other developments, construction of a \$30 million, new terminal at Pier 24 at the Port of Hamilton by McAsphalt Industries is underway, while the port has expanded its lease with Vopak Canada, a leading tank storage service provider.

On the tip of Lake Superior, the Port of Thunder Bay's traffic declined in 2009 to 7.3 million tonnes from 8.1 million tonnes in 2008.

In the period to end November, cargo volume was down at 5.9 million tonnes versus the year-earlier 6.4 million tonnes.

"Main factor has been grain's 4.4% fall to 5.1 million tonnes as a result of the poor summer crop in the Prairies," said Tim Heney, President and CEO of the Thunder Bay Port Authority.

On the other hand, there have been gains in coal and potash and Thunder Bay's expanding niche in project cargo, especially, has been living up to potential.

"I have never seen so much interest of Europeans coming up the Lakes," Mr. Heney said. He added that this trend should be reinforced after Canada and the European Union conclude their free trade negotiations.

In project cargo, Thunder Bay has been handling wind farm components and heavy equipment for the Alberta oil sands, benefiting from a direct CN rail service to the Fort McMurray region. Recent unusual moves have included a methanol plant from Alberta to China.

After losing some ground in 2009, when it totaled 4.9 million tonnes, cargo handled at the Port of Windsor has been steadily rebounding, and was up 3.5% at the end of October at 4.16 million tonnes.

"2010 has been a good year for construction aggregates and petroleum," said David Cree, President and CEO.

Over the next few years, much construction materials traffic will be boosted by such undertakings as enlarging highway networks, double-stacking the CP Windsor-Detroit rail tunnel and the building of a new Windsor-Detroit bridge once current legal conflicts involving rival proposals are resolved. An environmental assessment has begun on the CP tunnel project.

"When we have all our ducks in a row, Windsor will attract industries recognizing its emergence as an important intermodal hub," Mr. Cree said.

On the north shore of Lake Ontario, the Port of Oshawa bucked the general trend in 2009, with traffic rising to nearly 280,000 tonnes from 234,000 tonnes.

And as 2010 was coming to a close, Donna Taylor, chief executive of the Oshawa Harbour Commission, reported big increases in steel and grain activity. At the end of November, steel volume was at 69,000 tonnes versus 53,000 tonnes a year earlier, while grain train had tripled to 18,000 tonnes.

For the Port of Toronto, 2010 was a busy year in bulk cargo, although overall volume in this sector was



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

THE THINGS WE DO

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

www.logistec.com





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.

Début juin, Ottawa annonçait qu'il contribuerait à hauteur de 10 millions de dollars au coût de maximisation de la capacité du terminal à conteneurs Cast du port de Montréal.

Le Port prévoit pour 2011 ce qu'il appelle «un retour aux volumes habituels pour les cargaisons en vrac» et il compte sur une hausse des cargaisons spéciales de valeur élevée grâce à l'amélioration soutenue de la situation économique en Amérique du Nord.

Les ports du Saint-Laurent

Au port de Montréal sur le Saint-Laurent, la situation s'améliore après une année 2009 où le trafic total a diminué à 24,5 millions de tonnes et les cargaisons conteneurisées ont chuté de 15,4 %, à 11,3 millions de tonnes, à cause de la récession.

Dans les neuf premiers mois de 2010, les mouvements

down about 15% from 2009. A decline in salt cargo, due to the mild winter, was partly offset by a 20% increase in sugar cargo.

Cruise activity at Toronto remained strong in 2010, and 2011 will mark the inaugural visit of the **MV Prince Albert II** operated by Silversea Cruises. The latter will be the first six-star cruise ship to visit the port, which continues to be a popular stopover on Great Lakes cruises.

The Port is projecting what it called "a return to usual bulk cargo numbers in 2011" and is also looking forward to moving high-value project cargo this year as the North American economy continues to improve.



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**
- **Staging Area and Storage Available**



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

Canada

totaux à Montréal étaient en hausse de 3,2 % par rapport à la même période l'année précédente. Ils totalisaient 18,3 millions de tonnes contre 17,7 millions. Les mouvements conteneurisés et le minerai de fer ont été les deux principaux éléments moteurs de la croissance.

Pendant cette période, les cargaisons conteneurisées ont augmenté de presque 8 %, à 8,96 millions de tonnes – ce qui semble indiquer que le lockout de cinq jours en juillet n'a guère eu d'effet négatif sur le trafic conteneurs. De plus, les niveaux d'eau anormalement bas de l'été dernier ont forcé les armements conteneurisés à imposer des surcharges provisoires qui ont été levées à l'automne.

Sylvie Vachon, PDG de l'Administration portuaire de Montréal, prévoit que la relance de l'activité économique devrait générer «une reprise graduelle mais lente».

Début juin, Ottawa annonçait qu'il contribuerait à hauteur de 10 millions de dollars au coût de maximisation de la capacité du terminal à conteneurs Cast du port de Montréal. L'Administration portuaire de Montréal assumera le reste des coûts. Grâce à ces travaux, le terminal pourra recevoir en même temps deux navires de 280 à 300 mètres de longueur.

Au port de Québec, où Mario Girard succédait, le 1^{er} janvier 2011, au PDG de longue date Ross Gaudreault, les volumes de marchandises se sont mis à reprendre le terrain perdu après avoir chuté à 21 millions de tonnes en 2009, une baisse de 20 % environ qui suivait un sommet de 27,2 millions de tonnes en 2008.

St. Lawrence River 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 as a result of the recession.

In the first nine months of 2010, Montreal's overall traffic was up 3.2% compared to the same period last year, totaling 18.3 million tonnes versus 17.7 million tonnes. The two main drivers of the growth were container traffic and iron ore.

During this period, containerized cargo rose by nearly 8% to 8.96 million tonnes – suggesting that there was little negative effect on box traffic as a result of a five-day lockout in July. Also last summer, abnormally low water levels prompted container shipping lines to impose provisional surcharges that were lifted in the fall.

Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority, anticipates that the upturn in economic activity should generate "a gradual but slow recovery."

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. Expanding the capacity of the terminal will allow for the accommodation of two vessels simultaneously of 280-300 metres in length.



Beyond the Bridge!

Halifax, will be the location of the CMPA's next Congress from July 5-9, 2011. The topics to be discussed will focus on wider issues affecting not only marine pilots but most other stakeholders in the marine transportation sector.

Early bird rates are available until May 5th, 2011.

Register now at www.cmpacongress2011.

Par-delà la passerelle!

Le prochain Congrès de l'APMC se déroulera à **Halifax** du 5 au 9 juillet 2011. Les sujets abordés porteront sur des enjeux concernant non seulement les pilotes maritimes mais aussi tous les intervenants de la communauté maritime. **Des taux préférentiels pour les inscriptions sont disponibles jusqu'au 5 mai 2011.** Enregistrez-vous à : www.cmpacongress2011.

3rd CMPA Congress
July 5-9, 2011
Halifax, Nova Scotia

Beyond the Bridge
Pilots in the Larger World



3e Congrès de l'APMC
5-9 juillet 2011
Halifax, Nouvelle-Écosse

Par-delà la passerelle
Les pilotes au sein de la communauté

Thanks to recent steps under a strategic plan, the cargo-handling capacity of the Port of Trois-Rivières has increased by 22%.

La réalisation de la première phase d'un plan stratégique a permis d'accroître de 22% la capacité de manutention du Port de Trois-Rivières.



APTR

Le principal facteur négatif en 2009 a été le repli spectaculaire des tonnages de vrac solide, le minerai de fer surtout, attribuable au ralentissement prononcé dans l'industrie sidérurgique des Grands Lacs, tant aux États-Unis qu'au Canada. Toutefois, selon les chiffres cumulatifs pour les neuf premiers mois de 2010, le vrac solide est en remontée. Il est passé de 5,3 millions à 7,4 millions de tonnes.

At the Port of Quebec, where Mario Girard took over the helm from longtime President and CEO Ross Gaudreault on Jan. 1, 2011, cargo activity has begun to recover lost ground after total volume plunged by about 20% in 2009 to 21 million tonnes in the wake of a record throughput of 27.2 million tonnes in 2008.

Biggest negative factor in 2009 was the dramatic



NAVIGATING THE WATERS THROUGH HIGHWAY CONGESTION!

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

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

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



AGGREGATES • SALT • STEEL • GRAIN • PETROLEUM

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



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

En août dernier, un important accord de service visant à améliorer la compétitivité du port a été annoncé. Le Port de Québec, IMTT et le CN ont annoncé une entente qui permettra de réduire de 30 % les temps de parcours des envois entre Québec et Toronto.

Ces temps de parcours ont été réduits de 53 à 38 heures parce que le Port et IMTT (International Matex Tank Terminals) se sont entendus pour offrir des temps de libération plus uniformes pour les envois et que le CN modifiera ses horaires afin d'accélérer le mouvement des trains sur son réseau entre Québec et Toronto.

Le carburant aviation d'Air Canada arrive par bateau au terminal d'IMTT et il est ensuite expédié par le CN à un terminal situé près de l'Aéroport international Lester B. Pearson de Toronto. «Grâce au CN, le port et ses terminaux partenaires ont un accès ferroviaire plus facile que jamais aux marchés de Toronto et du Midwest américain», déclarait M. Gaudreault l'été dernier.

Pour le Port de Sept-Îles, 2010 doit être considérée comme une excellente année pour l'expansion des infrastructures, sans compter le retour à la croissance du trafic marquée par des expéditions pionnières de minerai de fer vers la Chine.

En septembre, le premier ministre Harper a annoncé une subvention fédérale de 7 millions de dollars pour la seconde phase des travaux destinés à augmenter la capacité du Terminal La Relance. Cela permettra de moderniser le plus grand terminal de l'industrie de l'aluminium du continent. L'annonce coïncidait avec l'inauguration du grand silo

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. But solid bulk is bouncing back, with 2010, cumulative nine-month figures showing this sector at 7.4 million tonnes versus the year-earlier 5.3 million tonnes.

Last August, there was an important announcement on a special service arrangement aimed at strengthening the port's competitiveness. The Port of Quebec, IMTT and CN announced an arrangement that will reduce transit times to Toronto by 30%.

The transit times for shipments destined for Toronto have been reduced from 53 hours to 38 hours as a result of the port and IMTT (International Matex Tank Terminals) agreeing to more consistent release times and of CN adjusting schedules to expedite the flow of traffic over its network between Quebec City and Toronto.

Air Canada jet fuel arrives by ship at the IMTT terminal and is then shipped by CN to a fuel terminal near Toronto's Lester B. Pearson International Airport. "Thanks to CN, the Toronto and the U.S. Midwest markets are more accessible than ever before by rail for both the port and its partner terminal operators," Mr. Gaudreault commented last summer.

For the Port of Sept-Iles, 2010 has to be regarded as a banner year in infrastructure expansion in addition to a return to traffic growth marked by trail-blazing iron ore shipments to China.



RL ROHDE & LIESENFELD

Solutions to Project Cargo Movements Start Here

NOW OFFERING CANADIAN FLAG HEAVY-LIFT SERVICE

Contact us for more details.

FREIGHT PRICE ESTIMATES OFFERED TO & FROM ANYWHERE IN THE WORLD.

Send dims / weights, origin and destination, expected time of shipment to projects@rolicanada.com and we will work up a freight price for you to ship your equipment.

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
Web: www.rolicanada.com



Pierre Terrien

At the port of Québec, solid bulk is bouncing back, with 2010, cumulative nine-month figures showing this sector at 7.4 million tonnes versus the year-earlier 5.3 million tonnes.

Selon les chiffres cumulatifs pour les neuf premiers mois de 2010 au port de Québec, le vrac solide est en remontée, passant de 5,3 millions à 7,4 millions de tonnes.

de béton n° 8. Pierre Gagnon, PDG du Port de Sept-Îles, a déclaré que «le port a désormais les infrastructures requises pour assurer la croissance d'un chef de file mondial comme Aluminerie Alouette».

En octobre, le port a inauguré un nouveau quai pour les paquebots de croisière, entreprise innovatrice réalisée par trois partenaires: le Port, la Cité de Sept-Îles et la collectivité innue locale.

Plus tôt, en juillet, a eu lieu une première d'importance qui laisse présager un brillant avenir: un premier envoi en Chine de 165 225 tonnes de minerai de fer de Consolidated Thompson Iron Mines (CLM). CLM a lancé ses opérations de manutention et d'entreposage de 100 millions de dollars en collaboration avec CSL qui fournit un navire navette autodéchargeur. La capacité initiale d'expédition de 8 millions de tonnes des installations de CLM à la fin de 2010 devrait être portée à 16 millions de tonnes en 2012. À cet égard, M. Gagnon croit que le port de Sept-Îles est appelé à devenir le deuxième port du Canada après Port Metro Vancouver.

Si l'on en juge par les tendances à la fin d'octobre, le port, qui a manutentionné 22,6 millions de tonnes en 2008 et 19,8 millions en 2009, devrait connaître une année au moins aussi bonne qu'en 2008.

À Trois-Rivières, les dirigeants du Port demeurent

In September, Prime Minister Harper announced a federal grant of \$7 million for the second phase of the project to increase the capacity of the Reliance Terminal. It will go towards optimizing the biggest aluminum terminal on the continent. The announcement coincided with the inauguration of large concrete silo No. 8. Pierre Gagnon, President and CEO of the Port of Sept-Îles, said the port "now has the necessary infrastructure to handle the growth of a world leader like Aluminerie Alouette."

In October, the port inaugurated a new cruise ship dock, an innovative undertaking involving three partners: the port, the City of Sept-Îles and the local Innu community.

Earlier, in July, occurred a major development heralding a bright future: the first shipment of 165,225 tonnes of iron ore from Consolidated Thompson Iron Mines (CLM) for China. CLM launched its \$100 million storage and handling operations in cooperation with a Canada Steamship Lines' self-unloading shuttle. Initial CLM shipping capacity of 8 million tonnes by late 2010 is slated to grow to 16 million tonnes by 2012. In this regard, Mr. Gagnon sees Sept-Îles becoming the second biggest port in Canada after Port Metro Vancouver.

After handling 22.6 million tonnes in 2008 and 19.8 million tonnes in 2009, cargo trends to the end of Octo-

franchement optimistes quant à l'atteinte d'un objectif ambitieux, celui de doubler le tonnage d'ici 2020 grâce à un plan stratégique comportant une reconfiguration virtuelle de la façade portuaire.

La première phase de Cap sur 2020 (On Course for 2020), qui a nécessité des investissements de 23 millions de dollars, a été achevée à la fin de 2010. Environ 130 emplois directs ont été créés pendant la période de construction, et les retombées économiques se sont élevées à quelque 9,5 millions, a déclaré Gaétan Boivin, PDG de l'Administration portuaire de Trois-Rivières.

Jacques Paquin, V.-P., Marketing et développement des affaires, a rappelé que les principaux travaux comprenaient l'aménagement de 26 300 mètres carrés d'espace d'entreposage extérieur, la construction d'un hangar à marchandises générales et le triplement de la capacité de stockage de la gare de triage. Tous ces travaux ont permis d'augmenter de 22 % la capacité de manutention du port.

Les représentants de la Ville et du Port ont signé en novembre quatre ententes pour le développement intégré des zones riveraines. Un tronçon de la rue Notre-Dame Centre sera fermé au public et intégré dans le périmètre portuaire. En ce qui concerne les cargaisons totales, les chiffres finaux pour 2010 devraient être de l'ordre de 27 millions de tonnes, soit une augmentation de 5 %, selon M. Paquin. «Ce fut une bonne année pour les marchandises générales et la diminution de 200 000 tonnes des céréales a été compensée par d'autres types de cargaisons.»

ber suggest the final tally in 2010 will at least match 2008.

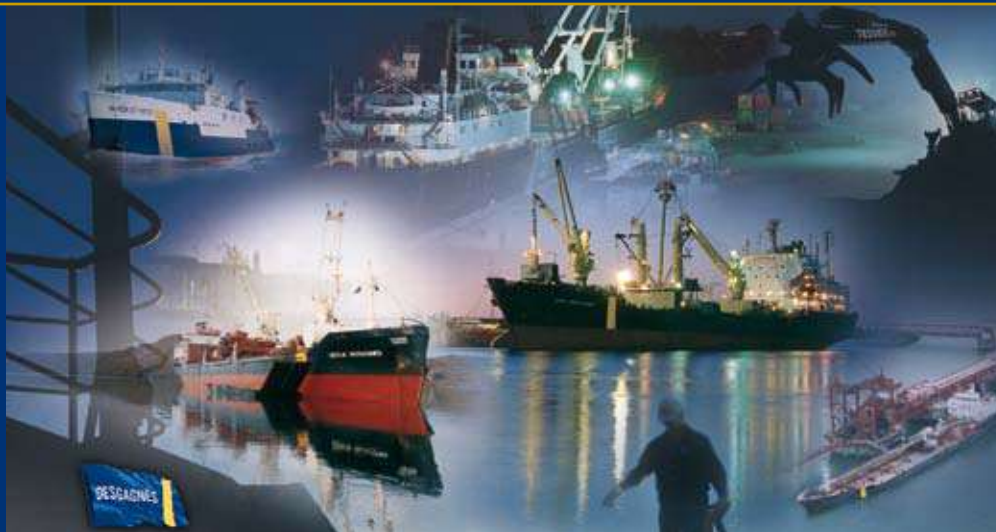
At Trois-Rivières, port officials remain bullish on an ambitious goal of doubling traffic by 2020 under a strategic plan involving a virtual reconfiguration of the harbor front.

Entailing investments of \$23 million, Phase 1 of *On Course for 2020* (Cap sur 2020) was completed in late 2010. During the construction period, some 130 direct jobs were created and the economic spin-offs added up to approximately \$9.5 million, said Gaetan Boivin, President and CEO of the Trois-Rivières Port Authority.

Jacques Paquin, the port's Vice-President Marketing and Business Development, recalled that key undertakings included the fitting out of 26,300 square metres of outdoor storage space, the construction of a warehouse for storing general cargo, and the tripling of the capacity of the rail yard. "Thanks to all the projects carried out, the port's cargo-handling capacity has increased by 22%."

In addition, representatives of the port and the City of Trois-Rivières in November signed four agreements facilitating an integrated development of the waterfront areas. A section, notably, of Notre Dame Centre street will be closed to the public and integrated into the port zone. On the total cargo front, final 2010 throughput should show an increase of 5% to 27 million tonnes," said Mr. Paquin. "It was a good year for general cargo,

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.

Valleyfield a le vent dans les voiles

Situé à 70 km de Montréal sur le Saint-Laurent, le port de Valleyfield, qui fait partie intégrante du réseau Grands Lacs/Saint-Laurent, a le vent dans les voiles. Après avoir fait le bilan des réalisations récentes et à venir, le président du Port, Michel Gadoua, a dit qu'il se plaisait à qualifier Valleyfield de «plus grand "petit" port du Canada».

Une centaine de navires font escale chaque année à Valleyfield. Le port offre sept postes d'accostage et plus de 210 000 pieds carrés d'espace d'entreposage. On y manutentionne quelque 500 000 tonnes chaque année. Le vrac liquide représente 38 % du total, le vrac solide, 47 % et les marchandises générales, 15 %.

C'est ordinairement en été que le port est le plus achalandé. Parmi les utilisateurs réguliers, on retrouve les navires de la Nunavut Eastern Arctic Shipping qui s'en servent comme base de départ pour leurs voyages de desserte maritime de l'Arctique.

Le port héberge deux sociétés exploitantes de terminaux publics: Services maritimes Valport et Valleytank. McAsphalt Industries a son propre terminal. Parmi les autres locataires, on retrouve Tri-Mac Industries, Metacor, EcoFab et Sifto Canada, qui y conserve un grand entrepôt.

Les investissements publics et privés y ont totalisé près de 20 millions de dollars en 2009.

Une importante nouvelle addition, Les Grains Lac Supérieur, projette de construire un silo à Valleyfield et de mettre sur pied un service d'apport de produits céréaliers.

«Nous estimons que cela va nous rapporter 100 000 tonnes de nouvelles cargaisons», a déclaré M. Gadoua au *Maritime Magazine*. 

and the 200,000 tonnes less grain was offset by other cargos.”

Valleyfield on the rise

Situated 70 kms from Montreal on the St. Lawrence River and an integral part of the Great Lakes/St. Lawrence System, the Port of Valleyfield has the wind in its sails. After summing up recent and future developments, port President Michel Gadoua said he liked to describe Valleyfield as “Canada’s largest ‘small’ port.”

Some 100 ships call at Valleyfield annually. There are seven berths, with more than 210,000 sq. ft. of warehouse space. The port handles about 500,000 tonnes each year. Liquid bulk accounts for 38%, solid bulk for 47% and general bulk 15%.

Traffic is usually at its busiest level in the summer months. Among regular users is the fleet of Nunavut Eastern Arctic Shipping as a base for Arctic sealift voyages.

The port has two public terminal operators: Valport Maritime Services and Valleytank. McAsphalt Industries operates its own terminal. Other tenants include Tri-Mac Industries, Metacor, EcoFab, and Sifto salt, which maintains a big warehouse.

Total public and private sector investments in 2009 approached \$20 million.

A major new addition is Les Grains Lac Supérieur, which plans to build a silo at Valleyfield and establish a feeder service for grain products.

“We estimate that this will bring 100,000 tonnes of new cargo,” Mr. Gadoua told *Maritime Magazine*. 



Port de/of Sept-Îles

In September, Prime Minister Harper announced a federal grant of \$7 million for the second phase of the project to increase the capacity of the Relance Terminal at the Port of Sept-Îles.

En septembre, le premier ministre Harper a annoncé une subvention fédérale de 7 millions de dollars pour la seconde phase des travaux destinés à augmenter la capacité du Terminal La Relance au port de Sept-Îles.



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





Paul Beesley, www.shipphotos.com

Launched at Collingwood Shipyards Ltd. on June 16, 1967 as the Feux-Follets for Papachristidis Shipping Ltd. of Montreal, this steam powered laker sailed under the ownership of Upper Lakes Shipping until mid 2009. On November 7, 2010, the retired bulker arrived under tow for scrapping at International Marine Salvage, Port Colborne.

Lancé à la Collingwood Shipyards Ltd. le 16 juin 1967 sous le nom de Feux-Follets pour la Papachristidis Shipping Ltd. de Montréal, ce laquier à vapeur a été acquis par Upper Lakes Shipping pour qui il a navigué jusqu'au milieu de 2009. Le 7 novembre 2010, le vraquier réformé, tiré par un remorqueur, est arrivé à International Marine Salvage, à Port Colborne.

Canadian inland fleet renewal era launched

Renouvellement imminent de la flotte intérieure canadienne

Leo Ryan

Une nouvelle ère de renouvellement de la flotte canadienne des Grands Lacs s'est amorcée dans le dernier trimestre de 2010. Elle coïncide avec la reprise du trafic dans la Voie maritime du Saint-Laurent après une désastreuse saison 2009. Le ministre fédéral des Finances, l'honorable Jim Flaherty, a annoncé début octobre devant des dirigeants de l'industrie réunis au canal Welland, la décision fort attendue d'éliminer un droit punitif de 25 % sur les importations de cargos classiques, de pétroliers et de traversiers de plus de 129 mètres de longueur.

Coinciding with a rebound of traffic on the St. Lawrence Seaway from a disastrous plunge in 2009, a new era of renewal for Canada's Great Lakes fleet was launched in the fourth quarter of 2010. The long-awaited decision to eliminate a punishing 25% duty on imported general cargo vessels and tankers as well as ferries longer than 129 metres was announced by federal Finance Minister Jim Flaherty in early October before industry officials at the Welland Canal.

Cela laisse présager un déluge imminent de commandes pour moderniser une flotte de 67 unités dont l'âge moyen est de 36 ans. Selon les estimations du gouvernement, l'élimination du droit va permettre à l'industrie d'épargner annuellement 25 millions de dollars dans les 10 prochaines années.

La décision a un effet rétroactif au 1^{er} janvier 2010. Le droit, qui ajoutait jusqu'à 10 millions de dollars au prix des navires construits outre-mer, était perçu depuis plus d'une vingtaine d'années.

Le gouvernement a accepté de répondre favorablement à des demandes d'allégement présentées par Algoma Central Corporation et BC Ferries pour des navires acquis avant le 1^{er} janvier. Algoma Central a ainsi eu droit à une remise de 15,3 millions de dollars de droits de douanes versés pour deux navires-citernes importés de Turquie. BC Ferries a récupéré près de 120 millions de dollars pour quatre grands traversiers.

Le nouveau régime profitera également à CSL, qui pourra déployer sur les Grands Lacs plusieurs des vraquiers autodéchargeurs commandés l'été dernier à un chantier maritime chinois. Le Groupe CSL a passé à Chengxi Shipyard une commande pour cinq vraquiers, assortie d'une option d'achat pour cinq autres. Il s'agit d'un contrat d'environ 500 millions de dollars.

This has paved the way to an anticipated flurry in the near future of orders to modernize a 67-unit fleet averaging some 36 years old. Waiving the levy will save the industry the estimated \$25 million annually for the next 10 years, according to government estimates.

Retroactive to Jan. 1, 2010, the duty which added up to \$10 million to vessels built overseas had been in force for more than two decades.

The government favorably responded to duty remission requests made by Algoma Central Corporation and BC Ferries prior to Jan. 1. Thus, Algoma Central qualified for remittance of \$15.3 million in duties paid for two tankers built in Turkey. BC Ferries obtained nearly \$120 million in duty remissions on the purchase of four large-sized ferries.

Benefiting from the new regime will also be Canada Steamship Lines, which will be able to deploy on the Great Lakes trades several of the self-unloading bulk carriers that were ordered last summer from a Chinese shipyard. The CSL Group placed an order for five bulk carriers with an option for another five with the Chengxi shipyard in a contract worth about \$500 million.

However, as this issue of *Maritime Magazine* was



As this issue of Maritime Magazine was going to press, Groupe Desgagnés of Québec City had not yet received a reply to its request for duty remission on two vessels delivered in 2009 for expanding its Arctic fleet, identical to the Rosaire A. Desgagnés, commissioned in 2008.

Au moment où nous mettons sous presse le présent numéro du *Maritime Magazine*, le Groupe Desgagnés de Québec n'avait pas encore reçu de réponse à sa demande de remise des droits perçus pour deux bâtiments qui lui ont été livrés en 2009 pour sa flotte arctique, identiques au **Rosaire A. Desgagnés**, livré en 2008.

Toutefois, au moment où nous mettons sous presse le présent numéro du *Maritime Magazine*, le Groupe Desgagnés de Québec n'avait pas encore reçu de réponse à sa demande de remise des droits perçus pour deux bâtiments qui lui ont été livrés en 2009 pour sa flotte arctique.

Le droit à l'importation avait été instauré afin de protéger le secteur de la construction navale canadienne. Cependant, les chantiers maritimes du Canada ont été incapables de construire des navires à des prix concurrentiels. La construction au Canada du dernier bâtiment du tonnage maximal admis sur la Voie maritime remonte à 1985.

«Les nouveaux navires vont améliorer la performance environnementale de la marine marchande canadienne et réduire l'empreinte environnementale d'un mode de transport qui est déjà le plus écologique de tous», a fait observer Bruce Bowie, président de l'Association des armateurs canadiens.

Gerry Carter, président de CSL, a salué «l'avènement d'une nouvelle ère emballante d'investissements qui va permettre aux transporteurs maritimes du Canada de renouveler leurs flottes de laquiers vieillissantes avec les navires les plus modernes et les plus évolués conçus aujourd'hui».

«Cette taxe décourage les commandes de nouveaux navires depuis près de 30 ans», a rappelé Allister Paterson, président de Seaway Marine Transport.

Greg Wight, président d'Algoma Central Corporation, a loué la perspicacité de M. Flaherty qui a vu au-delà des répercussions fiscales à court terme de ce changement. «Nous

going to press, the Groupe Desgagnés in Quebec City had not yet received a reply to its request for duty remission on two vessels delivered in 2009 for expanding its Arctic fleet.

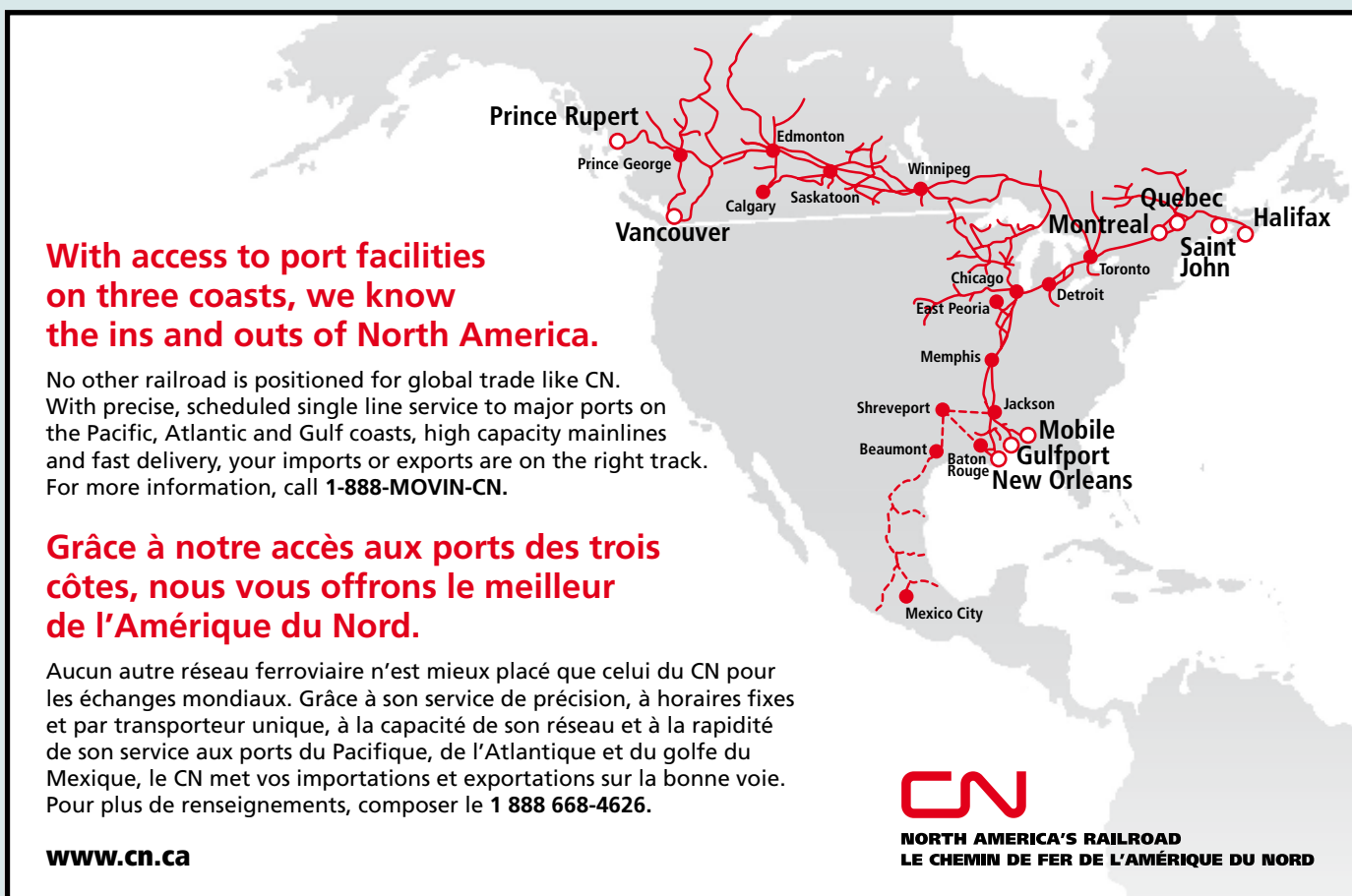
When it was introduced, the intention was to protect the domestic shipbuilding industry. But Canadian shipyards have been unable to competitively build new vessels, with the last Seaway-sized commercial ship built in Canada going back to 1985.

«New vessels will improve the Canadian industry's environmental performance and reduce the environmental footprint of what is already the most ecologically sound transportation mode», remarked Bruce Bowie, President of the Canadian Shipowners Association.

Gerry Carter, President of Canada Steamship Lines, hailed «an exciting new era of investment which will allow Canadian shipping companies to rebuild their aging Great Lakes fleets with the newest state-of-the-art ships currently being designed.»

«This tax has stood in the way of new ship orders for almost three decades», recalled Allister Paterson, President of Seaway Marine Transport.

Greg Wight, President of Algoma Central Corporation, applauded Mr. Flaherty's «vision to see beyond the short term tax effect of this change. We have long said that removing this disincentive to invest in the



With access to port facilities on three coasts, we know the ins and outs of North America.

No other railroad is positioned for global trade like CN. With precise, scheduled single line service to major ports on the Pacific, Atlantic and Gulf coasts, high capacity mainlines and fast delivery, your imports or exports are on the right track. For more information, call **1-888-MOVIN-CN**.

Grâce à notre accès aux ports des trois côtes, nous vous offrons le meilleur de l'Amérique du Nord.

Aucun autre réseau ferroviaire n'est mieux placé que celui du CN pour les échanges mondiaux. Grâce à son service de précision, à horaires fixes et par transporteur unique, à la capacité de son réseau et à la rapidité de son service aux ports du Pacifique, de l'Atlantique et du golfe du Mexique, le CN met vos importations et exportations sur la bonne voie. Pour plus de renseignements, composer le **1 888 668-4626**.

www.cn.ca

CN
NORTH AMERICA'S RAILROAD
LE CHEMIN DE FER DE L'AMÉRIQUE DU NORD



We're projecting significant port growth.

The Port of Hamilton is driving port growth. Our terminal partners are market leaders in dry and liquid bulk, breakbulk and project cargo, moving a diverse cargo mix leading Great Lakes sustainability. Strategically located to serve one of Canada's busiest regions. Move forward with us.



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

Le plus grand des « petits » ports canadiens

Canada's 'Largest' small port



VALPORT

Les services maritimes inc.
Maritime Services Inc.

Société du Port de Valleyfield

950, boulevard Gérard-Cadieux
bureau 100

Salaberry-de-Valleyfield
(Québec) J6T 6L4

T 450-373-4021

F 450-373-4026

www.portvalleyfield.com

950, boulevard Gérard-Cadieux
bureau 500

Salaberry-de-Valleyfield
(Québec) J6T 6L4

T 450-377-6686

F 450-377-2521

www.valport.ca



Paul Beesley, www.shipphotos.com

The government favorably responded to duty remission requests made by Algoma Central Corporation and BC Ferries prior to Jan. 1. Thus, Algoma Central qualified for remittance of \$15.3 million in duties paid for two tankers built in Turkey, of which the **Algocanada**. BC Ferries obtained nearly \$120 million in duty remissions on the purchase of four large-sized ferries.

Le gouvernement a accepté de répondre favorablement à des demandes d'allégement présentées par Algoma Central Corporation et BC Ferries pour des navires acquis avant le 1^{er} janvier. Algoma Central a ainsi eu droit à une remise de 15,3 millions de dollars de droits de douanes versés pour deux navires-citernes importés de Turquie, dont l'**Algocanada**. BC Ferries a récupéré près de 120 millions de dollars pour quatre grands traversiers.

Canadian maritime fleet would be the best infrastructure investment that Canada can make."

He also strongly hinted that Algoma Central Corporation was hoping to soon announce "a sizeable new vessel order of 'next generation' Canadian-flag bulk carriers. These ships would join the Seaway Marine Transport fleet, our domestic operating partnership with Upper Lakes Shipping." 

(Shortly before this issue of *Maritime Magazine* was going to press, Algoma Central Corporation announced that it has ordered four vessels, with options for two more, from a Chinese shipyard.)

disons depuis longtemps que l'élimination de ce frein à l'investissement dans la flotte canadienne serait le meilleur investissement dans les infrastructures que le Canada pourrait faire», a-t-il déclaré.

M. Wight a aussi laissé entendre que d'ici quelques mois, Algoma Central Corporation espérait annoncer «une importante commande de navires neufs, des vraquiers canadiens de la "prochaine génération"». Ces navires viendraient se greffer à la flotte de Seaway Marine Transport, filiale dans laquelle Algoma est partenaire avec Upper Lakes Shipping. 

(Peu avant la mise sous presse du présent numéro du *Maritime Magazine*, Algoma Central Corporation annonçait qu'elle avait commandé à un chantier maritime chinois quatre bâtiments et pris également des options sur deux autres.)

1,600 kilometers closer inland

1,527 meters of berth space

60 hectares of terminal operations

9 high-speed Gantry Cranes

Modern fleet of container
handling equipment

Linked to all major rail & truck routes

Environmentally friendly

Secure

Cost-competitive lift rates

Certified ISO 14001

STRATEGIC LOCATION
COST EFFICIENT
RAPID TURNAROUND
YEAR-ROUND OPERATION



MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP

Box 360, Station K
Montreal (Quebec)
Canada H1N 3L3
Tel: 514.257.3040
Fax: 514.257.3056
adm@mtrtml.com
www.mtrtml.com



Montreal Gateway Terminals Partnership
Société Terminaux Montréal Gateway





The American Waterways Operators (AWO) applauded the decision announced in early December by the U.S. District Court for the Northern District of Illinois that denied a motion for preliminary injunction filed by five Great Lakes states to close Chicago area locks as a way of preventing the migration of Asian carp into Lake Michigan.

L'American Waterways Operators (AWO) s'est réjouie de la décision annoncée début décembre par la U.S. District Court du district nord de l'Illinois de rejeter une demande d'injonction préliminaire déposée par cinq États des Grands Lacs pour faire fermer les écluses de la région de Chicago afin d'empêcher la migration de la carpe asiatique dans le lac Michigan.

Strong finish on U.S. Great Lakes

L'année finit en beauté sur les Grands Lacs étasuniens

Bill Beck

Comme la situation peut être différente d'une année à l'autre! À la fin de la saison de navigation 2009, le réseau portuaire et la flotte des Grands Lacs étasuniens voyaient avec soulagement se terminer l'une de leurs pires années depuis la Crise de 1929, il y a trois quarts de siècle. Les cargaisons avaient chuté d'environ 40 % comparativement à 2008, et l'économie des États-Unis était en difficulté à cause d'un taux de chômage dans les deux chiffres, de la dégringolade du secteur manufacturier dans la foulée de la faillite de la banque d'investissements Lehman Brothers en septembre 2008 et le secteur sidérurgique avait été plombé par des taux d'utilisation de la capacité avoisinant les 50 à 60 % pendant la majeure partie de 2009.

What a difference a year makes. When the 2009 navigation season wound down, the U.S. Great Lakes fleet and port system had limped to the finish of one of the worst years on the Lakes since the Great Depression three-quarters of a century before. Cargos plunged some 40 percent from 2008 levels, as the U.S. economy struggled with double-digit unemployment, a manufacturing sector that had fallen off a cliff in the wake of the September 2008 collapse of the investment banking house Lehman Brothers and an iron and steel sector that struggled with capacity rates in the neighborhood of 50-60 percent for much of 2009.

We Deliver

JOHN J. CARRICK

JOHN J. CARRICK

MORE

Introducing the John J. Carrick/Victorious ATB

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

On Time, Every Time!



McAsphalt Marine Transportation Limited

8800 Sheppard Avenue East

Toronto Ontario Canada

M1B 5R4

Phone: 416.281.8181 • Toll Free: 1.800.268.4238

Website: www.mcasphalt.com

En 2010, c'est une tout autre histoire. Soutenues par une industrie de l'automobile qui a relevé la tête pour expédier, selon les estimations, 11 millions d'unités en 2010, les cargaisons transportées sur les Grands Lacs sous pavillon étasunien ont atteint près de 63 millions de tonnes dans les neuf premiers mois de l'année, soit une hausse de 47,5 % comparative-ment aux résultats désastreux de la même période en 2009. Le tonnage est demeuré 9 % sous la moyenne quinquennale pour les neuf premiers mois de l'année, mais les cargaisons de minerai de fer ont été supérieures de 113 % à celles de la même période en 2009. Le charbon était en hausse de 8 % et les cargaisons de castine, de 28 % par rapport aux trois premiers trimestres de 2009.

Les chiffres du minerai de fer sont particulièrement encourageants: plus de 44 millions de tonnes ont été transportées sur les Grands Lacs étasuniens dans les 10 premiers mois de 2010. Les expéditions d'un peu plus de 5 millions de tonnes en octobre étaient en baisse par rapport aux 5,3 millions de tonnes de septembre, mais en hausse de 31 % sur le total d'octobre 2009. L'augmentation des expéditions de minerai de fer a été stimulée par une industrie de l'acier dont la production avait amorcé une constante remontée après avoir atteint le creux de la vague à la fin du printemps et au début de l'été 2009.

Les taux d'utilisation de la capacité ont avoisiné les 75 % pendant la majeure partie de 2010 et, comme on prévoit que les ventes d'automobiles aux États-Unis pourraient dépasser les 12 millions d'unités en 2011, les taux d'utilisation de la capacité dans le très important marché de l'acier laminé à plat pourraient continuer de progresser l'an prochain.

«Tous les indices laissent présager que les ventes d'automobiles seront meilleures en 2011 qu'en 2010», a déclaré un dirigeant de l'industrie de l'acier de l'Indiana. «Et un million d'automobiles de plus l'an prochain veut dire beaucoup d'acier.»

Il faut environ une tonne et demie de boulettes de minerai de fer pour produire une tonne d'acier, et nulle part cette équation n'est suivie de plus près qu'au port de Duluth-Superior. Le minerai extrait du Mesabi Iron Range du Minnesota alimente la vaste majorité des hauts fourneaux des aciéries intégrées de la nation. Et jusqu'en octobre, le grand port de la tête du lac Supérieur a expédié 7 millions de tonnes de boulettes vers des aciéries étasuniennes en aval et

But 2010 has been a vastly different story. Buoyed by a U.S. automotive industry that has recovered to move an estimated 11 million units in 2010, U.S.-Flag Great Lakes cargos of nearly 63 million tons through the first nine months of the year were up 47.5 percent when compared to the dismal results in the same period last year. Although year-to-date tonnage figures were still nine percent behind the five-year average for the first three-quarters of the year, iron ore cargos for the first nine months of the year were up 113 percent over the same period in 2009. Coal was eight percent ahead of last year's pace, and limestone cargos were running 28 percent of where they were in the first nine months of last year.

The iron ore numbers are particularly heartening, with more than 44 million tons moved on the U.S. Lakes during the first 10 months of 2010. Shipments of just over five million tons in October were down from the 5.3 million tons of iron ore shipped on the U.S. Lakes in September but 31 percent more than the October totals of one year ago. Driving the rebound in iron ore shipments has been a U.S. steel industry that has steadily recovered since mill output bottomed in the late spring and early summer of 2009.

Mill capacity rates have been in the 75 percent range for much of 2010, and with predictions that U.S. automobile sales might surpass 12 million units in 2011, capacity rates in the all-important flat-rolled market could continue to improve into next year.

“Everything we are seeing is predicting better automobile sales in 2011 than in 2010,” said one Indiana-based steel industry executive. “And a million more cars next year is one heck of a lot of steel.”

It takes about a ton-and-a-half of iron ore pellets to make a ton of steel, and nowhere is that equation more closely followed than in the Port of Duluth-Superior. Outbound ore from Minnesota's Mesabi Iron Range feeds the vast majority of blast furnaces at the nation's integrated steel mills. And through October, the big port at the head of Lake Superior



Visit us on-line

A Tradition of Innovation



Set your course to the future with Upper Lakes Group

Upper Lakes is able to offer a wide range of marine transportation and marine services options to its customers.

It is a partner in Seaway Marine Transport (SMT), the largest Canadian flag fleet of Great Lakes bulk carriers and self-unloaders. SMT is developing an aggressive fleet renewal strategy, the first result of which is the new max-Seaway sized coastal class self-unloader 'Algobay' which was delivered into service this year, to be joined by a sistership next year.

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

MarineLink, a new venture tasked with developing the 'next generation' of shipping on the Great Lakes such as Ro-Ro ferries, container feeder services and other Short Sea Shipping operations, have launched their new project cargo division using the Heavy Lift Barge 'MarineLink Explorer'. This vessel is equipped with bow and stern ramps, two 216 tonne derricks combinable to 425 tonnes lift, and both deck and cargo hold carriage.

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

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

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



3 millions de tonnes additionnelles vers des aciéries canadiennes. Il s'agit, pour 2010, d'une augmentation de près de 70 % des expéditions de fer depuis Duluth-Superior par rapport à 2009.

Burns Harbor manutentionne de gros envois de cargaisons spéciales

À l'autre extrémité des Grands Lacs, Indiana-Burns Harbor est en train de se tailler une réputation de port de prédilection pour la manutention des cargaisons spéciales destinées au secteur de la production d'énergie éolienne en pleine expansion du Midwest. En octobre, le port du lac Michigan célébrait son 40^e anniversaire en manutentionnant le plus important envoi de cargaisons spéciales de son histoire, 134 turbines éoliennes complètes transportées par 11 navires de la Canada Steamship Lines (CSL) et de Flinter Shipping, à destination d'un parc éolien situé près de Bloomington, en Illinois.

«C'est une époque stimulante pour la région, a déclaré le directeur du port, Peter Laman. Notre port est vraiment en train de devenir la destination privilégiée des cargaisons d'éoliennes destinées au Midwest.»

Sur le lac Érié, le volume de marchandises transitant par le port de Cleveland a augmenté de près de 17 % dans les trois premiers trimestres de l'année; ArcelorMittal en particulier, qui possède une grande aciérie à Cleveland, a expédié du minerai de fer et des brames d'acier par le port après que l'usine eut été arrêtée pendant la majeure partie de 2009. Les expéditions de ciment ont augmenté de plus de 60 % par rapport à 2009. Le directeur général du port de

has sent 7 million tons of pellets downbound to U.S. mills, and an additional 3 million tons to Canadian mills. That's nearly 70 percent more iron shipped out of Duluth-Superior during the 2010 navigation season than in 2009.

Burns Harbor handling big project cargo shipments

At the opposite end of the Great Lakes, the Port of Indiana-Burns Harbor is establishing a reputation as a project shipment port for the fast-growing wind energy business in the Midwest. In October, the Port on Lake Michigan celebrated its 40th anniversary by handling the largest project shipment in its history, 134 complete turbine units carried by 11 ships from Canada Steamship Lines (CSL) and Flinter Shipping and destined for a wind farm near Bloomington, Illinois.

"It's an exciting time around here right now," said Port Director Peter Laman. "This port is truly becoming the preferred destination for wind cargo shipments in and out of the Midwest."

On Lake Erie, shipping volume at the Port of Cleveland was up nearly 17 percent through the first three-quarters of the year, with Arcelor Mittal, the owner of a major mill in Cleveland, moving iron ore and steel slabs through the port after being idled for much of 2009. Shipments of cement through the port are up more than 60 percent over 2009. Port of Cleveland CEO Will Friedman pledged "to help grow jobs" in



**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**

Cleveland, Will Friedman, a promis «d'aider à créer des emplois» dans le comté de Cuyahoga en grande difficulté économique et il a indiqué que le Port étudiait la faisabilité d'installer et de déployer un parc éolien au large dans le lac Érié.

Disparition de trois champions régionaux lors des récentes élections

Le carnage politique des élections de novembre au Congrès qui a balayé trois très loyaux champions des Grands Lacs constitue un facteur d'incertitude non négligeable pour les milieux maritimes étasuniens des Grands Lacs. Les représentants démocrates David Obey du Wisconsin, un vétéran de 40 ans à la Chambre, et Bart Stupak, l'un des grands partisans de la construction d'une seconde écluse Poe à Sault Ste. Marie, se sont tous deux retirés avant d'être chassés aux urnes par des électeurs en colère. Un autre démocrate, Jim Oberstar du Minnesota, qui représentait Duluth et le Mesabi Iron Range depuis 1975, n'a pas réussi à se faire réélire. Ces trois membres démocrates du Congrès ont été remplacés par des républicains.

Un second dossier qu'on surveille de près dans certains milieux des Grands Lacs, c'est la législation du Sénat des États-Unis adoptée en novembre pour empêcher la carpe asiatique d'envahir les Grands Lacs. Le Michigan, l'Ohio et plusieurs États des Grands Lacs réclament la fermeture de deux écluses qui relient les Grands Lacs au réseau navigable de la région de Chicago et à la rivière Illinois. Jusqu'à 7 millions de tonnes de marchandises transitent par les écluses de la région de Chicago chaque année, surtout en provenance ou à destination de ports et de quais privés de Chicago, de Milwaukee et du nord de l'Indiana. 

economically hard-hit Cuyahoga County and said the port is investigating the feasibility of installing and deploying an offshore wind farm on Lake Erie.

Three regional champions lose in recent elections

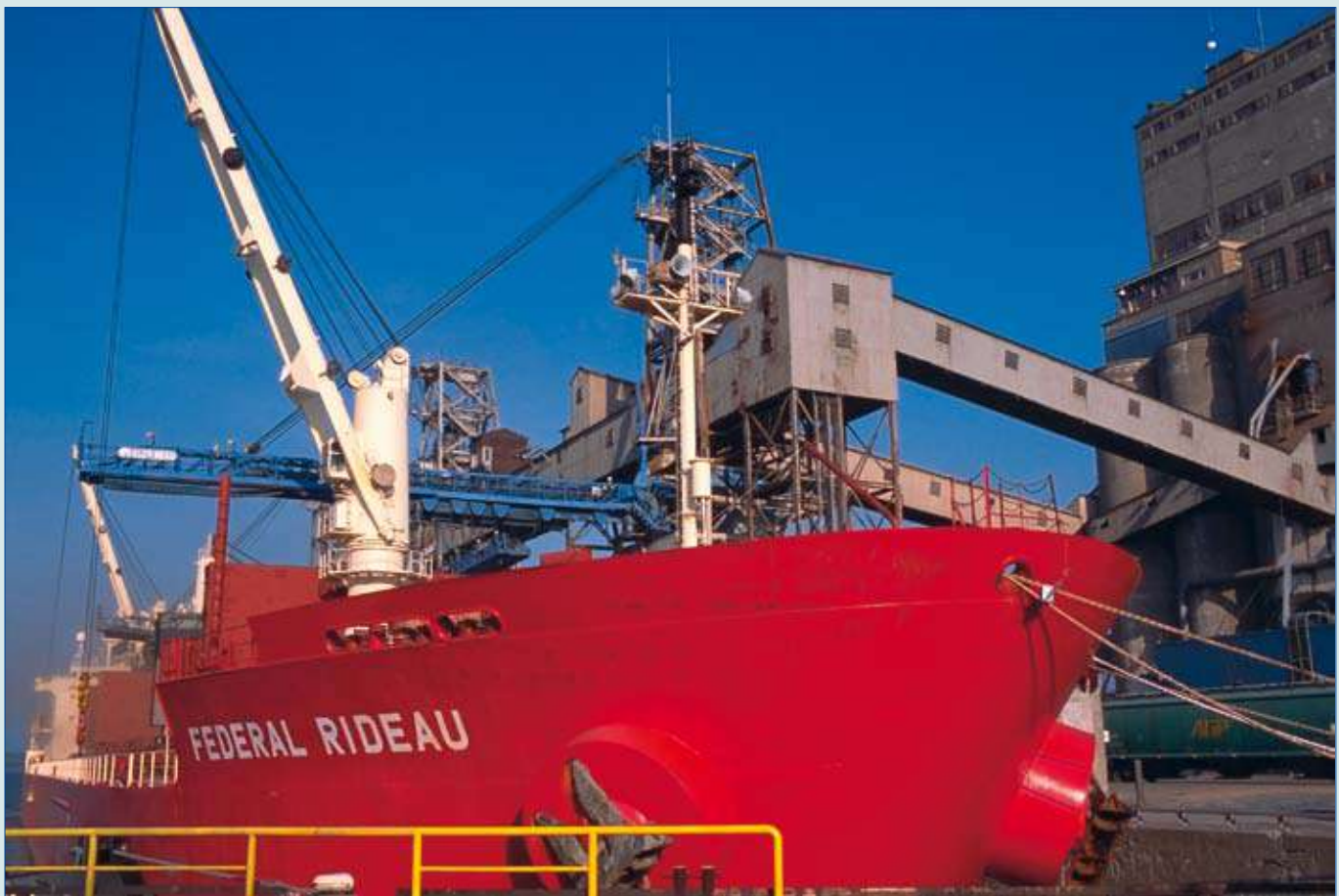
One major question mark for U.S. Great Lakes maritime interests is the political carnage of November's congressional elections that removed three of the Lakes' staunchest champions from Congress. Rep. David Obey (D-Wisconsin), a 40-year veteran of the House, and Rep. Bart Stupak (D-Michigan), who had been one of the main supporters of building a twin to the Poe Lock at Sault Ste. Marie, both retired rather than face angry voters at the polls. Rep. Jim Oberstar (D-Minnesota), who had represented Duluth and the Mesabi Iron Range since 1975, was defeated in his reelection bid. Republicans replaced all three Democratic Congressmen.

A second issue being watched closely in some segments of the Lakes is U.S. Senate legislation passed in November aimed at preventing Bighead Asian Carp from spreading into the Great Lakes. Michigan, Ohio and several other Great Lakes states are pushing for the closure of two locks linking the Great Lakes to the Chicago Area Waterway System and the Illinois River. As much as 7 million tons of cargo passes through the Chicago-area locks each year, much of it originating or destined for ports and private docks in Chicago, Milwaukee and northern Indiana. 

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!





Fednav

Grain export boom for U.S. Great Lakes ports

Boom des exportations de grain dans les ports étasuniens des Grands Lacs

Bill Beck

Un boom des exportations de grain jamais vu sur les Grands Lacs depuis la première moitié des années 1970 est à l'origine d'une saison de navigation 2010 exceptionnelle pour les ports et les silos situés entre la tête des Grands Lacs et Buffalo.

«Au cours d'une même semaine d'octobre, a déclaré Adolph Ojard, directeur exécutif de la Duluth Seaway Port Authority, nous avons 17 navires chargeant du grain ou au mouillage à attendre qu'un poste à quai se libère.»

A grain export boom unprecedented in the Great Lakes since the mid- to late 1970s has put a positive exclamation mark on the 2010 navigation season for ports and terminal elevators from the head of the Lakes all the way to Buffalo.

"During a single week in October," said Adolph Ojard, Executive Director of the Duluth Seaway Port Authority, "we had 17 ships loading grain and/or at anchor waiting for a berth to open up."

Mr. Ojard said the grain surge down the Lakes is up 15 percent over five-year averages and is running nearly 90 percent ahead of the first three-quarters of 2009. In September, the port reported grain shipments – most durum and spring wheat headed for Europe, North Africa and the Middle East – up 123 percent over the same month in 2009.

Duluth-Superior and other grain ports on the U.S. Great Lakes are benefiting from a combination of factors that rocked world grain markets in 2010. Drought this past summer across much of southern Russia and Ukraine resulted in a Russian ban on exports in July. Abundant rainfall across the Midwest and the Northern Plains brought in bumper crops of corn and wheat, and a weak U.S. dollar made grain exports from the Great Lakes attractive to foreign buyers.

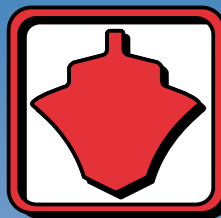
U.S. Transportation Secretary Ray LaHood confirmed the system-wide nature of the grain export boom when he announced in late November that grain exports through the St. Lawrence Seaway were up nearly 23 percent through October 2010 over similar 2009 levels. Mr. LaHood said nearly 2 million metric tons of U.S. grain have moved through the Seaway so far this year. **M**

Selon M. Ojard, cette augmentation subite des expéditions de céréales a propulsé les volumes à 15 % au-dessus des moyennes quinquennales et à près de 90 % de mieux que les résultats des trois premiers trimestres de 2009. En septembre, le Port rapportait des expéditions de grain – surtout de blé dur et de blé de printemps à destination de l'Europe, de l'Afrique du nord et du Moyen-Orient – de 123 % supérieures au même mois de 2009.

Duluth-Superior et d'autres ports céréaliers des Grands Lacs étasuniens profitent d'une combinaison de facteurs qui ont secoué les marchés céréaliers mondiaux en 2010. La sécheresse qui a sévi l'été dernier dans la majeure partie du sud de la Russie et l'Ukraine a forcé la Russie à interdire les exportations en juillet. Les pluies abondantes qui se sont abattues sur le Midwest et les plaines du Nord ont permis des récoltes exceptionnelles de maïs et de blé et la faiblesse du dollar américain a rendu les exportations de céréales des Grands Lacs attrayantes pour les acheteurs étrangers.

Le secrétaire aux Transports des États-Unis, Ray LaHood, a confirmé que le boom des exportations de céréales se faisait sentir partout quand il a annoncé fin novembre que les exportations de grain par la Voie maritime du Saint-Laurent jusqu'en octobre 2010 étaient en hausse de près de 23 % par rapport à la période correspondante de 2009. Selon M. LaHood, près de 2 millions de tonnes métriques de céréales étasuniennes ont été transportées par la Voie maritime jusqu'à maintenant cette année. **M**

Call us first!
514-640-3138



**URGENCE
MARINE INC.**



Since 1981...

**24 HOURS
A DAY**

**7 DAYS
A WEEK**



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

URGENCE MARINE INC.

SECTION 110N, Port de Montréal, C.P. 111
Montréal (Québec) H1B 5K1
Fax: 514-640-4509

marine@urgencemarine.com



www.urgencemarine.com



Leo Ryan

Madeleine Paquin, President and CEO of Logistec Corporation, is pictured here in front an MSC containership at Montreal's busy Termont Terminal which is a partnership between Logistec Corporation and Cerescorp.

Madeleine Paquin, présidente et chef de la direction de Logistec Corporation, est photographiée ici devant un porte-conteneurs de MSC à Montréal, au terminal très achalandé de Termont issu d'un partenariat entre Logistec et Cerescorp.

Logistec steers agile course of 'growing profitably'

Logistec maintient le cap sur la «croissance rentable»

Leo Ryan

Les dernières années ont été difficiles pour maintes entreprises partout au monde et le secteur maritime n'y a pas échappé. Logistec Corporation, qui fêtera en 2012 son 60^e anniversaire, une étape importante, n'a pas seulement réussi à louvoyer à travers la récession avec un dossier bénéfices sans tache malgré une baisse des revenus, elle y est parvenue sans faire de replis. L'entreprise a, en fait, élargi ses horizons en Amérique du Nord grâce à des acquisitions et à de nouveaux partenariats. Et depuis l'automne dernier,

The past few years have been tough on many businesses around the world, including the marine industry. As it approaches a milestone, its 60th anniversary in 2012, Logistec Corporation is one enterprise that has not only managed to navigate through the recent recession with an unblemished profit record, despite lower revenues, but has not retrenched. Logistec has, in fact, expanded its horizons in North America through acquisitions and more partnerships. And

c'est une équipe de direction restructurée stratégiquement qui mène la barque et qui se propose de scruter avec encore plus d'attention les possibilités qui s'offrent dans les secteurs des conteneurs, du vrac et du divers de spécialité.

Certains observateurs auront tôt fait d'y voir l'influence d'une main habile qui tient la barre et il serait difficile de les contredire...

En interview, Madeleine Paquin, présidente et chef de la direction depuis 1996, a résumé en deux petits mots le plus grand défi que doit relever la compagnie: «croissance rentable».

Logistec y est plutôt bien parvenue jusqu'ici – elle a fait des bénéfices tous les ans depuis 1969, ce qui, par hasard, est l'année où elle est devenue société cotée en bourse.

Toutefois, M^{me} Paquin a insisté sur le fait que la croissance ne devait pas être obtenue aux dépens des résultats nets. «Notre principal objectif n'est jamais le chiffre d'affaires. Nous visons toujours les bénéfices nets avant tout, même si les marges ne sont pas énormes.»

«Pour réussir, nous devons bâtir un jour à la fois», a déclaré M^{me} Paquin, avant d'ajouter avec un sourire narquois: «À ceux qui pourraient croire que c'est un travail facile, je dirai que je suis certaine que nous avons mérité tous nos dollars car les efforts de nos gens sont phénoménaux!»

«À l'interne, a indiqué M^{me} Paquin, tout est axé sur la croissance et le développement et notre objectif est de doubler les bénéfices nets tous les sept ans.»

Quelles sont ses prévisions de résultats financiers pour 2010? Les revenus seront «confortablement» supérieurs à ceux de 2008 – vu les tendances encourageantes des trois premiers trimestres et les revenus supplémentaires qu'ont procurés les quelques acquisitions réalisées en 2009.

En 2008, les revenus de Logistec ont dépassé les 228 millions de dollars et les bénéfices

spearheading the whole corporate ship towards the future with notably increased attention to opportunities in the container, bulk and niche breakbulk trades is a strategically-restructured management team in place since last fall.

Some observers would quickly deduce that there must be a nimble hand at the helm. Indeed, it would be hard to disprove them wrong...

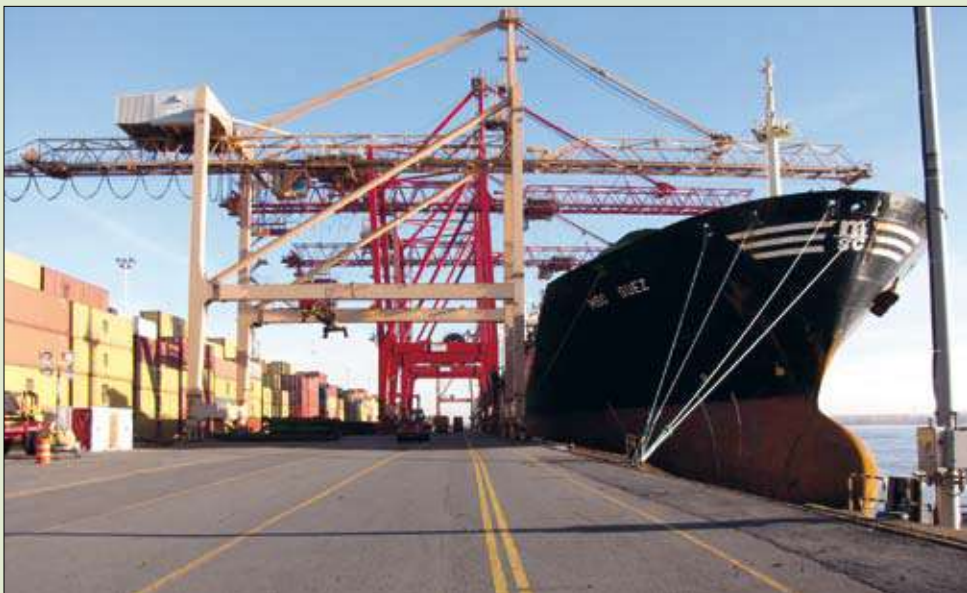
In an interview, Madeleine Paquin, President and CEO since 1996, summed up the biggest challenge facing the company in just two words: "growing profitably."

Logistec has met this challenge rather well – reporting a profit every year since 1969 which, coincidentally, is the same year it became a publicly-traded company.



Several thousand containers await for loading at the Termont Terminal in Montreal which is enjoying brisk activity.

Des milliers de conteneurs attendent le chargement au terminal bourdonnant d'activité de Termont.



General view of the Termont Terminal in Montreal which is fully occupied with container business.

Vue générale du terminal de Termont à Montréal qui est occupé à plein temps par les cargaisons conteneurisées.



Locomotives handled at Port of Halifax.

Locomotives manutentionnées au Port de Halifax.

However, Ms. Paquin stressed that growth should not be at the expense of the bottom line. "Our main objective is never on the top line. It is always on the bottom line, though the margins are not huge."

"To succeed, you have to build your business one day at a time," Ms. Paquin said, before declaring with a wry smile: "For

those who may think it's an easy business, I am certain we have earned every dollar because the efforts of our people are phenomenal!"

Internally, Ms. Paquin indicated, there is a commitment to growth and development with a goal of doubling earnings every seven years.

What is her forecast for 2010 financial performance? Revenues will be "comfortably" above those of 2008 – given the encouraging trends of the first three quarters plus the added revenues flowing from several acquisitions made in 2009.

In 2008, Logistec revenues surpassed \$228 million, with net income at \$13.4 million. In recession-wracked 2009, revenues declined to \$215 million while net income dropped to \$8.1 million.

Based in Montreal, Logistec provides specialized services to the marine community and industrial companies in the areas of container, break-bulk and bulk cargo-handling at 23 ports in Eastern Canada, the Great Lakes and the U.S. East Coast as well as short-line transportation of coal in Cape Breton, Nova Scotia.

It also offers agency services to foreign shipowners serving the Canadian market as well as marine transportation services geared primarily to the Arctic coastal trade (see separate report).

About three quarters of total revenue is generated by the marine services segment. The latter amounted to \$160.8 million in 2009.

The remainder of \$52.4 million comes from environmental services. Through its subsidiary, Sanexen

nets se sont chiffrés à 13,4 millions. En 2009, les revenus ont diminué à 215 millions de dollars à cause de la récession et les profits nets ont chuté à 8,1 millions.

Basée à Montréal, Logistec fournit des services spécialisés aux milieux maritimes et aux sociétés industrielles. Elle effectue la manutention de cargaisons conteneurisées, de marchandises diverses et de cargaisons en vrac dans 23 ports de l'est du Canada, des Grands Lacs et de la côte Est des États-Unis et elle exploite un chemin de fer d'intérêt local pour le transport du charbon au Cap Breton (Nouvelle-Écosse).

Logistec offre également des services d'agence aux armateurs étrangers desservant le marché canadien ainsi que des services de transport maritime, surtout du transport au cabotage dans l'Arctique (voir autre article).

Les trois quarts environ des recettes totales sont générées par le segment des services maritimes qui a rapporté 160,8 millions de dollars en 2009.

Les 52,4 millions de dollars restants proviennent des services environnementaux. Par l'entremise de sa filiale, Sanexen services environnementaux, Logistec fournit des services de réhabilitation structurelle sans tranchée des conduites d'eau souterraines, de gestion des BPC, de restauration de sites, d'analyse des risques et de fabrication de boyaux d'incendie.

Des investissements stratégiques

Au cours d'un mois d'octobre occupé d'une année 2009 marquée de multiples investissements, Logistec a acquis, par l'entremise de Sanexen, un leader nord-américain dans la fabrication de boyaux d'incendie, Niedner, qui était le four-

nisser exclusif de Sanexen pour une composante essentielle d'Aqua-Pipe, une gaine structurale utilisée pour la réhabilitation des conduites d'eau souterraines.

Toujours en octobre de la même année, Logistec a fait l'acquisition de Les Terminaux Rideau Bulk Terminals Inc., entreprise présente dans quatre ports de la Voie maritime du Saint-Laurent situés entre Montréal et Toronto.

Vers la fin de 2009, Logistec a acquis la participation de 50 % de son partenaire dans BalTerm, spécialisée dans la manutention de produits forestiers à l'importation au port de Baltimore. Cet achat a été suivi, en janvier 2010, de la conclusion d'une entente à long terme avec HRK Holdings pour la manutention de fertilisants et autres marchandises en vrac à Port Manatee, FL (voir autre article sur Logistec USA).

Plus tôt, au printemps 2009, Logistec avait réalisé un investissement stratégique à long terme dans une parcelle de terrain de 55 acres située dans l'est de Montréal. On y aménage un centre logistique pour appuyer les opérations de manutention de la société au port de Montréal.

Mme Paquin mentionne entre autres que «les conteneurs ont généré une croissance interne grâce à l'intensification des activités de MSC au terminal de Termont».

À cet égard, Roger Carré, directeur général de Termont, où font aussi escale des porte-conteneurs d'OOCL et d'Hapag-Lloyd affirme: «Le terminal fonctionne à pleine capacité et nous pensons construire de nouvelles installations.»

Environmental Services, Logistec provides services for the trenchless structural rehabilitation of water mains, PCB management, site remediation, risk assessment and fire-hose manufacturing.

Strategic investment moves

In a busy October in 2009, within the context of several investment moves during that year, Logistec acquired via Sanexen the business of Niedner, a leading North American fire-hose manufacturer which had been the exclusive supplier to Sanexen of one crucial component of Aqua-Pipe, a structural lining used to rehabilitate water mains.

Also in October of the same year, Logistec acquired Les Terminaux Rideau Bulk Terminals Inc., which operates four ports along the St. Lawrence Seaway located between Montreal and Toronto.

Late in 2009, Logistec acquired its partner's 50% interest in BalTerm, which specializes in handling inbound forest products in the Port of Baltimore. It followed this up in January 2010 with a long-term agreement with HRK Holdings for the handling of fertilizers and other bulk products in Port Manatee FL. (See separate report on Logistec USA).

Earlier, in the spring of 2009, Logistec made a long-term strategic investment in a 55-acre parcel of land in the east end of Montreal. The property is being developed as a logistics centre to support the company's

TERMONT



Termont Montréal inc.

P.O. Box 36, Succursale K, Section 68
Port de Montréal

Montreal, Quebec - Canada H1N 3K9

Tel: 514-254-0526

fax: 514-251-1952

www.termont.com



Dans les neuf premiers mois de 2010, les résultats financiers de Logistec se sont améliorés de façon notable par rapport à la même période en 2009. Les revenus consolidés ont augmenté à 184,5 millions de dollars, une hausse de 24,4 %, tandis que le revenu net consolidé atteignait les 8,2 millions de dollars contre 3,6 millions l'année précédente.

Les recettes des services maritimes sont passées de 113,2 à 133,3 millions de dollars.

Pour ce qui est des services de transport maritime, le ralentissement saisonnier des deux premiers trimestres (l'Arctique est habituellement fermé à la navigation de la fin de novembre jusqu'en juin) a été contrebalancé par le déploiement intégral de quatre navires de NEAS pour la desserte maritime de l'Arctique.

Questionnée sur les perspectives de transport maritime dans la région arctique, M^{me} Paquin a répondu: «Ce qui est intéressant au sujet de l'Arctique, c'est que le monde devient plus petit. Les collectivités y sont géographiquement dispersées, mais leurs besoins de transport sont plus grands parce qu'elles veulent plus de marchandises et de matériel. Il y a beaucoup de ressources naturelles et d'activité minière là-bas. Nous sommes prêts à acheter de nouveaux navires lorsque la demande le justifiera.»

Toutefois, M^{me} Paquin a également souligné l'importance de nouer de solides partenariats avec les Inuits et les entreprises inuites. Elle a eu de bons mots notamment pour une partenaire, la société Makivik, qu'elle a décrit comme «la société de développement la plus professionnelle et la plus axée sur le commerce de la région arctique».

Une équipe rajeunie, gage de réussite

Par ailleurs, M^{me} Paquin parle avec beaucoup d'enthousiasme de l'important renouvellement de l'équipe de direction annoncé le 30 septembre.

«Nous comptons énormément sur notre nouvelle équipe – elle est la clé de notre avenir. Quand on a la bonne équipe, tout le reste coule de source.» (Voir la photo de groupe montrant tous les membres de la nouvelle équipe.)

Ce qui a enclenché le processus, ce fut la décision de Serge Dubreuil de se retirer de la présidence de Logistec Arrimage inc. le 1^{er} avril 2011. Depuis près de 40 ans, M. Dubreuil est un des grands artisans du succès des opérations terminales de Logistec. Il demeurera attaché à l'entreprise à temps partiel en tant que consultant.

«Cela donnait l'occasion, a déclaré M^{me} Paquin, d'introduire de jeunes experts dans des rôles de gestion. Nous sommes aussi allés chercher deux candidats de l'extérieur pour renforcer l'équipe.

«Avec Mario Blanchet, nous avons réellement rajeuni et dynamisé l'équipe. De plus, nous avons pris l'initiative de séparer le vrac et les marchandises générales dans les ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs; cela va nous

cargo-handling operations at the Port of Montreal.

Among other things, Ms. Paquin notes that “some internal growth has come from containers with the increase in MSC business at Termont Terminal.”

In this regard, Roger Carré, General Manager of Termont, where containerships from OOCL and Hapag-Lloyd also call, says that “the terminal is functioning at full capacity and we are now looking at developing a second facility.”

During the first nine months of 2010, there was a marked improvement in Logistec's financial results over the same period of 2009. Consolidated revenue rose to \$184.5 million, up 24.4% over the year-earlier, whereas consolidated net income totaled \$8.2 million versus \$3.6 million.

The marine services revenue increased to \$133.3 million from \$113.2 million.



Salt handling at Rideau Bulk Terminals.

Manutention de sel aux Terminaux Rideau Bulk.

In marine transportation services, the seasonal slowdown felt in the first two quarters (Arctic shipping is usually closed from late November till June) was reversed thanks to the full deployment of the four NEAS vessels on the Arctic sealift.

Questioned on the shipping outlook in the Arctic region, Ms. Paquin stated: “What's interesting about the Arctic is that the world is becoming smaller. Though the Arctic communities are geographically remote, their transportation needs are higher because they want more merchandise and equipment. There's a lot of natural resources and mining activities up there. We are open to purchasing new ships when the demand is sufficient.”



An emerging international gateway for iron ore shipping in America

Un corridor international émergent pour l'expédition du minerai de fer en Amérique



XVIII^e édition
PRIX DU
Saint-Laurent



XVIIIth edition
St. Lawrence
AWARD

Winner of 2010 AQTR Grand Prize for excellence in transportation, freight transportation
Lauréat du grand prix d'excellence en transport de l'AQTR 2010, pour le transport des marchandises

Association
québécoise
du transport
et des routes
AQTR
AU CŒUR DES TRANSPORTS

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

Canada

permettre de mieux cibler les caractéristiques de chaque secteur. Les besoins des expéditeurs de vrac sont très différents de ceux des expéditeurs de marchandises générales. Le vrac est davantage orienté processus. Les marchandises générales sont plutôt orienté projets navire-navire.»

Mario Blanchet devient vice-président exécutif, Opérations, à Logistec Arrimage. Les opérations à tous les ports et terminaux du réseau de Logistec relèveront de lui. Au service de la société depuis 1989, il était auparavant vice-président régional, Montréal-Grands Lacs-Nord des États-Unis.

Rodney Corrigan a été nommé vice-président régional, États-Unis et Maritimes. Autrefois à la Montreal Shipping et à Arrimage Québec, il était plus récemment vice-président, Logistique à Novo-Group.

Daniel Jodoin est directeur régional, Marchandises en vrac, Ports du Saint-Laurent-Grands Lacs. Après avoir commencé sa carrière chez Logistec en 1999, M. Jodoin a occupé divers postes, dont le dernier, celui de directeur général, Marchandises générales et vrac sur l'île de Montréal.

Michel Miron, qui est entré à Logistec en 1989, devient directeur régional, Marchandises générales, Port du Saint-

But Ms. Paquin also underlined the importance of developing close partnerships with the Inuit people and Inuit enterprises. She had special words of praise for their partner Makivik Corporation which she described as “the most professional and business-oriented development corporation in the Arctic.”

Rejuvenated corporate team key to the future

Meanwhile, Ms. Paquin speaks with great enthusiasm about the major management changes announced on September 30.

“We are putting a lot of focus on our new team – it’s the key to our future. If you get the team right, the rest will fall into place.” (See accompanying group photo showing the full slate of members of the restructured team.)

What started the whole process rolling was the decision by Serge Dubreuil to retire as President of Logistec Stevedoring Inc. effective April 1, 2011. For nearly four decades, Mr. Dubreuil has been a significant contributor to the progress of Logistec’s terminal operations. He will be staying on as a consultant on a part-time basis.

“This created the opportunity,” Ms Paquin said, “to bring up young experts into management roles. We also went outside to get two individuals to strengthen the team.

“Under Mario Blanchet, we’ve really rejuvenated the team and energized it. In addition, we’ve taken the initiative of separating bulk and general cargo in the St. Lawrence/Great Lakes ports; this will allow us to focus better on the characteristics of each sector. The needs of bulk shippers are quite different from those of breakbulk shippers. Bulk is more process-oriented. Breakbulk is more ship-to-ship project-oriented.”

Mario Blanchet has assumed the position of Executive Vice-President, Operations, for Logistec Stevedoring. He will be responsible for operations at all ports and terminals in the Logistec network. With the company since 1989, his latest position was Regional Vice-President, Montreal/Great Lakes/ North USA.

Rodney Corrigan has been appointed Regional Vice-President, USA and Maritimes. Formerly with Montreal Shipping and Quebec Stevedoring Company, he was most recently Vice-President, Logistics for Novo-Group.

Daniel Jodoin is Regional Manager, Bulk, St. Lawrence/Great Lakes ports. After beginning his career with Logistec in 1999, Mr. Jodoin has held various positions, the latest being General Manager for breakbulk and bulk operations on the island of Montreal.

Michel Miron, who joined Logistec in 1989, is Regional Manager, General Cargo, St. Lawrence/ Great Lakes ports. Most recently, he was General



Hochelaga/Laurier Terminal in Montreal.

Le terminal Hochelaga/Laurier à Montréal.

Laurent-Grands Lacs. Il était auparavant directeur général des terminaux de Logistec dans le sud-est des États-Unis, où il avait la responsabilité des activités opérationnelles aux ports de Brunswick (GA) et de Port Manatee (FL).

Avocat de profession, Alain Pilotte s'est joint à l'équipe en qualité de vice-président, Initiatives stratégiques. M. Pilotte exerçait en pratique privée, notamment en droit du transport et des affaires, depuis 1982. Au fil des ans, il avait exécuté plusieurs mandats pour Logistec et il avait déjà travaillé pour la société pendant ses études.



Iron ore cargo handling at Sept-Iles with Canada Steamship Lines vessel

Manutention d'une cargaison de minerai de fer à Sept-Îles avec un navire de CSL.

Manager for the Logistec terminals in the Southeast USA, where he was in charge of operational activities at the ports of Brunswick (GA) and Port Manatee (FL).

Lawyer Alain Pilotte has joined the team as Vice-President, Strategic Initiatives. Mr. Pilotte has been in private practice in transportation and business law since 1982. Through the years, he has carried out several mandates in the maritime field for Logistec, where he also once worked while a student.

The Port of Toronto



A major inland port celebrating the
100TH ANNIVERSARY.

Docked beside a third of the Canadian market.



60 Harbour Street, Toronto, Ontario M5J 1B7
Tel: (416) 863-2000 Fax: (416) 863-4830
www.logistec.com info@logistec.com

Les cinq piliers de la stratégie d'entreprise

Quand on lui a demandé en quoi pourraient consister les objectifs généraux de gestion des affaires de Logistec, Mme Paquin a évoqué cinq piliers stratégiques: «Le pilier principal, c'est l'équipe. Les quatre autres sont l'excellence opérationnelle, l'approche clientèle fondée sur l'intelligence du marché, la stabilité et la santé financières, ainsi que la ferme volonté de croissance et développement.»

En bref: En avant toute! **M**

Corporate strategy built on five pillars

Asked what Logistec's overall corporate management objectives might consist of, Ms. Paquin pointed to five strategic pillars: "The core is the team. The four other pillars are operational excellence; customer focus based on market intelligence; financial stability and strength; and strong commitment to growth and development."

In short, full steam ahead! **M**



De gauche à droite, rangée du bas:

Nicole Paquin, vice-présidente, Systèmes d'information; Michel Miron, directeur régional, Marchandises générales, Ports du Saint-Laurent/Grands Lacs; Ingrid Stefancic, vice-présidente, Services corporatifs et juridiques; Alain Pilote, vice-président, Initiatives stratégiques.

Rangée du centre:

Jean-Claude Dugas, vice-président, Finances; Madeleine Paquin, présidente et chef de la direction, Logistec Corporation; Daniel Jodoin, directeur régional, Marchandises en vrac, Ports du Saint-Laurent/Grands Lacs; Mario Blanchet, vice-président exécutif; Serge Dubreuil, président, Logistec Arrimage inc.

Rangée du haut:

George Di Sante, vice-président, Développement des marchés; Frank Vannelli, vice-président senior, Ventes et marketing; Rodney Corrigan, vice-président régional, États-Unis et Maritimes; Pierre Lefebvre, vice-président, Ressources humaines.

From left to right, bottom row:

Nicole Paquin, Vice-President, Information Systems; Michel Miron, Regional Manager, General Cargo - St. Lawrence/Great Lakes Ports; Ingrid Stefancic, Vice-President, Corporate and Legal Services; Alain Pilote, Vice-President, Strategic Initiatives.

Middle row:

Jean-Claude Dugas, Vice-President, Finance; Madeleine Paquin, President and CEO, Logistec Corporation; Daniel Jodoin, Regional Manager, Bulk-St. Lawrence/Great Lakes Ports; Mario Blanchet, Executive Vice-President; Serge Dubreuil, President, Logistec Stevedoring Inc.

Top row:

George Di Sante, Vice-President, Market Development; Frank Vannelli, Senior Vice-President, Sales and Marketing; Rodney Corrigan, Regional Vice-President, USA and Maritime Ports; Pierre Lefebvre, Vice-President, Human Resources.



In Port Manatee, Florida, Logistec USA handles both stevedoring and terminal operations for Del Monte's fresh fruit, as well as other general and project cargo.
 À Port Manatee, Floride, Logistec USA s'occupe de l'arrimage et des opérations de terminal pour les fruits frais Del Monte, ainsi que pour d'autres marchandises générales et cargaisons spéciales.

Logistec USA spreading its wings

Logistec USA en plein essor

Leo Ryan

Les activités de Logistec sur la côte est des États-Unis, qui génèrent environ 30 % des recettes totales de la compagnie dans le secteur de la manutention de cargaisons, sont en expansion. La société s'intéresse de plus en plus au commerce conteneurisé en raison de l'élargissement du canal de Panama, qui devrait permettre le passage de porte-conteneurs bien plus gros en 2014.

Logistec USA est actuellement présente dans cinq ports des États-Unis: Baltimore, MD, Brunswick, GA, Port Manatee, FL, de même que New Haven et New London au Connecticut.

C'est par une coentreprise nommée BalTerm (Baltimore Forest Products Terminal), formée en 1990, que Logistec

The operations of Logistec on the U.S. East Coast, which represent approximately 30% of the company's total revenues in the cargo-handling sector, are in an expansion mode. There is a growing emphasis on the containerized trade as the Panama Canal heads for enlargement due to be completed in 2014 for accommodating much bigger containerships than at present.

Logistec USA is currently present in five U.S. ports - Baltimore, MD, Brunswick, GA, Port Manatee, FL, and New Haven and New London in Connecticut.

A joint venture called BalTerm (Baltimore Forest Products Terminal) fomed in 1990 marked Logistec's first incursion in the United States. Then followed, in



Logistec discharging paper at BalTerm forest products facility in the Port of Baltimore.

Déchargement de papier par Logistec aux installations de BalTerm dans le port de Baltimore.

prend pied aux États-Unis. Vers le milieu des années 1990, la société ouvrira au Connecticut deux terminaux spécialisés pour les fruits et les métaux, et en 1998, elle acquerra Marine Port Terminals à Brunswick.

Madeleine Paquin, présidente et chef de la direction de Logistec Corporation, a déclaré: «À Baltimore, nous voulons prendre de l'expansion et ne plus nous limiter aux produits forestiers.»

Le 1^{er} décembre 2009, Logistec USA a acquis la participation de 50 % de son partenaire dans BalTerm, Scott Menzies.

the mid-1990s, the opening of two specialized terminals in Connecticut for fruit and metals. It was in 1998 that Logistec acquired Marine Port Terminals in Brunswick.

Madeleine Paquin, President and CEO of Logistec Corporation, indicated that “in Baltimore, we are looking at expanding beyond forest products.”

On Dec. 1, 2009, Logistec USA purchased the 50% interest of its partner, Scott Menzies, in BalTerm. And in view of the sharp reductions in forest products exports, Logistec has set its sights on potential increased imports, especially for specialized papers from Northern Europe and South America.

Among other U.S. operations, Ms Paquin suggested that Logistec could become more involved in biomass shipments, particularly in the Brunswick



As a loyal partner, Logistec has demonstrated time and again its commitment to reinforce the Port of Montreal as one of the top ports in North America. We wish them continued success in their future accomplishments.

Partenaire dévoué, Logistec a témoigné à maintes reprises son engagement à faire du port de Montréal un des ports les plus importants en Amérique du Nord. Nous leur souhaitons beaucoup de succès dans leurs projets futurs.



Port of Montreal
Port de Montréal

www.port-montreal.com

Et vu la diminution radicale des exportations de produits forestiers, la société compte sur un accroissement éventuel des importations, surtout les papiers spécialisés du Nord de l'Europe et de l'Amérique du Sud.

M^{me} Paquin a également proposé que vu l'intérêt manifesté par plusieurs clients, Logistec devienne plus active aux États-Unis dans le transport de biomasse, spécialement dans la région de Brunswick.

Logistec voit grand à Port Manatee

Depuis quelques années toutefois, Port Manatee a acquis énormément de visibilité comme assise d'activités futures. Depuis 2003, Logistec y a accéléré le développement de ses opérations de déchargement et d'entreposage de tous les fruits importés de Del Monte ainsi que d'autres cargaisons spéciales et marchandises diverses.

«Port Manatee, a déclaré M^{me} Paquin, est d'une grande importance pour nous, et nous aimerions en accroître le développement. Nous avons investi énormément ces toute dernières années pour optimiser l'efficacité des opérations grâce à de nouvelles technologies et de nouveaux équipements.»

Interviewé par le *Maritime Magazine*, David McDonald, directeur exécutif de Port Manatee, a rendu hommage à Logistec pour son approche dynamique des PPP (partenariats public-privé). «Logistec a fait plus que la moitié du chemin pour nous aider à définir notre avenir.»

L'été dernier, Port Manatee a pris livraison d'un deuxième portique mobile à conteneurs fabriqué en Allemagne. Tout comme le premier, livré fin 2007, c'est le résultat

area, as a result of interest shown by a number of customers.

Port Manatee big on Logistec's radar screen

In the past few years, however, Port Manatee has acquired much visibility as a major building block for future activity. The development since 2003 of Logistec operations there for discharging and warehousing of all of Del Monte's imported fruits as well as other general and project cargo has accelerated.

"Port Manatee," said Ms. Paquin, "is very important to us, and we'd like to develop it further. We have invested a great deal in the past few years to upgrade the efficiency of operations through new technology and equipment."

Interviewed by *Maritime Magazine*, David McDonald, Executive Director of Port Manatee, paid homage to Logistec for its dynamic approach to P3s (Public-Private Partnerships) "Logistec has been at the forefront of meeting us more than half-way as we map our future."

Last summer, Port Manatee took delivery of a second mobile container crane built in Germany. Like a first mobile crane delivered in late 2007, it is the result of a partnership agreement between the Manatee County Port Authority, Logistec USA and the Florida Department of Transportation.

"Port Manatee is exploring opportunities in container cargo as global trade lanes change and ship-

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

d'un contrat d'association entre la Manatee County Port Authority, Logistec USA et le Department of Transportation de Floride.

«Port Manatee est en train d'examiner les nouvelles perspectives qui s'ouvrent dans le transport conteneurisé à cause du déplacement des couloirs commerciaux et de l'ouverture prochaine du canal de Panama aux plus grands navires», a indiqué M. McDonald.

Parallèlement, Logistec poursuit l'expansion de ses activités à Port Manatee dans la foulée de l'entente à long terme conclue en janvier dernier avec HRK Holdings pour la manutention d'engrais et d'autres produits en vrac. L'entente prévoit que HRK établira pour sa clientèle importatrice d'engrais et de vrac un nouveau centre de distribution dans le centre de la Floride. Ce centre utilisera les services qu'offre Logistec à Port Manatee. **M**



Discharging project cargo at New Haven, Connecticut

Déchargement de cargaisons spéciales à New Haven, Connecticut

ping lines will be going through the Panama Canal with larger vessels," Mr. McDonald said.

Meanwhile, Logistec is pursuing the expansion of its business through Port Manatee in the wake of the long-

term agreement concluded last January with HRK Holdings for the handling of fertilizers and other bulk products. The agreement provided for HRK to establish a new distribution centre for its fertilizer and bulk import customers in central Florida, using the services of Logistec at Port Manatee. **M**

FAITS SAILLANTS

- Fondée en 1952 par Roger Paquin, Logistec Corporation fournit des services de manutention aux secteurs maritimes et industriels. Elle a eu des revenus totaux de 215 millions de dollars en 2009.
- Madeleine Paquin est présidente et chef de la direction depuis 1996.
- Société cotée en bourse depuis 1969, Logistec a déclaré des bénéfices tous les ans depuis 1969, et elle a plus que doublé ses revenus depuis 1995.
- Elle manutentionne les cargaisons dans 23 ports de l'est du Canada, des Grands Lacs et de la côte est des États-Unis.
- Elle emploie 779 personnes: 349 au Canada et 430 aux États-Unis.
- Elle offre des services d'agence aux armateurs et exploitants étrangers qui desservent le marché canadien.
- Le transport maritime qu'elle fournit consiste principalement en services de cabotage dans l'Arctique.
- Par l'entremise de sa filiale, Sanexen services environnementaux, Logistec s'occupe de réhabilitation structurelle de conduites d'eau souterraines avec un minimum d'excavation, de gestion des BPC, de restauration des sites, d'analyse du risque et de fabrication de boyaux d'incendie.

KEY FACTS

- Founded in 1952 by Roger Paquin, Logistec Corporation provides cargo-handling services to the marine and industrial sectors, with total revenues of \$215 million in 2009.
- Madeleine Paquin is President and CEO since 1996.
- A publicly traded company since 1969, Logistec has posted profits every year since 1969, and has more than doubled revenues since 1995.
- Cargo-handling at 23 ports in Eastern Canada, the Great Lakes, and U.S. East Coast.
- Employs some 779 people: 349 in Canada and 430 in United States.
- Agency services to foreign shipowners and operators serving the Canadian market.
- Marine transportation services geared primarily to the Arctic coastal trade.
- Through subsidiary Sanexen Environmental Services, engaged in trenchless structural rehabilitation of underground water mains, management of PCBs, site remediation, risk assessment and firehouse manufacturing.



Transport Nanuk

The four ships of Nunavut Eastern Arctic Shipping carried a record total of 180,000 cubic metres of cargo during the 2010 sealift. The MV Avataq is seen here unloading at Milne Inlet.

Les quatre navires de la Nunavut Eastern Arctic Shipping ont transporté au total 180 000 mètres cubes de marchandises pendant la saison de desserte 2010. On voit ici l'Avataq en cours de déchargement à Milne Inlet.

Logistec unit expanding Arctic business with Inuit partners

Une filiale de Logistec élargit sa collaboration avec des partenaires inuits dans l'Arctique

Leo Ryan

Transport Nanuk de Logistec, dont les navires sont présents dans les eaux du Grand Nord depuis cinq décennies, redouble d'intérêt pour l'Arctique.

Transport Nanuk est actionnaire et assume la gérance de la Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc. (NEAS) contrôlée par des sociétés de développement inuites (Société Makivik, Sakku Investments Corporation et Qikiqtaaluk

The Arctic is beckoning more and more for Logistec's Transport Nanuk, which has been sailing in the waters of the Far North for five decades.

Transport Nanuk is a shareholder in and manager of Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc. (NEAS), controlled by Inuit development companies (Makivik Corporation, Sakku Investments Corporation, and

Corporation). NEAS offre des services de groupage de marchandises et de transport maritime entre les ports du Saint-Laurent et l'Arctique canadien.

«La saison de desserte maritime 2010 a été une saison record», a déclaré au *Maritime Magazine* Suzanne Paquin, présidente de Transport Nanuk et présidente et chef de la direction de NEAS.

Celle-ci a souligné que NEAS avait obtenu d'excellents résultats en 2010: la société a livré plus de 180 000 mètres cubes de marchandises et desservi 48 collectivités locales de l'est et de l'ouest de l'Arctique canadien grâce à 12 voyages accomplis par quatre navires qui ont fait 76 escales. Les navires modernes utilisent comme porte d'accès à l'Arctique un centre multiservices du Port de Valleyfield.

À partir de l'emplacement stratégique de Valleyfield, à 70 kilomètres en amont de Montréal sur le Saint-Laurent, NEAS dessert une clientèle disséminée du Nord Québécois jusqu'à Kugluktuk dans l'ouest de l'Arctique. La moitié environ de toutes les marchandises envoyées au Nunavut passe par le port de Valleyfield.

NEAS est actuellement l'entreprise de desserte maritime qui connaît la croissance la plus rapide au Canada. Elle compte parmi ses clients des entreprises, des magasins, des mines ainsi que des ministères et organismes gouvernementaux. En quelques années, NEAS a accru la capacité de sa flotte de 160 % en y greffant trois bâtiments modernes renforcés pour la navigation dans les glaces – les NM **Umiavut**, **Avataq** et **Qamutik**.

«Nous avons déjà fait 11 voyages par le passé et nous avons maintenant transporté environ 10 % de plus que ce que nous avons fait de mieux auparavant» a déclaré M^{me} Paquin, avant de dire qu'elle avait bon espoir que cette croissance se poursuivrait.

M^{me} Paquin a noté qu'un des faits marquants de la saison a été l'empotage et l'agencement à Valleyfield de plus de 1 000 conteneurs de marchandises de détail, de matériaux de construction, de produits d'habitation et d'autres types de produits.

Autre fait saillant, dans le cadre des efforts pour

Qikiqtaaluk Corporation). NEAS offers vessel transportation and cargo consolidation between St. Lawrence River ports and the Canadian Arctic.

“The 2010 sealift season was a banner year,” Suzanne Paquin, President of Nanuk and President and CEO of NEAS told *Maritime Magazine*.

She stressed that 2010 amounted to a record performance after NEAS delivered over 180,000 cubic metres of cargo and serviced 48 local communities across Canada's Eastern and Western Arctic with 12 voyages by four vessels which made 76 stops. The modern vessels use a one-stop Cargo Service Centre at the Port of Valleyfield as a gateway to the Arctic.

From Valleyfield, strategically located 70 kilometres upstream from Montreal along the St. Lawrence River, NEAS serves customers from northern Quebec all the way to Kugluktuk in the Western Arctic. Approximately half of all goods shipped to Nunavut pass through the Port of Valleyfield.



Transport Nanuk

The MV Aivik operated by Nunavut Eastern Arctic Shipping is pictured here during sealift operations.

L'Aivik, armé par la Nunavut Eastern Arctic Shipping, est photographié ici pendant des opérations de desserte.

NEAS has emerged as Canada's fastest-growing sealift operation, serving customers, including businesses, stores, mines, government departments and agencies. Within a few years, NEAS has increased its fleet capacity by 160% through the addition of three modern ice-class vessels – the MV **Umiavut**, the MV **Avataq** and the MV **Qamutik**.

“We have done 11 voyages in the past, and have now carried about 10% more than our previous best,” Ms. Paquin said before expressing confidence in continued growth in the future.

She noted that one of the highlights of the season was the stuffing and marshalling of more than 1,000 containers at Valleyfield filled with retail, construction, housing and other products.

Another highlight, as part of efforts to foster environmental sustainability in the Arctic region, NEAS loaded one of its vessels in August and November with some 6,000 tonnes of old tires, dead batteries and scrap metal in Iqaluit for delivery to a scrap company in Quebec.

In addition, the 2010 season marked the second time NEAS navigated the 6,400 km Northwest Passage to service customers in the Western Arctic.

Finally, as in the past, NEAS provided local Inuit employment and training opportunities. Each vessel employed two Inuk deckhands, while 12 candidates were selected for special training courses at the Arctic College in Iqaluit. Eight of these candidates were given additional training in Prince Edward Island.

Meanwhile, one should recall that in 2008 Logistec Stevedoring was a key participant in a spectacular pilot project of Baffinland Iron Mines. Logistec provided the cargo-handling services and conveyor equipment needed for loading high-quality iron ore onto barges for transfer to ice-class Fednav bulk carriers, which then transported the cargo to Europe. 

favoriser la durabilité environnementale dans l'Arctique, NEAS a chargé à Iqaluit en août et novembre 6 000 tonnes de vieux pneus, de batteries hors d'usage et de ferraille sur un de ses navires qui est allé livrer le tout à une société québécoise de récupération.

En outre, pendant la saison 2010, NEAS a envoyé pour la seconde fois ses navires parcourir les 6 400 km du Passage du Nord-Ouest afin de desservir des clients de l'Ouest de l'Arctique.

Enfin, tout comme par le passé, NEAS a procuré aux Inuits des emplois et des possibilités de formation sur place. Chaque navire employait deux matelots inuits, et 12 candidats ont été sélectionnés pour suivre des cours de formation spéciaux au Collège de l'Arctique à Iqaluit. Huit de ces candidats ont reçu un complément de formation à l'Île-du-Prince-Édouard.

Il faut également se rappeler qu'en 2008, Logistec Arrimage était une participante clé dans un audacieux projet pilote réalisé pour la Baffinland Iron Mines. Logistec a fourni les services de manutention et les convoyeurs nécessaires pour charger sur des chalands du minerai de fer de haute qualité à transborder sur des vraquiers de Fednav conçus pour naviguer dans les glaces qui allaient ensuite livrer leurs cargaisons en Europe. 



Are you moving at HaliMAX?

Reliability. Speed. Efficiency. Connectivity.

Is your freight moving at its max?
Are you moving at HaliMAX?

Get the HaliMAX advantage.
Phone: Patrick Bohan 902-426-8138
Email: pbohan@portofhalifax.ca
Visit: www.portofhalifax.com



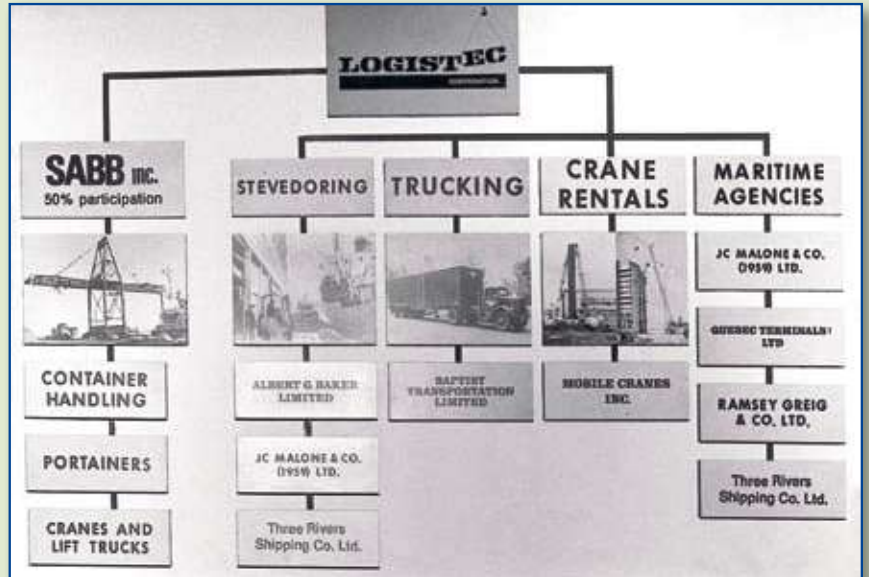
Coup d'œil sur le passé

Brief look at the past



Roger Paquin founded Quebec Terminals in 1952

Roger Paquin a fondé Quebec Terminals en 1952.



1969. Creation of Logistec as a public company.

1969. Logistec devient société ouverte.



1996-2006. New terminals in New Haven, New Brunswick, New London, Montreal, Valleyfield and Sydney.

1996-2006. Nouveaux terminaux à New Haven, au Nouveau-Bruswick, ainsi qu'à New London, Montréal, Valleyfield et Sydney.



1993. Start of bulk terminal activities with acquisition of Contrecoeur Marine Terminals.

1993. Début de l'activité dans les terminaux vraciers avec l'acquisition de Terminal maritime Contrecoeur.

Source des photos: Archives Logistec



1959. Start of winter navigation on the St. Lawrence River with the Helga Dan.

1959. L'arrivée de l'Helga Dan marque le début de la navigation hivernale sur le Saint-Laurent.



1994. Creation of Transport Nanuk followed by NEAS.

1994. Création de Transport Nanuk, puis de NEAS.



1985-1988. Focus on specialization, Forterm, Termont.

1985-1988. Cap sur la spécialisation, Forterm, Termont.



2007 onwards. Development continues.

2007 et les années suivantes. Le développement continue.



J.C. Malone of Trois Rivières acquired by Logistec in 1970

J.C. Malone de Trois Rivières acquis par Logistec en 1970.



1996. Appointment of Madeleine Paquin as President and CEO of Logistec Corporation.

1996. Madeleine Paquin devient présidente et chef de la direction de Logistec Corporation.



Delegates deplore lack of marine infrastructure in Canadian Arctic

Les délégués déplorent le manque d'infrastructures maritimes dans l'Arctique canadien

Leo Ryan

Des infrastructures maritimes terriblement inadéquates et des cartes de navigation désuètes ou inexistantes dans le Grand Nord canadien, voilà quels ont été les thèmes récurrents lors d'une conférence tenue récemment à Montréal au cours de laquelle les participants ont examiné les nombreux obstacles à surmonter avant que le réchauffement climatique permette d'envisager sérieusement de prolonger la saison de navigation commerciale au-delà des trois mois actuels.

Événement très couru, la Conférence annuelle nord-américaine sur la navigation dans l'Arctique, tenue à la mi-novembre, était organisée par le groupe britannique spécialisé Informa. Le discours de bienvenue du ministre des Affaires étrangères du Canada, Lawrence Cannon, a notamment été suivi d'une allocution d'un expert chinois

Drastiquement inadéquate marine infrastructure and outdated or inexistent navigation charts in Canada's Far North were recurring themes during a recent conference in Montreal that examined the many challenges lying ahead before commercial shipping seriously develops beyond the current three-month window as a result of global warming.

The well-attended event, Arctic Shipping North America 2010, was staged in mid-November by the UK-based Informa trade publication group. Other features included an opening speech by Lawrence Cannon, Minister of Foreign Affairs, comments from a Chinese expert on polar issues, and a summary by Shun Hui-Yang from Makivik Corporation of the substantial community projects carried out in the 14 villages of Nunavik

des questions polaires et d'un survol livré par Shun Hui-Yang de la Société Makivik des projets communautaires d'importance réalisés dans les 14 villages du Nunavik, région qui occupe le tiers septentrional du Québec.

Pour sa part, M. Cannon a déclaré: «L'exercice de notre souveraineté sur le Nord du Canada est notre plus grande priorité en matière de politique étrangère pour l'Arctique», et il a ajouté que la souveraineté et les frontières du Canada dans l'Arctique ne sont pas négociables.

Le ministre a affirmé que la souveraineté du Canada était solidement établie depuis longtemps et reposait sur un titre historique. «Elle se fonde notamment sur une présence dans la région depuis des temps immémoriaux du peuple inuit et d'autres peuples autochtones.»

M. Cannon a noté que «les avis sont partagés» concernant la possibilité pratique d'une augmentation spectaculaire de la navigation dans l'Arctique.

La réduction de la concentration de glace n'est qu'un des termes de l'équation, a-t-il déclaré, soulignant que d'autres facteurs entraient aussi en jeu, notamment les conditions météorologiques difficiles, les faibles profondeurs d'eau à certains endroits et le manque de cartes marines.

Bien qu'Ottawa ait annoncé ces toute dernières années des investissements pour se doter de navires de patrouille, d'un brise-glace polaire lourd, d'une station de recherche dans l'Extrême-Arctique et ait fait connaître d'autres engagements, le ministre a reconnu qu'Iqaluit demeurerait l'unique projet de port en eau profonde.

Il y a beaucoup à faire pour établir des cartes marines des eaux arctiques

À la conférence, Andy Maillet, surintendant des Opérations à la Région du Centre et de l'Arctique de la Garde côtière canadienne, a souligné que «moins de 10 % des eaux arctiques ont fait l'objet de levés selon des normes modernes».

Carole Campeau, directrice exécutive, Développement des affaires au Groupe Océan de Québec, pense que le gouvernement fédéral doit montrer beaucoup plus de dynamisme dans l'établissement des cartes des eaux arctiques parce que la mise en valeur des ressources s'accélère rapidement dans la région.

Interviewée par le *Maritime Magazine*, M^{me} Campeau a déclaré péremptoirement: «Si le gouvernement n'est pas prêt à agir rapidement, il devrait confier cette tâche vitale au secteur privé.»

Président du Mariport Group, l'expert-conseil

that make up the northern third of the Province of Quebec.

In his remarks, Mr. Cannon stressed that “sovereignty is Canada’s number one Arctic foreign policy priority” and that Canada’s sovereignty and borders in the Arctic are “non-negotiable.”

He affirmed that Canada’s sovereignty is longstanding and based on historic title – “founded in part by the presence of the Inuit and other indigenous peoples since time immemorial.”

Mr. Cannon noted that “opinion is divided” on the viability of any dramatically increased Arctic shipping.

The reduced ice cover is just one element in the overall picture, he said, pointing to such other factors as harsh weather conditions, shallow waters and the lack of charts.

While the Ottawa authorities have in the past few years announced planned investments in patrol ships, a polar-class heavy icebreaker, a research station in the High Arctic and other undertakings, the minister acknowledged that Iqaluit remained the sole deepwater port project.



Foreign Minister Lawrence Cannon stresses Canada's sovereignty in Arctic policy.

Le ministre des Affaires étrangères, Lawrence Cannon, a insisté sur l'importance que le Canada accorde à l'affirmation de sa souveraineté dans l'Arctique.

Huge effort needed in charting Arctic waters

During the conference, Andy Maillet, Superintendent Operations for the Canadian Coast Guard's Central and Arctic Region, pointed out that “less than 10% of the Canadian Arctic is charted to modern standards.”

Carole Campeau, Executive Director, Business Development of the Quebec City-based Ocean Group, feels the federal government “to be much more aggressive in charting the Arctic waters because resource development is moving quickly in the region.”

In an interview with *Maritime Magazine*, Ms. Campeau stated emphatically: “If the government is not prepared to do things rapidly, this vital work should be transferred to the private sector.”

President of Mariport Group, consultant Christopher Wright has been involved in Arctic shipping studies for several decades and recently led a team advising the Nunavut government on new approaches to community sealift operations under the impact of climate change. He issued the following red flag: Without a big evolution in current infrastructure developments, demand will probably exceed the shipping working period by 2016.

For his part, Waguhi Rayes, General Manager of Desgagnés Transarctik, noted that most adjustments to sealift evolution have been carried out at the sup-

Christopher Wright participe à des études sur la navigation dans l'Arctique depuis des décennies et il a récemment dirigé une équipe qui conseillait le gouvernement du Nunavut sur de nouvelles façons de procéder pour desservir par mer les collectivités du Nord eu égard aux changements climatiques. Il a prévenu que sans une accélération majeure du développement des infrastructures, la longueur de la période exploitable pour la navigation maritime allait probablement être insuffisante en 2016.

Pour sa part, Waguih Rayes, directeur général de Desgagnés Transarctik, a mentionné que c'était principalement du côté de l'approvisionnement que s'était opérée l'évolution de la desserte maritime: bâtiments plus gros et mieux adaptés, nouveau matériel assurant une manutention plus sécuritaire des cargaisons, nouvelles routes et options de sourçage plus nombreuses. «Nous devons encore mouiller le plus près possible des côtes et lancer les remorqueurs et les barges dans une course contre les marées et les éléments afin de réussir à décharger les navires et transporter les marchandises sur la terre ferme.»

Après avoir noté que le Nunavik dans le Nord québécois avait reçu depuis dix ans «des infrastructures maritimes de base mais assez bien adaptées», M. Rayes a déploré qu'il n'en ait pas été de même au Nunavut où, selon lui, on n'a pas encore fait grand-chose afin de compléter les efforts que les transporteurs ont déployés pour faire face à l'évolution rapide des volumes et à la diversification des cargaisons.

À cet égard, M. Rayes a utilisé l'image suivante: «C'est comme si une seule de vos jambes grandissait avec vous!»

La Chine a l'œil sur l'Arctique

L'exposé d'un spécialiste sur la surveillance par la Chine de la situation dans l'Arctique a suscité un intérêt particulier.

Comme la Chine est désormais devenue une puissance économique mondiale qui dépend de plus en plus des produits de base importés, les énormes ressources non exploitées de l'Arctique et les possibilités d'ouverture de routes de transport plus courtes via cette région occupent une place de premier plan dans la stratégie globale de la Chine, selon Guo Peiqing, professeur agrégé de politique et droit polaires à la Ocean University of China à Qingdao.

M. Guo a rappelé que la Chine importe de grandes quantités de pétrole du Moyen-Orient, d'Afrique, de Russie et d'Amérique du Sud. «L'Arctique, avec ses ressources abondantes, est beaucoup plus proche de la Chine. L'ouverture du Passage de l'Arctique offrira de nouveaux choix qui peuvent être très avantageux pour l'achat d'une foule de ressources. La Chine a, dans un passé récent, fait des achats majeurs de pétrole et de gaz russes, de minéraux de tungstène canadiens



Consultant Christopher Wright addresses conference.

L'expert-conseil Christopher Wright s'adresse à l'assemblée.

plying end with larger and better adapted vessels, new equipment for safer cargo-handling, new routes and more sourcing options. "We still need to anchor as close as possible from the shores, and deploy tugs and barges in a race against the tides and elements, in order to offload and transfer cargo volumes from ship to shore."

But after observing that Nunavik in northern Quebec, in the past decade, has received "basic yet fairly adapted marine infrastructure," Mr. Rayes said this has regrettably not been the case in Nunavut where, in his view, not much has been implemented so far to complement the carriers efforts in meeting the rapid evolution in volumes and cargo diversification.

In this regard, Mr. Rayes used this image: "It's like if you were growing with only one of your two legs growing with you!"

China eyes Arctic potential

Of special interest at the conference was the presentation of an expert on how China was monitoring developments in the Arctic.

With China's transformation into a world economic power becoming more and more dependent on imported commodities, the Arctic region's huge untapped resources and potential for shorter transportation routes figure high on the radar screen of Chinese global strategy, according to Guo Peiqing, Associate Professor of Polar Politics and Law at the Ocean University of China in Qingdao.

Mr. Guo recalled that large quantities of foreign oil are imported into China from the Middle East, Africa, Russia and South America. "The Arctic, with its abundant resources is much closer to China. By opening the Arctic passage, added choices may be very beneficial for the purchase of many resources. Such major purchases have in the recent past been Russian oil and gas, Canadian tungsten minerals and seafood from both Alaska and Norway."

Mr. Guo claimed that the Arctic could become "a new energy corridor that would be safer than the Indian Ocean where piracy is such a plague on the world's shippers, including China." Using the Arctic trade lane, he argued, could offset soaring insurance costs stemming from the pirate raids in the Gulf of Aden.

He affirmed that "an opening of the Arctic will inevitably start a booming construction of Arctic infrastructure. There would be a great need for harbors, warehouses, roads, pipelines, ice-breaking ships, oil refineries and more.

et de poissons et fruits de mer d'Alaska et de Norvège.»

Selon M. Guo, l'Arctique peut devenir «un nouveau corridor énergétique plus sûr que l'océan Indien où la piraterie est un fléau pour les expéditeurs de tous les pays, y compris la Chine». L'utilisation du couloir commercial arctique, a-t-il soutenu, pourrait compenser la hausse vertigineuse des primes d'assurances due aux raids des pirates dans le golfe d'Aden.

M. Guo a affirmé que l'ouverture de l'Arctique allait inévitablement déclencher une croissance fulgurante de la construction d'infrastructures dans cette région. Il y aura



Leo Ryan

Shun Hui-Yang from the Makivik Corporation outlines completed community projects in Nunavik.

Shun Hui-Yang de la Société Makivik a passé en revue les projets communautaires réalisés au Nunavik.



Leo Ryan

Prof. Guo Peiqing underlines China's interest in Arctic developments.

Le professeur Guo Peiqing a parlé de l'intérêt de la Chine pour la mise en valeur de l'Arctique.

“Without doubt, this would bring a large-scale wave of immigration. These realities would create many opportunities for China to export building materials and industrial products to the Arctic region.”

Earlier, Mr. Guo recalled that East Asia, North America and Europe generate about 70% of world trade.

“With the opening of the Arctic passage, the sea routes to these three very large economic

zones will be shortened substantially,” he said, adding: “This will change the structure of global trade. It may well bring about the emergence of a new, circumpolar super-economic belt made up of Russia, North America and Northern Europe. It could have a more strategic sig-

Environmental performance – challenges and solutions



Photo: Arnstein Woen, DNV

Environmental issues are top priority for DNV. Our vision is “Global impact for a safe and sustainable future.” DNV is already serving the industry extensively within this field, and we are spending considerable resources to develop state-of-the-art competence and services. We are pleased to service the shipping industry with a wide range of environmental services and contribute to sustainable development that benefits all of us. Let us see how we can support you in developing your competitive edge.

Classification • Certification • Statutory Services • Maritime Advisory Services

Det Norske Veritas (Canada) Ltd

DNV Halifax halifax@dnv.com

DNV Montreal montreal@dnv.com

DNV St John's St.Johns@dnv.com

DNV Vancouver vancouver@dnv.com

DNV Ottawa Ottawa@dnv.com

grand besoin de ports, d'entrepôts, de routes, de pipelines, de brise-glace, de raffineries de pétrole et d'autres installations.

«Cela va sans doute entraîner une vague d'immigration à grande échelle, ce qui va fournir à la Chine de nombreuses occasions d'exporter des matériaux de construction et des produits industriels dans la région arctique.»

Plus tôt, M. Guo avait rappelé que l'Extrême-Orient, l'Amérique du Nord et l'Europe généraient environ 70 % du commerce mondial.

«L'ouverture du Passage de l'Arctique aura pour effet de raccourcir considérablement les routes maritimes vers ces trois énormes zones économiques», a-t-il déclaré avant d'ajouter: «Cela va transformer la strture du commerce mondial et peut-être entraîner l'émergence d'une nouvelle super ceinture économique circumpolaire formée de la Russie, de l'Amérique du Nord et de l'Europe du Nord, ce qui pourrait avoir une importance stratégique plus grande que celle qu'a eue l'ouverture du canal de Suez en 1869.»

La Chine n'a pas de revendications frontalières dans l'Arctique, mais elle siège comme observateur au Conseil de l'Arctique (Canada, Russie, Norvège, États-Unis, Finlande, Suède et Danemark). Elle veut toutefois se faire admettre comme membre associé, tout comme pourraient éventuellement le devenir le Japon et l'Union européenne. **M**



Leo Ryan

Participants in Arctic shipping conference take a break from business sessions..

Les participants à la Conférence sur la navigation dans l'Arctique pendant une pause entre deux séances.

nificance than that which occurred with the opening of the Suez Canal in 1869."

China has no Arctic border claims, but sits as an ad-hoc observer on the Arctic Council (Canada, Russia, Norway, the United States, Finland, Sweden and Denmark). China, however, is seeking associate status which could also become available to Japan and the European Union. **M**

Maritime Magazine

Bienvenue sur / Welcome to

www.maritimemag.com





WWW.GROUPOCEAN.COM

Ocean's Floating Wharf Solution



- Harbour towing
- Short and Long distance towing
- Topside ship inspection and repair
- Shipyard
- Salvage
- Dredging
- Equipment rental
- Floating wharf solution

OCEAN

105, Abraham-Martin, #500
Québec (Québec) G1K 8N1

MONTREAL	514.849.2221
QUEBEC	418.694.1414
ONTARIO	905.528.3663
TROIS-RIVIERES	819.377.4374
SOREL	450.743.0474



Au moment de prendre sa retraite de la Fédération maritime du Canada le capitaine Ivan Lantz se remémore un riche passé et évoque les défis futurs

Upon retirement from the Shipping Federation of Canada Capt. Ivan Lantz reviews rich past and future challenges

Leo Ryan

Leo Ryan

Le dernier jour de 2010 a été marqué par le départ officiel à la retraite du capitaine Ivan Lantz, directeur des Opérations maritimes à la Fédération maritime du Canada. Dans ce poste qu'il a occupé pendant exactement 22 ans et 8 mois, le capitaine Lantz a participé directement, pour les membres de la Fédération maritime, à la surveillance des grands changements qui sont survenus dans le commerce maritime mondial ainsi qu'à la prise de mesures pour s'y adapter – et en cours de route, il s'est attiré énormément de respect et d'estime de ses collègues et pairs, au Canada comme à l'étranger.

Le capitaine Lantz est entré à la Fédération après une carrière d'officier de pont et de capitaine à la Gypsum Transportation des Bermudes, puis de cadre supérieur à la CIP Inc. et à la Société maritime March ltée.

Comment cela a-t-il commencé? Né à Bramber en Nouvelle-Écosse, Ivan Lantz a grandi sur les battures et

The last day of 2010 marked the official retirement of Capt. Ivan Lantz as Director of Marine Operations at the Shipping Federation of Canada. While occupying this post for precisely 22 years and eight months, he was closely involved in monitoring and responding to great changes in world maritime trade and regulatory regimes on behalf of the Shipfed members - earning tremendous respect and appreciation in the process from colleagues and peers in Canada and abroad.

He came aboard the Federation following a career path that included deck officer and Master with Gypsum Transportation of Bermuda before occupying senior positions with Canadian International Paper and March Shipping.

How did it all start? Well, born in Bramber, Nova Scotia, Ivan Lantz grew up among the mud flats and

les plages du bassin Minas au fond de la baie de Fundy, pas très loin de la ville côtière de Walton, où les navires venaient charger du bois à pâte et de la barite.

«Ma curiosité pour le milieu maritime s'est développée pendant mon enfance et ne s'est jamais démentie après mes cours d'élève-officier au George Brown College de Toronto», a déclaré le capitaine Lantz au *Maritime Magazine*.

À la Fédération, il s'est occupé depuis plus d'une vingtaine d'années de tout ce qui avait trait au pilotage, à la sécurité maritime, à la Voie maritime du Saint-Laurent, aux eaux de ballast, aux interventions en cas de déversement d'hydrocarbures, à la navigation et aux aides à la navigation ainsi qu'à la Garde côtière canadienne. Il a aussi consacré un temps considérable au Programme du certificat de gérance maritime de la Fédération.

Depuis quelques années, le capitaine Lantz suivait avec beaucoup d'intérêt l'évolution de la situation dans l'Arctique, où la couverture de glace diminue progressivement. Il est intervenu l'été dernier pour répliquer énergiquement au Conseil maritime baltique et international (BIMCO), qui critiquait la décision de Transports Canada d'imposer unilatéralement le signalement obligatoire aux navires étrangers et nationaux qui pénètrent dans les eaux arctiques du Canada. Jusque-là, il s'agissait d'un processus volontaire.

Selon le capitaine Lantz, non seulement le transport de marchandises augmente-t-il vers les collectivités et les sites miniers de l'Arctique, mais «il y a de plus en plus de paquebots de croisière qui s'aventurent dans des eaux non portées sur les cartes à un millier de milles de toute installation de recherche et sauvetage ou d'intervention d'urgence».

Se remémorant certaines étapes de son long mandat, le capitaine Lantz a commencé par évoquer ses rapports avec l'industrie et le gouvernement: «Il y a des personnes qui s'occupent de transport maritime, y compris des armateurs, des transporteurs, des fournisseurs de services, des chargés de réglementation, des éducateurs et des journalistes, qui sont absolument dévouées. Elles voient plus loin que la valeur de l'action, les marges de profit ou l'autopréservation. C'est en elles, dans leur corps et dans leur âme, comme un de leurs chromosomes.

«Un marin n'oublie jamais la mer, ni les équipes terrestres associées, et une fois plongé dans le milieu, cet attachement le suit pendant toute sa vie.»

Le pilotage vient en tête de ses grands dossiers

Quels sont les dossiers de réglementation et autres qui ont le plus retenu l'attention du capitaine Lantz?

Il répond sans hésitation: «Le pilotage a été mon principal dossier depuis 22 ans. La difficulté a été d'apprendre à respecter l'esprit et la lettre de la Loi sur le pilotage, vieille maintenant de 38 ans. Je l'ai vue contestée par les administrations de pilotage, par le Parlement et par les pilotes eux-mêmes. Pourtant, je crois fermement qu'elle atteint toujours ses objectifs, qu'elle assure un service sûr et fiable à un coût acceptable et raisonnable.

«Pendant mon mandat à la Fédération, j'ai eu la bonne fortune, dans mes rapports avec les pilotes des Grands Lacs aussi bien canadiens qu'étasuniens, de toujours pouvoir établir un dialogue sur n'importe quelle question avec les pilotes aussi bien qu'avec leurs dirigeants. Parfois, cela ne me

beaches on Minas Basin at the top of the Bay of Fundy. Not far away was the coastal town of Walton, where ships would come to load pulpwood and barite.

«My curiosity for the shipping environment developed during childhood and I never turned back after taking cadet courses at George Brown College in Toronto», Capt. Lantz told *Maritime Magazine*.

At the Federation, he was responsible for more than two decades on dealing with issues related to pilotage, marine safety, the St. Lawrence Seaway, ballast water, oil spill response, navigation and navigation aids, the Canadian Coast Guard. He has also spent substantial time teaching in the Federation's Marine Management Certificate Program.

In recent years, Capt. Lantz found himself paying special attention to developments in the Arctic where the ice cover is steadily retreating, intervening last summer to forcefully counter the criticisms of the Baltic & International Maritime Council (BIMCO) over Transport Canada's decision to unilaterally introduce mandatory reporting of foreign and domestic ships passing through Canada's Arctic waters. Previously, such reporting was voluntary.

Not only is cargo shipping rising to Arctic communities and mine sites, Capt. Lantz pointed out that «more cruise ships are entering uncharted waters with zero search and rescue or emergency response facilities within a thousand miles.»

Looking back at some of the highlights of his long stewardship, Capt. Lantz began by evoking his experiences in interfacing with people in industry and government: «There are people in the marine transportation sector, including shipowners and carriers, service providers, regulators, educators and the press, that are absolutely dedicated. It goes beyond the share value or profit margins, or self-preservation. It has permeated their body and soul as if it were one of their chromosomes.

«A seafarer never forgets the sea, and shoreside industry people, once immersed, seem to carry that attachment for the rest of their careers.»

Pilotage dominated files needing attention

What regulatory and other files commanded most of Capt. Lantz's attention?

Here, he declares without hesitation: «Pilotage has been my principle file for the past 22 years. The challenge has been to learn to respect the spirit and the word of the Pilotage Act that is now 38 years old. I have seen it contested by the Pilotage Authorities, by Parliament, and by the pilots themselves. I firmly believe the Act still meets its objectives and provides safe and reliable service at a fair and reasonable cost.

«During my tenure at the Federation, whether dealing with Canadian or U.S. Great Lakes pilots, I have had the good fortune to be able to always open a dialogue on any issue with both pilots and pilot authorities. Sometimes, I did not get far, but most always got to the truth of the matter.»

Continuing his comments on various developments he has addressed, Capt. Lantz described the Oil Spill

menait pas très loin, mais presque toujours, j'allais au fond des choses.»

Poursuivant ses commentaires concernant les divers changements dont il a été témoin, le capitaine Lantz a décrit le régime d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures comme «une autre magnifique réussite du Canada».

Le capitaine Lantz a assisté aux réunions du Comité de la protection en milieu marin (CPMM) de l'Organisation maritime internationale (OMI) à Londres pour y présenter la position du Canada. «Sans que cela coûte le moindre sou au gouvernement ou au contribuable, nous nous sommes donné un mécanisme d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures par les navires qui est exploité et financé par l'industrie. C'est à mon avis le meilleur système du monde.»

Le capitaine Lantz a également retenu la question des eaux de ballast comme un problème réglementaire qui a été réglé de façon positive.

«Je crois que nous avons réussi parce que nous avons pris le taureau par les cornes», a-t-il déclaré. «J'ai élaboré des lignes directrices concernant les eaux de ballast que l'État du Michigan a intégrées dans un texte de loi en 2000 et que la Voie maritime et Transports Canada ont plus tard adoptées.»

Sur un autre sujet, le capitaine Lantz a indiqué que la Loi sur les océans avait ouvert la voie à la gestion intégrée des océans. Le capitaine Lantz représentait la navigation maritime au conseil consultatif des intervenants pour le plan de Gestion intégrée de l'est du plateau néo-écossais (GIEPNE). Parallèlement, Caroline Gravel, de la Fédération, aidait à mettre sur pied le Forum atlantique, outil polyvalent de dialogue entre le gouvernement et les citoyens sur l'empreinte environnementale du transport maritime.

«Les deux programmes étaient en synergie car nous engageons, pour la première fois, le secteur maritime dans des discussions avec la collectivité», a déclaré le capitaine

Response Regime has “another wonderful success for Canada.”

He attended Marine Environment Protection Committee (MEPC) meetings at London's International Maritime Organization (IMO) to present the Canadian position. “At absolutely no cost to government or the taxpayer, we have ship source oil spill response that is industry operated and funded. I believe it is the most successful system in the world.”

Capt. Lantz also singled out the ballast water issue as a regulatory challenge that found a positive solution.

“I think we licked it because we embraced it rather than ignoring it,” he said. “I developed the ballast water guidelines that were adopted into legislation in the state of Michigan in 2000 and later by the Seaway and Transport Canada.”

On another subject, Capt. Lantz indicated that the Oceans Act opened the door to an integrated ocean management approach. He represented marine navigation on the stakeholder advisory Council of the Eastern Scotian Shelf Integrated Management (ESSIM) plan. At the same time, Caroline Gravel from the Federation helped to frame the Atlantic Forum as a multi-faceted government/citizens dialogue instrument on the environmental footprint of the marine transportation industry.

“The two programs had synergy as we engaged, for the first time, the marine industry in community discussions,” said Capt. Lantz before noting that he became a strong participant in ocean planning projects in Nova Scotia, British Columbia and Newfoundland and Labrador.

Appeal to proceed cautiously in Arctic development

Touching on developments in the Far North, Capt. Lantz was asked if Canada was ready for extended navigation in the Arctic.

His response: “No! And I am not sure that more ice-breakers and government emergency response should be

Pilotage operations and measures were among the major areas constantly monitored by Capt. Lantz.

Le pilotage et les mesures afférentes font partie des grands dossiers que le Capt Lantz a suivis de près.



Paul Beesley/www.shipphotos.com

Lantz, avant de noter qu'il a participé activement à des projets de planification des océans en Nouvelle-Écosse, en Colombie-Britannique ainsi qu'à Terre-Neuve-et-Labrador.

Le capitaine Lantz recommande la prudence dans la mise en valeur de l'Arctique

Au sujet de la situation actuelle dans le Grand Nord, on a demandé au capitaine Lantz si le Canada était prêt pour une intensification de la navigation maritime dans l'Arctique.

Voici sa réponse: «Non! Et je ne suis pas certain que les premières étapes consistaient à se doter de plus de brise-glace et à améliorer les mécanismes d'intervention d'urgence gouvernementaux. Je crois qu'il faudrait avant tout une bonne dose de prévention et de préparation pour un voyage sans appui d'aucune sorte. Il existe des règlements qui prescrivent où les navires peuvent aller et quand ils peuvent le faire, mais il y a de plus en plus de yachts non réglementés qui pénètrent dans les eaux arctiques.»

Concernant la souveraineté du Canada dans l'Arctique, le capitaine Lantz a déclaré: «Je ne pense pas que souveraineté soit synonyme de présence militaire. Je pense que ce qu'il faut avant tout, c'est une structure de gouvernance relevant du Canada et rendant compte au Parlement.

«Cependant, dans les zones peu peuplées (n'oublions pas que les quelque 30 000 habitants du Nunavut sont disséminés sur des milliers de milles), il faut, je crois, que les habitants soient protégés et enrichis comme de vrais Canadiens.

«Avant d'investir dans des ports militaires, je pense que le Canada doit le faire dans le Service hydrographique du Canada pour nous doter de bonnes cartes marines des eaux arctiques, puis pour bâtir des ports et des quais dans les villages afin de subvenir aux besoins des populations actuelles. Voilà ce qui serait une vraie marque de souveraineté.»

En conclusion, le capitaine Lantz a admis que l'Arctique allait un jour ou l'autre être le théâtre d'exploration et d'extraction à grande échelle. «Les règles de sécurité et les exigences de restauration devraient être les mêmes qu'en plein cœur de Vancouver ou de Copenhague.

«La faible densité de population ne devrait donner à personne le droit de piller», d'insister le capitaine Lantz. «Nous ne devrions pas nous presser d'extraire le pétrole et les minéraux de l'Arctique; l'humanité a un autre millier d'années devant elle.» **M**



Several major Canadian maritime industry firms taking part in spectacular pilot iron ore shipments from Baffinland.

Plusieurs grandes entreprises de l'industrie maritime canadienne participent à de spectaculaires envois pilotes de minerai de fer de la Baffinland.

the very first steps. I think that a strong dose of prevention and preparedness for a voyage without support of any kind should be the very first step. There are regulations about when and where ships can go, but more and more unregulated yachts are headed for Arctic waters.”

Turning to the subject of Canada's sovereignty in the Arctic region, Capt. Lantz offered these thoughts: “I don't think sovereignty means you need to have military presence. I think the presence of a governance structure reporting to Canada and responsible to Parliament is the basic requirement.

“However, where population is minimal (and we have to remind ourselves that a population of about 30,000 in Nunavut is spread over thousands of miles), I believe they need to be protected and enriched as true Canadians.

“Before Canada invests in military ports, I feel they should invest in the Canadian Hydrographic Service to properly chart the Arctic waters, and then build ports and wharves for the villages to support existing populations. That would be a real sign of sovereignty.”

In conclusion, Capt. Lantz acknowledged that exploration and extraction will eventually take place in the Arctic on a larger scale. “The safety rules and restoration requirements should be the same as if they were happening in the heart of Vancouver or Copenhagen.

“The low population level should not give anyone the right to plunder,” Capt. Lantz emphatically observed. “We should not be in a hurry to extract oil and minerals from the Arctic; there is another thousand years of humanity yet to come.” **M**



Pierre Caron

Capt. Gaston Rousseau sits proudly on the huge piece of timber, more than 200 years old, that very likely originated from a shipyard in Saint-Roch. It eventually drifted in the summer of 2009 to the beach in front of Capt. Rousseau's residence at Berthier-sur-Mer.

Le capitaine Gaston Rousseau trône fièrement sur l'énorme poutre de bois vieille de plus de 200 ans, qui provient très probablement d'un ancien chantier naval de Saint-Roch et a dérivé à l'été 2009 pour s'échouer très opportunément sur la plage devant la résidence du capitaine Rousseau à Berthier-sur-Mer.

Capt. Rousseau makes historic discovery

Le capitaine Rousseau fait une découverte historique

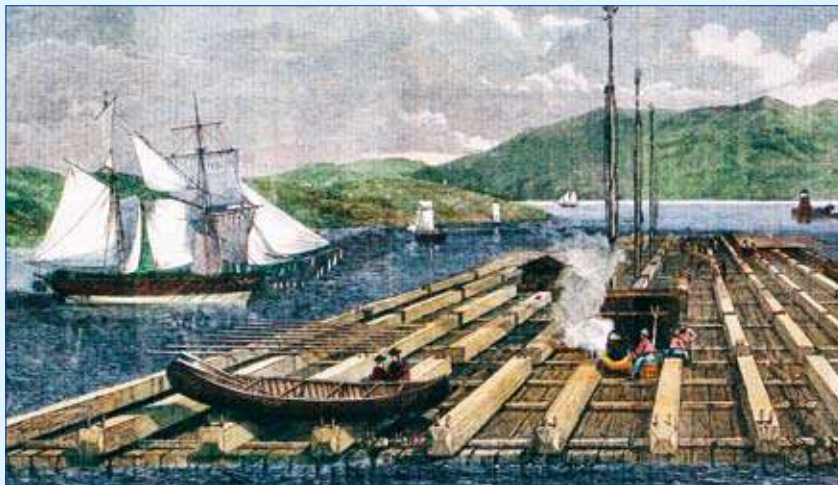
Leo Ryan

Dans les cercles du pilotage maritime, le capitaine Gaston Rousseau est une figure bien connue qui, au fil des ans, a eu un impact significatif sur sa profession. Membre de l'Ordre du Canada et récipiendaire de nombreuses autres distinctions, dont la Médaille du jubilé de la reine Elizabeth II en 2002, il fut en 1959 le président fondateur de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent. À la retraite depuis 1984, le capitaine Rousseau continue d'afficher une énergie et un enthousiasme irrésistibles – et il peut aujourd'hui se vanter d'avoir fait récemment une découverte historique sur les rives du Saint-Laurent. C'est d'autant plus remarquable vu son âge vénérable de 91 ans...

Tout commence un certain jour de l'été 2009 quand le capitaine Rousseau aperçoit sur la plage de Berthier-sur-

In marine pilotage circles, Capt. Gaston Rousseau is a well-known figure who through the years has made a significant impact on his profession. A member of the Order of Canada and recipient of many other awards, including the Elizabeth II Jubilee Medal in 2002, he is the founding President in 1959 of the Lower St. Lawrence Pilots Association. Retired since 1984, Capt. Rousseau continues to portray irrepressible energy and enthusiasm – and today is the proud author of a recent, historic discovery on the shores of the St. Lawrence River. All the more so, given his venerable age of 91...

It all began one day in the summer of 2009 when Capt. Rousseau spotted on the beach of Berthier-sur-Mer, in front of his residence, a huge piece of timber – 18 inches by 18 inches and 16 feet long. He then rented



Transport du bois sur le fleuve – G.H. Andrew (vers 1850) – Archives de la Ville de Québec

Un constructeur de grands voiliers avant-gardiste

John Munn fils posséda un des plus importants chantiers navals de Saint-Roch, à Québec.

Entre les années 1821 et 1857, il y construisit plus de 100 grands voiliers pour le compte de la marine marchande de la Grande Bretagne.

Cette pièce de bois, vieille de plus de 200 ans, est demeurée ensevelie dans le lit boueux de la rivière Saint-Charles à Québec, sur les lieux où se trouvait le grand chantier maritime John Munn fils.

Au printemps 2009, les grandes marées et les épaisses glaces du fleuve Saint-Laurent, de concert avec les travaux d'embellissement de la Saint-Charles en vue du 400^e anniversaire de la fondation de Québec, réussirent à libérer cette relique de son cercueil de vase.

Elle entreprit alors un périple de 30 milles nautiques vers l'archipel de l'Isle-aux-Grues. Puis, à la faveur d'un fort Nordet et d'une grande marée montante, elle vira de cap pour venir s'échouer sur la plage de Berthier-sur-Mer, en face de la résidence du capitaine Gaston Rousseau C.M.

Neptune, le roi de la mer, fit bien les choses en l'abandonnant entre les mains de ce marin de carrière au long cours, sachant qu'il la sauvegarderait et la préserverait pour la postérité.



Berthier-sur-Mer — 21 août 2010

*... J'aime la mer!
Capitaine Gaston Rousseau C.M.*

On the commemorative plaque with the historical description, Capt. Rousseau recounts how the hand of fate can sometimes be traced to Neptune, the God of the Sea...

Sur la plaque commémorative qui porte le rappel historique, le Capt Rousseau raconte comment Neptune, dieu de la mer, peut parfois incarner la main du destin...

Mer, devant sa résidence, une énorme pièce de bois – 18 pouces sur 18 pouces sur 16 pieds de long. Il s'empresse de louer les services d'un puissant tracteur qui transporte la lourde poutre sur la terrasse, à peu de distance du fleuve.

Intrigué par sa découverte, le capitaine Rousseau entreprend immédiatement les recherches pour déterminer l'origine de ce colossal «visiteur» de sa plage.

Quelle n'est pas sa surprise et son enthousiasme quand il aperçoit, dans un radeau servant au transport de bois représenté dans un ouvrage intitulé *Ma ville, mon 400^e* publié par la Ville de Québec pour son 400^e anniversaire en 2008, la jumelle presque identique de la poutre découverte sur sa plage: mêmes dimensions et, en prime, les mêmes deux gros clous forgés à la main fichés aux extrémités.

Cela amène le capitaine Rousseau à déduire que sa découverte provient très probablement du chantier naval de John Munn fils à Saint-Roch, d'où sont sortis une centaine de grands voiliers construits pour la marine marchande britannique de 1821 à 1857.

Vieille de plus de 200 ans, la poutre est longtemps restée enfouie dans le lit boueux de la rivière Saint-Charles après la fermeture du chantier naval.

Toutefois, au printemps de 2009, les fortes marées et les floes épais du Saint-Laurent venus amplifier les effets



the services of a powerful tractor to lift the heavy item onto the terrace, a short distance from the river.

Intrigued by what he had found, Capt. Rousseau immediately began a research process to determine the origin of this mammoth 'visitor' to his shoreline.

What put him on an exciting path was an illustration he noticed in a book entitled *MA VILLE MON 400^e* published by Québec City on the occasion of its 400th anniversary in 2008. The piece of timber he had discovered was a virtually identical copy of the pieces displayed in an illustration of chained rafts transporting timber pieces: same dimension and also the two big hand-forged nails piercing the timber at the extremities.

This led Capt. Rousseau to deduce that his discovery very likely originated from the John Munn fils shipyard in Saint-Roch which built some 100 large sailing ships for the British merchant marine between 1821 and 1857.

More than 200 years old, the piece of timber remained long buried in a muddy bed of the Saint-Charles River following the closure of the shipyard.

However, in the spring of 2009, the high tides and thick ice flows on the St. Lawrence River combined with the after-effects of the previous enhancement

résiduels des travaux d'amélioration entrepris sur la rivière Saint-Charles pour le 400^e anniversaire de la ville de Québec, ont fini par déloger la poutre de sa prison de boue. Elle a alors entrepris un voyage de 30 milles marins vers l'archipel de l'Isle-aux-Grues.

Par la suite, ballottée par la marée montante et un vent violent du nord-est (nordet), la poutre flottante a changé de direction pour venir s'échouer sur la plage de Berthier-sur-Mer, devant la résidence du capitaine Rousseau.

Comme l'a noté le capitaine Rousseau sur la plaque commémorative en aluminium anodisé qu'il a fait poser sur la relique de bois au pied de la terrasse de sa résidence: «Neptune, le roi de la mer, fit bien les choses en l'abandonnant (la pièce de bois) entre les mains de ce marin de carrière au long cours, sachant qu'il la sauvegarderait et la préserverait pour la postérité.»

Chaque été, depuis plus de 20 ans maintenant, le capitaine Rousseau convie les résidents et les propriétaires de bateaux de plaisance de la région à une réception qu'il donne à sa résidence pour favoriser les bonnes relations au sein de la communauté. Le 21 août dernier, ses invités ont pu, en prime, admirer une autre pièce d'histoire du Saint-Laurent. **M**

work undertaken on the Saint-Charles River for Québec's 400th anniversary to finally dislodge the piece of timber from its muddy resting place. It then embarked on a journey of 30 nautical miles towards the archipelago of Isle-aux-Grues.

Subsequently, buffeted by a rising tide and a fierce northeaster (Nordet) storm, the floating timber piece changed direction to finally settle on the beach of Berthier-sur-Mer in front of Capt. Rousseau's residence.

As Capt. Rousseau notes on the commemorative, anodized aluminum plaque installed on the timber relic situated at the bottom of his residence terrace: "Neptune, the god of the sea, fortunately saw fit to leave it (the timber piece) in the hands of a seagoing mariner, knowing that he would save it and preserve it for posterity."

Every summer, for more than 20 years now, Capt. Rousseau has been inviting residents and pleasure boat owners in the region to a reception at his residence to foster community relations. On August 21 of last summer, they were treated to a rather special event: a first-hand view of another piece of history of the St. Lawrence River. **M**



Pierre Caron

The historic piece of timber and attached commemorative plaque occupy a special place at Capt. Rousseau's residence facing the St. Lawrence River.

La poutre de bois chargée d'histoire avec sa plaque commémorative occupent une place de choix à la résidence du capitaine Rousseau face au Saint-Laurent.

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@lmq.qc.ca

www.lmq.qc.ca/partenaire

www.lmq.qc.ca/eng/partner



**MARITIME
INNOVATION**

418 725-3525

imar@lmar.qc.ca

www.innovationmaritime.ca

www.maritimeinnovation.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 selfunloaders, 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.diltpiston.com

Serving the Hydraulic needs of the Marine industry since 1988

**SODERHOLM MARITIME
SERVICES INC.**

*If it's ON, IN or NEAR the Water...
We do it!*

- Full commercial diving services
 - Potable water
 - Contaminated water
 - Kool Suits
- Marine construction

Over 30 years experience

24 Hour Emergency Response

**Inspections – In Water Surveys
Surveys in Lieu of Drydocking**

**Recognized by
Lloyd's Register of Shipping**

**Divers Certified by CWB
"Class B" All Position U/W Welding**

**U/W Video
U/W Thickness Measurements**

Leif Soderholm, President and General Manager
lsoderholm@soderholmmaritime.com
Mobile Direct: (905) 572.0845

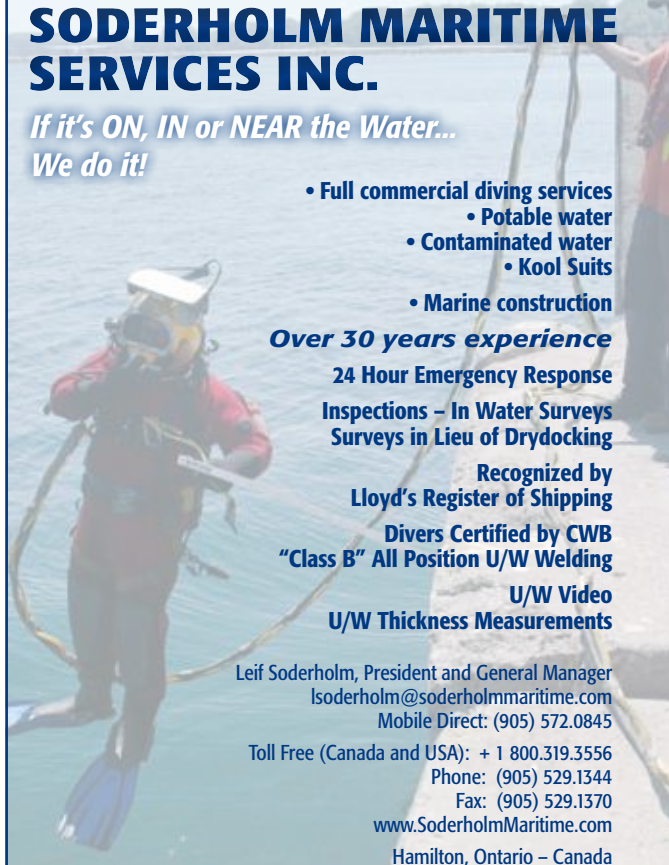
Toll Free (Canada and USA): + 1 800.319.3556

Phone: (905) 529.1344

Fax: (905) 529.1370

www.SoderholmMaritime.com

Hamilton, Ontario – Canada



Prévention et lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures

Marine Oil Pollution Prevention and Combating

Ville de Québec, Canada
Du 2 au 3 février 2011
Espaces Dalhousie
Terminal de croisières

Présentée en français
et en anglais avec
traduction simultanée



Québec City, Canada
February 2-3, 2011
Espaces Dalhousie
Terminal de croisières

Presentation in French or
English, with simultaneous
translation

Lorsqu'il est fait mention de navigation commerciale et de produits pétroliers, des questions relatives à la sécurité et à la protection de l'environnement sont soulevées. Au cours des derniers mois, divers événements, dont la catastrophe du Deepwater Horizon dans le golfe du Mexique, sont venus raviver les craintes de voir des déversements se produire dans le système Saint-Laurent-Grands-Lacs ou ailleurs à travers le monde.

Les différents intervenants de l'industrie maritime, de l'industrie pétrolière et de l'industrie de l'environnement, les gouvernements, les chercheurs et les développeurs de technologies travaillent sans cesse à améliorer la sécurité du transport maritime, de même que la prévention, la préparation et la réponse aux déversements d'hydrocarbures.

Considérant les possibilités d'exploration et d'exploitation pétrolière dans le golfe du Saint-Laurent, la construction et la venue de navires de plus en plus gros et le trafic actuel de pétrolier, et au lendemain de la catastrophe du Deepwater Horizon, il est opportun de faire le point sur les récents développements (réglementaires, organisationnels, opérationnels et techniques) concernant la prévention et la lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures.

L'Institut maritime du Québec organise une conférence internationale et une exposition commerciale réunissant des experts dans le domaine du transport de produits pétroliers et de l'intervention en cas de déversements.

Cette conférence, intitulé **Prévention et lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures : Où en sommes nous?**, se tiendra à Québec les 2 et 3 février 2011.

L'événement offrira une tribune pour les professionnels, les organisations gouvernementales et non gouvernementales, le secteur privé et les universitaires pour discuter des règlements, des innovations et des meilleures pratiques en matière de prévention et de lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures.

Cette conférence s'adresse à l'industrie maritime, aux compagnies maritimes, aux représentants des ministères fédéraux et provinciaux concernés, aux groupes environnementaux, aux spécialistes en intervention pour les déversements d'hydrocarbures, aux développeurs de technologies, etc. Bref cet événement vise à regrouper tous ceux qui sont interpellés, de près ou de loin, par les questions relatives à la prévention et la lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures.

The issue of environmental safety and protection is now part and parcel of all exchanges regarding commercial shipping and petroleum products. Various events over the past few months - including the Deepwater Horizon catastrophe in the Gulf of Mexico - have served to rekindle fears of spills in the Great Lakes St. Lawrence Seaway or elsewhere on the planet.

Various stakeholders from the maritime, oil and environmental industries, as well as government representatives, research scientists and technology developers, are working tirelessly to improve maritime transportation safety while enhancing oil spill prevention, preparation and response mechanisms.

Given the potential for oil exploration and development in the Gulf of St. Lawrence, the recent Deepwater Horizon offshore spill, the tendency to build increasingly larger ships and the current tanker traffic, there is no better time to consider recent developments (regulatory, organizational, operational and technical) with regard to preventing and controlling oil contamination of marine environments.

Institut maritime du Québec is organizing an international conference and trade show which will bring together oil transportation professionals and oil spill response experts.

*This conference, called **Marine Oil Pollution Prevention and Combating: Where do we Stand?**, will be held in Québec City on February 2-3, 2011.*

The event will constitute a platform where professionals, government and non-government organizations, and representatives from the private and academic sectors can discuss the latest regulations, innovations and best practices with regard to preventing and controlling oil contamination of marine environments.

This conference targets the maritime industry, shipping companies, representatives of the provincial and federal governments concerned, environmental groups, oil spill response experts, technology developers, etc. In short, the event seeks to bring together all those who are in any way concerned or who have a stake in marine oil pollution prevention and combating.

Pour plus d'info et inscription... / More info and registration...

www.passeportmaritime.com/en/events/moppc

Organisé par
Organized by



**Institut maritime
du Québec**
Cégep de Rimouski

En collaboration avec
In Collaboration with



Canadian Coast Guard
Garde Côtière Canadienne

JOURNAL

Baptême de l'Ocean Serge Genois

Ocean Serge Genois christened

Un nouveau remorqueur à la fine pointe de la technologie, l'Ocean Serge Genois, construit au chantier naval d'Industries Océan à l'Île-aux-Coudres, a récemment été baptisé dans le port de Montréal.

Le remorqueur sera affecté aux opérations portuaires

à Montréal et on pourra aussi y faire appel pour des services d'escorte, le remorquage sur courte et longue distances ainsi que pour des opérations de sauvetage et de récupération d'épaves. Il peut aussi combattre des incendies avec ses canons à eau d'une

A new state-of-the-art tugboat, the Ocean Serge Genois, built by the Ocean Industries shipyard at Isle-aux-Coudres, was recently christened at the Port of Montreal.

Taking on daily harbour towing responsibil-

ities at the Port of Montreal, the tug can be solicited for escort services and short and long distance towing as well as salvage and wreck-removal operations. It can also fight fires with water cannons that have a capacity of 1,200 cubic metres



From left to right are Jacques Tanguay, First VP and General Manager, Christiane Duperré, sponsor, Serge Genois, Executive VP, Business Development, and Gordon Bain, President and Chief Executive Officer.

De gauche à droite, Jacques Tanguay, premier vice-président et directeur général, Christiane Duperré, marraine du navire, Serge Genois, vice-président exécutif, Développement des affaires, et Gordon Bain, président et chef de la direction.

capacité de 1 200 mètres cubes à l'heure, équivalente à celle de cinq camions de pompiers, en puisant son eau dans le fleuve Saint-Laurent.

La cérémonie du baptême a eu lieu le 17 novembre en présence de MM. Gordon Bain, président du Groupe Océan, Jacques Tanguay, premier vice-président et directeur général, et Serge Genois, vice-président exécutif, Développement des affaires, ainsi que de M^{mes} Christianne Duperré, marraine du navire, et Sylvie Vachon, présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Montréal.

Dans son allocution, M. Bain a rendu hommage à M. Genois en ces termes:

«Si notre société est devenue une entreprise québécoise d'envergure, c'est entre autres grâce à Serge Genois qui a modernisé le chantier de l'Isle-aux-Coudres et les façons de faire de la construction navale. Les générations futures pourront en témoigner pour de nombreuses années encore.»

L'Océan Serge Genois est le 6^e des huit remorqueurs censés se greffer à la flotte d'Océan en quatre ans. Tout compte fait, la construction de ces huit remorqueurs représente un investissement d'environ 90 millions de dollars. «Nous essayons de prévoir les besoins de nos clients et nous investissons continuellement», a déclaré M. Bain.

per hour, equivalent to the capacity of five fire trucks, and using the St. Lawrence as a water source.

Those present at the christening ceremony on Nov. 17 included Gordon Bain, Ocean President, Jacques Tanguay, First VP and General Manager, and Serge Genois, Executive VP for Business Development, as well as Mrs Christianne Duperré, sponsor of the vessel and Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority.

In his remarks, Mr. Bain paid special tribute to Mr. Genois in these terms:

"If our company has

become a leading Quebec enterprise, it is partly due to Serge Genois, who modernized shipbuilding methods and the shipyard at Isle-aux-Coudres. Future generations will bear witness to this for many years to come."

The Ocean Serge Genois is the sixth of eight tugs intended to join the Ocean fleet in four years. All told, the construction of these eight tugs represents an investment of about \$90 million, "We try to predict the needs of our clients and we invest on a continual basis," Mr. Bain said.

Le capitaine Belzile nommé à un poste clé à la Fédération maritime du Canada

Capt. Belzile appointed to key post at Shipping Federation of Canada

Michael Broad, président de la Fédération maritime du Canada, annonçait récemment la nomination du capitaine Jean-François Belzile au poste de directeur des Opérations maritimes. Il succède au capitaine Ivan Lantz, qui a pris sa retraite le 31 décembre après avoir occupé le poste pendant plus de 22 ans.

La Fédération représente les transporteurs de conteneurs, de vrac sec et de vrac liquide qui desservent les ports canadiens. Son directeur des Opérations maritimes s'occupe de multiples dossiers, du pilotage à la sécurité maritime et à la navigation.

Diplômé de l'Institut maritime du Québec à Rimouski (Québec), le nouveau directeur a navigué au long cours et au cabotage.

Le capitaine Belzile a de l'expérience sur les transpor-

teurs de marchandises sèches et les rouliers, mais également sur les pétroliers (Soconav) et les méthaniers (Maersk). Il a cessé de naviguer en 2004 et tout récemment, il était surintendant principal de terminal à la Société Terminaux Montréal Gateway.

Michael Broad, President of the Shipping Federation of Canada, recently announced the appointment of Capt. Jean-François Belzile as Director of Marine Operations. He has succeeded Capt. Ivan Lantz who retired on Dec. 31 after occu-

pying the key post for over 22 years.

The Federation represents ocean-going container, dry bulk and liquid bulk carriers serving Canadian ports. Its director of marine operations is responsible for issues ranging from pilotage to marine safety and navigation.

A graduate of the Institut Maritime du Québec at Rimouski, Quebec, Capt. Belzile has sailed in the ocean as well as coastal trades.

In addition to experience in the dry cargo and ro/ro sectors, Capt. Belzile has also had experience on petroleum product (Soconav) and LPG ships (Maersk). He came ashore in 2004, and most recently was Senior Terminal Superintendent at Montreal Gateway Terminals Partnership.



Shippel



Maersk se préparerait à commander un navire de 18 000 EVP

Dans les milieux maritimes mondiaux, on est très attentif aux récentes révélations d'une source bien informée qui affirme que le chef de file mondial Maersk Line se préparerait à commander de véritables «monstres des mers» d'une capacité bien supérieure aux 12 500 EVP du méga-porte-conteneurs **Emma Maersk** (photo) lancé il y a quelques années.

Selon le *Lloyd's List*, quotidien londonien spécialisé dans le transport maritime, Maersk Line en est aux derniers stades de la négociation avec des chantiers maritimes sud-coréens pour faire construire une série de porte-conteneurs de 18 000 EVP. Des lettres d'intention pourraient être signées fin 2010 ou début 2011.

Les opinions divergent quant au nombre de navires et à leur prix. Il semble que la commande totaliserait au moins

2 milliards de dollars US, soit pour 10 navires d'un prix individuel de 200 millions.

Le géant danois n'a pas caché qu'il préparait un important programme d'entrée en service de nouveaux bâtiments, mais il n'a pas divulgué publiquement de détails à cet égard.

Les nouveaux bâtiments, qui seront affectés aux liaisons Asie-Europe, seront d'une longueur de 470 mètres environ comparativement aux 397 mètres de l'**Emma Maersk**.

Ce qui paraît certain, c'est que les nouveaux systèmes de propulsion seront conçus pour l'exploitation à vitesse réduite, qu'ils seront moins énergivores et qu'ils intégreront diverses innovations technologiques pour réduire les émissions. Les moteurs seront apparemment plus petits que la machine principale 12 cylindres, 80.080 kW de l'**Emma Maersk**.

Maersk reported set to order 18,000 TEU ship

In global shipping circles, much attention has been focused on recent reports from an authoritative source that world leader Maersk Line is set to order veritable 'monsters of the seas' that would surpass, by far, the mega-container ship **Emma Maersk** (photo), with a declared capacity of 12,500 TEUs, that was launched several years ago.

According to the *Lloyd's List* daily shipping newspaper in London, Maersk Line is in the final stages of negotiation with South Korean shipyards for a series of 18,000-TEU container vessels. Letters of intent could be signed by late 2010 or early 2011.

Reports vary on how many ships and at what price. It would appear most likely that the order will be

worth at least US\$2 billion and will comprise 10 ships costing US\$200 million each.

The Danish giant has made no secret of the fact it is preparing a major new-building program, but has publicly offered no details.

Earmarked for the Asia-Europe trades, the ships themselves will be some 470 metres long as opposed to the 397 metres of the **Emma Maersk**.

What appears certain is that the new propulsion systems will be designed for slow-steaming, energy efficiency and various technological advances to further cut emissions. The engines will reportedly be smaller than the 80.080 KW, 12-cylinder main engine of the **Emma Maersk**.



The CN-NASCO site in the foreground, with downtown Chicago in the distance.

On aperçoit ici le site CN-NASCO au premier plan et, au loin, le centre-ville de Chicago.

Arrimage Québec et le CN s'associent dans une installation multimodale à Chicago

Quebec Stevedoring and CN partners in Chicago multi-modal facility

L'installation multimodale de transbordement de l'acier construite dans le port de Chicago en vertu d'un accord entre une division d'Arrimage Québec (CAQ) et le CN sera terminée et opérationnelle début 2011. L'entente entre le CN et la North America Stevedoring Company (NASCO) a été annoncée le 1^{er} novembre.

Les travaux de construction devraient s'achever en janvier. L'établissement sera situé sur un terrain de 190 acres adjacent à la cour de triage Kirk du CN et à l'Interstate 90, à une vingtaine de kilomètres au sud du centre-ville de Chicago.

«Cette installation de transbordement sera dotée de machines ultramodernes qui permettront de transborder rapidement et efficacement les chargements d'acier entre trains, camions, conteneurs intermodaux, barges et navires», a déclaré le président de CAQ, Denis Dupuis.

Il a ajouté qu'il «pourrait

s'agir du point de départ de projets d'expansion futurs le long des corridors ferroviaires du CN».

M. Dupuis a déclaré que le partenariat serait avantageux pour le réseau de 25 terminaux maritimes de CAQ, qui s'étend au-delà du réseau Grands-Lacs-Saint-Laurent par où transitent chaque année plus de 11 millions de tonnes de marchandises générales et de vrac.

Jean-Jacques Ruest, vice-président exécutif et chef du Marketing du CN, a déclaré: «L'installation de transbordement de métaux et de minéraux de Chicago procurera au CN et à la NASCO une forte présence dans le plus important marché de l'acier en Amérique du Nord. Environ la moitié de la production et de la consommation continentales d'acier sont localisées dans un rayon de 300 milles autour de Chicago.»

Selon M. Ruest, l'installation sera reliée au vaste réseau

Early in 2011, a division of Quebec Stevedoring Company Limited (QSL) and Canadian National Railway are to be off and running in their partnership in a new multi-modal steel transloading facility located in the Port of Chicago. The agreement between CN and North America Stevedoring Company (NASCO) was announced on Nov. 1.

With construction work due to be completed in January, the facility will be situated on 190 acres of land adjacent to CN's Kirk Yard and Interstate highway 90, about 20 kms south of downtown Chicago.

"This transload operation will have state-of-the-art machinery for quickly and efficiently transferring steel loads between rail, truck intermodal container, barge and vessel," said QSL President Denis Dupuis.

He added that "it could be the first stepping stone to future expansions along CN rail corridors."

Mr. Dupuis said the partnership will benefit QSL's 25-marine terminal network beyond the Great Lakes and St. Lawrence System that handles more than 11 million tons of general and bulk cargo annually.

Jean-Jacques Ruest, CN Executive VP and Chief Marketing Officer, stated: "The Chicago Metals & Minerals Transload facility will give both CN and NASCO a strong foothold in the most important steel market in North America. Approximately half of steel production and consumption on the continent takes place within a 300-mile radius of Chicago."

Mr. Ruest said that the terminal will tie into CN's

ferré nord-américain du CN qui donne accès aux côtes de l'Atlantique, du Pacifique et du golfe.

Il a ajouté que le partenariat permettra d'offrir «à l'in-

dustrie de l'acier de nouvelles options de transport pour exploiter les marchés régionaux et nord-américains ainsi que de nouveaux ports de transit pour l'acier importé et exporté».

extensive network reaching the Atlantic, Pacific and Gulf coasts.

He said the partnership "will offer the steel industry

new transportation options to tap regional and North American markets and new port gateways for imported and exported steel."

Afflux de commandes canadiennes chez Kongsberg Maritime

Kongsberg Maritime Simulation Ltd., la succursale de St. John's Kongsberg Maritime, rapportait récemment qu'elle avait signé une série de contrats avec des clients canadiens dans la dernière moitié de 2010. Les contrats portent sur des types de simulateurs très divers: conduite passerelle, positionnement dynamique, radar, conduite machines et entraînement naval.

«Nous nous félicitons d'avoir conclu tant de marchés au Canada ces derniers mois, a déclaré Henry Tremblay, président de Kongsberg Maritime Simulation Ltd. «Ces commandes témoignent de notre présence de longue date au Canada ainsi que de l'importance que nous accordons à l'entraînement maritime en Amérique du Nord.»

En vertu d'un important contrat de plusieurs millions de dollars signé en octobre, Kongsberg Maritime va livrer une suite complète de simulateurs de conduite passerelle et de conduite machines au Collège de la Garde côtière canadienne de Sydney (Nouvelle-Écosse).

L'entreprise a déclaré qu'on avait retenu ses services pour améliorer les simulateurs de conduite passerelle et de conduite machines du Centre for Marine Simulation de St. John's.

Dans le cadre d'un autre contrat, le Campus maritime du British Columbia Institute of Technology (BCIT) de North Vancouver a choisi Kongsberg Maritime pour moderniser ses simulateurs de conduite machines et de conduite passerelle en y réalisant un certain nombre de premières pour le col-

lège, dont quelques-unes pour l'industrie.

Le BCIT aura notamment le premier simulateur mission complète de machines diesel électriques au Canada et ce qu'on croit être le seul simulateur de conduite passerelle de remorqueur avec champ de vision de 360 degrés dans les Amériques.

Kongsberg Maritime Simulation a aussi récemment été choisie par Lockheed Martin Canada pour améliorer les modules terrestres de simulation de conduite passerelle de la Marine canadienne dans le cadre du volet Intégration de systèmes de combat du projet de modernisation de la classe Halifax.

Kongsberg Maritime wins multiple Canadian simulation orders

Kongsberg Maritime Simulation Ltd., the St. John's branch of Kongsberg Maritime, recently reported a series of contracts with Canadian customers in the latter half of 2010. The contracts cover a wide spectrum from ship's bridge, dynamic positioning and radar simulators through to engine room and naval simulators.

"We are delighted to have sealed so many contracts in Canada over the last few months, said Henry Tremblay, President of Kongsberg Maritime Simulation Ltd. "The orders represent our long-standing

presence in Canada and commitment to the (North) American maritime training community."

Under an extensive, multi-million dollar contract signed in October, Kongsberg Maritime will deliver a full suite of ship's bridge and engine room simulators at the Canadian Coast Guard College in Sydney, Nova Scotia.

The company said it has been contracted to upgrade bridge and engine room simulators at the Centre for Marine Simulation in St. John's.

In another contract, the Marine Campus of the British Columbia Institute of Technology in North Vancouver selected Kongsberg Maritime to upgrade its engine room and ship's bridge simulators with a number of firsts for the College, including some for the industry.

Among other features, the BCIT will have the first full mission diesel-electric engine room simulator in Canada and what is believed to be the only dedicated 360-degree tug bridge in the Americas.

Kongsberg Maritime Simulation was also recently awarded a contract by Lockheed Martin Canada to upgrade the Canadian Navy's shore-based bridge simulation trainers in support of the Combat Systems Integration portion of the Halifax-Class Modernization project.



Kongsberg Maritime

A key feature in the new BCIT simulator project will be a new 360-degree industry-approved full mission tugboat simulator from Kongsberg Marine.

Un élément clé du projet du BCIT: un nouveau simulateur mission complète de conduite remorqueur avec champ de vision de 360 degrés de Kongsberg Maritime, qui est approuvé par l'industrie.

David Martin condamne l'incapacité de traiter de façon «holistique» transport maritime et environnement



CSL's David Martin assails failure to treat shipping and environment 'holistically'

Lors d'une récente allocution à Londres, David Martin, membre du conseil d'administration du Groupe CSL, a vertement critiqué les gouvernements nationaux et l'Organisation maritime internationale (OMI) pour leur «apparente incapacité d'envisager de façon holistique marine marchande et environnement».

Parallèlement, M. Martin, qui préside le Comité corporatif sur la durabilité environnementale de CSL, a invité le secteur maritime à se montrer davantage proactif pour accepter «la science et la réalité des changements climatiques.»

M. Martin prenait la parole en novembre à la prestigieuse City of London Biennial Meeting. Cette réunion biennale, organisée par la Cass Business School, permet de réfléchir sur les tendances macroéconomiques mondiales et leur impact sur les secteurs financiers et énergétiques ainsi que sur la marine marchande.

Selon M. Martin, l'inaction lors des colloques internationaux sur les changements climatiques risque d'être néfaste pour l'avenir de la marine marchande car de nouveaux règlements vont inévitablement être imposés.

Il a prévenu que le transport maritime international risquait de ressentir les effets de la multiplication des mesures protectionnistes et que le cabotage et le transport maritime courte distance allaient perdre des cargaisons au profit du camion et du rail.

M. Martin a dénoncé la création récente d'une zone de contrôle des émissions (ZCE) nord-américaine. Il s'agit pour

lui d'un exemple parfait d'absence de pensée holistique. «L'objectif de réduire les émissions de soufre est louable, et c'est aussi le nôtre, mais les gouvernements n'ont fait aucune analyse préalable de déplacement modal.»

M. Martin a pris l'OMI à partie pour son Indice nominal de rendement énergétique (INRE) auquel il reproche un illogisme qui va, par exemple, désavantager les navires de CSL. «Les vraquiers autodéchargeurs panamax de CSL sont moins énergivores que les vraquiers classiques mais l'INRE les pénalise parce qu'ils consomment un peu plus de carburant. Si l'on tient compte de tout, l'empreinte énergétique au port de nos navires est 75 % meilleure que celle d'un vraquier classique.»

M. Martin a ajouté que pour son INRE, l'OMI limite essentiellement la catégorie du transport courte distance aux navires jaugeant moins de 20 000 tjb. Cela exclut donc le plus grand corridor de transport maritime courte distance du monde, le réseau Grands Lacs-Saint-Laurent, où la majorité des navires sont bien plus gros et où la concurrence avec le rail et le camionnage est féroce.

M. Martin a conclu en insistant sur le fait que la marine marchande peut collaborer avec les gouvernements pour trouver des solutions aux problèmes économiques et environnementaux. «À l'OMI, il existe une foule d'entreprises spécialisées comme la nôtre qui incarnent les solutions que vous recherchez. Laissez-nous vous aider.»

In a recent speech in London, David Martin, a member of the Board of the CSL Group, sharply criticized national governments and the International Maritime Organization (IMO) for their "seeming inability to approach shipping and the environment holistically."

At the same time, Mr. Martin, who is Chairman of CSL's Corporate Sustainability Committee, suggested that the shipping industry needs to be more proactive in accepting "the science and reality of climate change."

He was speaking in November at the prestigious City of London Biennial Meeting. Staged by Cass Business School, the event is held in alternate years to review global macro-economic trends and their impact on the financial, energy and shipping sectors.

Mr. Martin said that counting on inaction at international climate change talks will be to the detriment of the shipping industry in the future as it was inevitable that new regulations would be imposed.

He warned that international shipping could be hurt by a rise of protectionist policies while coastal and shortsea shipping will lose cargo business to road and rail.

Mr. Martin struck out at the recent creation of a North American Emission Control Area (ECA) as a

prime example of the lack of holistic thinking. "While the goal of reducing sulphur emissions is laudable, and one we share, governments at the beginning did no analysis relating to a modal shift."

Mr. Martin took the IMO to task in the conception of its Energy Efficiency Design Index (EEDI) for an inconsistency that will, for example, affect CSL's vessels. "CSL's self-unloading panamax bulk carriers are more energy efficient than standard gearless bulk carriers but are penalized by the EEDI because the ships use slightly more fuel. Taken together our vessels have an energy footprint in port that is 75% better than that of a standard bulk carrier."

Furthermore, Mr. Martin said, in terms of the EEDI formula, the IMO essentially defines shortsea shipping as vessels under 20,000 GRT. What this means is that the largest shortsea corridor in the world, the Great Lakes/St. Lawrence waterway, with the majority of vessels being much larger than this and one where the competition between rail and trucking is most fierce, is excluded.

In conclusion, Mr. Martin stressed that the shipping industry can work with governments to find solutions to economic and environmental challenges. "And to the IMO, there are a lot of niche companies like ours which embody what you are trying to achieve. Let us help."



VPA

Container activity at the Port of Vancouver has rebounded in spectacular fashion.

Le Port de Vancouver a profité d'une reprise spectaculaire des mouvements conteneurisés.

Vancouver: le trafic conteneurisé s'approche du record de 2008

Le redressement des volumes de cargaisons conteneurisées à Port Metro Vancouver (PMV) après le creux lié à la récession de 2009 surpasse les attentes car on approche du sommet de 2,5 millions d'EVP atteint en 2008.

Plus tôt cette année, les dirigeants de PMV prévoyaient en 2010 une augmentation de 5 % des cargaisons conteneurisées qui avaient chuté de 14 % en 2009, soit à 2,15 millions d'EVP.

Au sujet du tonnage total des mouvements dans les 10 premiers mois de l'année, Chris Badger, directeur de l'exploitation de PMV, a déclaré: «Nous n'atteindrons peut-être pas tout à fait le sommet de 2008, mais il s'en faudra de bien peu.»

Dans la période terminée fin octobre, le plus grand port du Canada a manutentionné 2,09 millions d'EVP – soit 17 % de mieux que le total de 1,78 million de la même période en 2009. Les importations ont augmenté de 16 % et les exportations, de 18 %.

«La Chine demeure notre principal partenaire commer-

cial, et de loin, suivie du Japon et de la Corée du Sud», a déclaré M. Badger.

«L'économie chinoise est toujours en forte croissance et les matières premières canadiennes sont très en demande, notamment le bois d'œuvre qui est de plus en plus transporté par conteneurs» a-t-il poursuivi.

«Nous sommes actuellement témoins d'un certain fléchissement qui est plus visible pour le trafic entrant, notamment dans les produits de consommation destinés aux commerces de détail», d'indiquer M. Badger.

Il a souligné qu'à la fin de novembre, les magasins avaient déjà fait le plein de marchandises en prévision de la ruée de Noël. «Les affaires devraient reprendre à l'approche du Nouvel An chinois cet hiver.»

Vancouver container activity nearing 2008 record

The rebound of container cargo through Port Metro Vancouver (PMV) from the 2009 recession-related plunge has exceeded expectations and is approaching the record of 2.5 million TEUs set in 2008.

Earlier this year, PMV officials had forecast a 5% increase in containerized cargo in 2010, after volume had dropped by 14% in 2009 to 2.15 million TEUs.

Commenting on throughput in the first 10 months of this year, Chris Badger, the PMV Chief Operating Officer, said: "We may not quite reach the 2008 summit but it's going to be very close."

In the period to end

October, Canada's largest port handled 2.09 million TEUs – representing a 17% increase over the 1.78 million TEUs a year earlier. Imports were up 16% and exports up 18%.

"China continues to be our biggest trading partner, by far, followed by Japan and South Korea," Mr. Badger said.

"The Chinese economy remains on a strong growth path and there is brisk demand for Canadian raw materials, including lumber moving more and more in containers," he indicated.

"We are presently seeing some softening, which is more visible on the incoming traffic, notably in consumer products for retail stores," he said.

Mr. Badger pointed out that in late November the store shelves were full waiting for the Christmas rush. "Things should pick up when the Chinese New Year arrives in the winter."



VPA

Chris Badger

Ottawa édicte des mesures pour assurer le suivi à distance des bâtiments

Transports Canada annonçait récemment de nouvelles mesures pour améliorer la sûreté et la sécurité maritime. Le nouveau règlement, intitulé Règlement sur l'identification et le suivi à distance des bâtiments, vise à resserrer le suivi des navires se dirigeant vers des ports canadiens ainsi que la surveillance des bâtiments canadiens qui font des voyages internationaux.

Le Règlement s'applique aux navires de croisière de plus de 12 passagers et aux bâtiments de charge canadiens, y compris aux embarcations à haute vitesse et remorqueurs d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonnes, qui circulent dans des eaux internationales. Depuis le 10 novembre 2010, ces bâtiments doivent être équipés de systèmes d'identification et de suivi à distance.

«Ce règlement permettra de mieux protéger le Canada contre des menaces possibles en mer, tout en renforçant notre capa-

cité de transporter des personnes et des biens en toute sécurité et de façon efficace», a commenté Chuck Strahl, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

Il a poursuivi : «En se servant de systèmes de suivi à distance à bord des bâtiments canadiens, nous améliorons également notre compétitivité et nous renforçons la confiance de nos partenaires commerciaux en respectant nos obligations internationales.»

Le nouveau règlement permet au Canada d'effectuer le suivi de certains types de bâtiments canadiens qui entreprennent des voyages internationaux, afin de les localiser et de leur venir en aide s'ils sont en détresse. Ce règlement permet également au Canada de mieux surveiller les bâtiments étrangers jusqu'à une distance de 1 000 milles marins de ses côtes, ce qui aidera les autorités à réagir promptement en cas de menace à la sûreté.

Ottawa introduces long-range vessel-tracking measures

Transport Canada recently announced new regulations to further improve marine safety and security under the heading of Long-Range Identification and Tracking of Vessels Regulations. They are designed to better track vessels bound for Canadian ports and to monitor Canadian vessels internationally.

The regulations apply to Canadian cargo vessels, cruise ships with more than 12 passengers, and high-speed craft and tugs of 300 gross tonnes or more that travel in international waters. As of Nov. 10, 2010, these vessels must have on board long-range identification and tracking systems.

"These regulations will better protect Canada from potential threats at sea, while enhancing our ability to move people and goods

safely and efficiently," commented Chuck Strahl, Minister of Transport, Infrastructure and Communities.

He added: "By using long-range tracking systems on Canadian vessels, we also strengthen our competitiveness and increase our trading partners' confidence by meeting our international obligations."

The new regulations will allow Canada to track certain types of Canadian vessels making international voyages in order to locate them and come to their aid in case of distress. The regulations also allow Canada to better monitor foreign vessels up to 1,000 nautical miles off its coasts, helping authorities to take preventive action in case of a security threat.

Robert Lewis-Manning se joint à l'AAC

Bruce Bowie, président de l'Association des armateurs canadiens (AAC), annonçait récemment la nomination de Robert Lewis-Manning à la vice-présidence aux Opérations. M. Lewis-Manning, qui succède à Michel Drolet, entre en fonction le 30 novembre.

Le nouveau VP se joint à l'AAC après une carrière de 24 ans dans la Marine canadienne, où il a occupé divers postes: chef d'équipe à l'Équipe de transformation des Forces canadiennes, commandant en second de l'Entraînement maritime (Pacifique), Chef

d'état-major responsable des opérations pour les Forces maritimes du Pacifique, et, plus récemment, capitaine du NCSM Vancouver.

En sa qualité de VP, Opérations, M. Lewis-Manning s'occupera de la gestion et la coordination des éléments des opérations maritimes qui intéressent les compagnies membres de l'AAC et il travaillera avec des organismes gouvernementaux comme Transports Canada, la Garde côtière canadienne et la US Coast Guard.

Ses fonctions toucheront notamment les services à la na-

Robert Lewis-Manning joins CSA

Bruce Bowie, President of the Canadian Shipowners Association recently announced the appointment of Robert Lewis-Manning as Vice-President, Operations, effective Nov. 30. He has succeeded Michel Drolet.

Mr. Lewis-Manning joined the CSA after a 24-year career in the Canadian Navy where he held positions as Team Leader for the Canadian Forces Transformation Team, Chief Executive Officer of Sea Training-Pacific, Chief

of Staff of Operations for Maritime Force-Pacific, and, most recently, as the Captain of HMCS Vancouver.

In his role as VP, Operations, Mr. Lewis-Manning will manage and coordinate elements of marine operations affecting CSA member companies by working with such government agencies as Transport Canada, the Canadian Coast Guard, and the US Coast Guard.

This includes such areas as navigational services, safety and security,

vigation, la sûreté et la sécurité, le pilotage, le déglacage, la qualité de l'eau, la formation maritime et l'hygiène et la sécurité au travail.

Selon un communiqué de presse de l'AAC, «une de ses grandes priorités sera d'aider les membres de l'AAC à fournir une excellente performance environnementale à l'intérieur d'un cadre réglementaire qui soit uniforme et réalisable dans l'ensemble du réseau navigable Grands Lacs-Saint-Laurent afin d'améliorer l'efficacité et la performance environnemental de la flotte canadienne».

M. Lewis-Manning est titulaire d'une M.A. en administration des affaires de l'Université Royal Roads, d'un B.A. de l'Université Dalhousie et d'un brevet de commandement (Capitaine) de l'École des opé-



Robert Lewis-Manning, new CSA Vice-President, Operations.

Robert Lewis-Manning, nouveau vice-président opérations de l'AAC.

rations navales des Forces canadiennes de Halifax.

pilotage, icebreaking, water quality, marine training and

occupational health and safety.

"A major focus of his work will be to help CSA members in their efforts to provide leading environmental performance within a regulatory framework that is consistent and achievable across the entire Great Lakes and St. Lawrence Waterway to improve the efficiency and environmental performance of the Canadian fleet," said a CSA press release.

Mr. Lewis-Manning holds an MA in Business Administration from Royal Roads, a BA from the University of Dalhousie, and Command Certification (Masters) from the Naval Operations School in Halifax.

Le Wisconsin «adoucit» la réglementation sur les eaux de ballast

L'État du Wisconsin vient d'annoncer, à la satisfaction des milieux maritimes du Canada, qu'il avait décidé de recommander la modification de son règlement sur le traitement des eaux de ballast en fonction des normes fixées par l'Organisation maritime internationale.

Précédemment, le Département des ressources naturelles du Wisconsin, avait fixé une norme 100 fois plus exigeante que la norme de l'OMI. Le département a annoncé sa recommandation le 22 décembre, au terme d'une étude de faisabilité qui a duré un an. Les nouvelles règles du Wisconsin entreraient en vigueur en 2012 pour les navires océaniques neufs et en 2014 pour les navires océaniques existants.

Faisant écho aux critiques entendues au Canada et dans plusieurs États riverains des Grands Lacs, les auteurs de l'étude ont reconnu que la

technologie actuelle ne permettrait pas de respecter les normes sévères initiales et que le rinçage des citernes à l'eau salée avait fait ses preuves pour contrer la menace que les espèces aquatiques envahissantes exogènes représentent pour les eaux étasuniennes.

«Nous espérons que l'État de New York et le Michigan vont décider d'emboîter le pas et d'adopter un régime de réglementation uniforme pour les navires océaniques qui commerceront dans les eaux binationales des Grands Lacs», a déclaré Marc Gagnon, directeur, Affaires gouvernementales et conformité réglementaire chez Fednav.

L'été dernier, Michael Broad, président de la Fédération maritime du Canada, a dénoncé énergiquement les exigences de l'État de New York qui, selon lui, «provoqueront un véritable blocus des ports canadiens des Grands Lacs.»

Wisconsin 'softening' ballast water regulations

In a recent decision that has been welcomed by shipping circles in Canada, the State of Wisconsin has announced a decision recommending the modification of its ballast water treatment regulations to reflect standards set by the International Maritime Organization.

Previously, the Wisconsin Department of Natural Resources had required a standard 100 times more stringent than the IMO standard. The Department announced its recommendation on Dec. 22 following a year-long feasibility study. The new Wisconsin rules would become effective in 2012 for new ocean-going vessels and in 2014 for existing ocean vessels.

Echoing the concerns of critics in Canada and several U.S. Great Lakes states, the study agreed that the

original highly-strict standards were unachievable with current technology and that open-ocean salt water flushing has proven to be effective in reducing the threat of aquatic non-indigenous species to U.S. waters.

"We are hopeful that New York and Michigan will choose to follow suit and endorse a consistent regulatory regime for ocean-going vessels trading in the binational waters of the Great Lakes," commented Marc Gagnon, Director of Government Affairs and Regulatory Compliance at Fednav Ltd.

Last summer, Michael Broad, President of the Shipping Federation of Canada, struck out sharply at New York's requirements which, in his view, would "effectively result in a blockade of Canadian Great Lakes ports."

CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

2 et 3 FÉVRIER

Conférence sur la prévention et lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures

Terminal de croisières

Québec, QC, Canada

mfournier@passeportmaritime.com

19 FÉVRIER

Dîner annuel des Armateurs du Saint-Laurent

Château Frontenac

Québec, QC, Canada

Guy.Nadeau@portquebec.ca

7 et 8 MARS

Transpacific Maritime Conference

Long Beach Convention Center

Long Beach, CA, USA

rferrara@joc.com

events@joc.com

21 et 22 MARS

AAPA Spring Conference

Willard Intercontinental Hotel

Washington, DC, USA

aellis@aapa-ports.org

30 et 31 MARS

Conférence internationale sur les risques liés à la navigation

Hyatt Regency

Montréal, QC, Canada

mfournier@passeportmaritime.com

5 et 6 AVRIL

WESTAC Réunion annuelle

Fort Garry Hotel

Winnipeg, MB, Canada

rsol@westac.com

10 au 12 AVRIL

Rencontre Internationale de Québec

Hilton Québec

Québec, QC, Canada

www.ccquebec.ca/riqvp

12 au 14 AVRIL

7th Annual Arctic Shipping Summit

Helsinki Congress Paasitorni

Helsinki, Finland

www.informaglobalevents.com

10 et 11 MAI

44^e Conférence annuelle de la CAL

Association chaîne d'approvisionnement et logistique Canada

International Centre

Toronto, ON, Canada

www.sclcanada.org

17 au 19 MAI

Breakbulk Europe Transportation Conference and Exhibition

The Antwerp Expo

Antwerp, Belgium

www.joc.com/conferences

FEBRUARY 2-3

Marine Oil Pollution Prevention and Combating Conference

Cruise Terminal

Quebec, QC, Canada

mfournier@passeportmaritime.com

FEBRUARY 19

St. Lawrence Shipoperators Annual Banquet

Chateau Frontenac

Quebec, QC, Canada

Guy.Nadeau@portquebec.ca

MARCH 7-8

Transpacific Maritime Conference

Long Beach Convention Center

Long Beach, CA, USA

rferrara@joc.com

events@joc.com

MARCH 21-22

AAPA Spring Conference

Willard Intercontinental Hotel

Washington, DC, USA

aellis@aapa-ports.org

MARCH 30-31

Maritime and Navigation Risk Conference

Hyatt Regency

Montreal, QC, Canada

mfournier@passeportmaritime.com

APRIL 5-6

WESTAC Annual Meeting

Fort Garry Hotel

Winnipeg, MB, Canada

rsol@westac.com

APRIL 10-12

International Québec City Meeting

Hilton Québec

Québec, QC, Canada

www.ccquebec.ca/riqvp

APRIL 12-14

7th Annual Arctic Shipping Summit

Helsinki Congress Paasitorni

Helsinki, Finland

www.informaglobalevents.com

MAY 10-11

SCL 44th Annual Conference

Supply Chain & Logistics Association

Canadian Industrial Transportation Assoc.

International Centre

Toronto, ON, Canada

www.sclcanada.org

MAY 17-19

Breakbulk Europe Transportation Conference and Exhibition

The Antwerp Expo

Antwerp, Belgium

www.joc.com/conferences

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 graduées et des gradués de l'Institut maritime du Québec

Date à retenir pour la prochaine assemblée générale

La prochaine assemblée générale aura lieu à

Québec
le samedi 12 février 2011
à l'hôtel Plaza.

Vous trouverez l'ordre du jour de la réunion ainsi que tous les détails pour la réservation des chambres sur la page «Nouvelles» de notre site Internet www.aggimq.ca.

Dans la matinée, nous aurons le plaisir de recevoir madame Nicole Trépanier, de la SODES, qui viendra nous brosser un portrait des enjeux actuels et futurs du développement économique du Saint-Laurent.

Bordées d'or et d'argent

Cette année, nous décernerons les bordées d'argent aux membres de la promotion 1986, tandis que ceux de la promotion 1961 seront à l'honneur pour recevoir leur bordée d'or. Nous espérons rejoindre le plus de gens possible.

Si vous désirez vous joindre à nous pour le banquet ou désirez des informations, écrivez-nous à info@aggimq.ca. Pour l'envoi de votre cotisation, postez le coupon ci-dessous à l'attention de

AGGIMQ, 53, rue Saint-Germain Ouest
Rimouski (Québec)
G5L 4B4.

www.aggimq.ca

AGGIMQ • Bulletin de cotisation 2011

Cotisation: 45 \$ (Couple de gradués: 65 \$)

Nom: _____

Adresse: _____

Code postal: _____

Téléphone: _____

Courriel: _____

Graduation de l'IMQ

Année: _____

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 HALIFAX	79
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE HAMILTON.....	53
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE WINDSOR.....	44
ALGOMA CENTRAL CORPORATION ... <i>Couverture extérieure arrière</i>	
ALUMINERIE ALOUETTE.....	39
ARCELORMITTAL	<i>Couverture intérieure arrière</i>
ASSOCIATION DES PILOTES MARITIMES DU CANADA.....	43
CN – COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA.....	52
CSEM – CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME	14
CSL – CANADA STEAMSHIP LINES.....	1
CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME.....	23
CHAMBRE DE COMMERCE DE QUÉBEC	4
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	35
DNV – DET NORSKE VERITAS (CANADA)	85
DILTS PISTON HYDRAULICS	95
FEDNAV	33
GROUPE DESGAGNÉS	47
GROUPE OCÉAN	87
INITIATIVES PRINCE GEORGE	19
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC.....	95, 96
KONGSBERG MARITIME SIMULATION	15
LANGLOIS KRONSTRÖM DESJARDINS.....	34
LLOYD'S REGISTER NORTH AMERICA.....	29
LOGISTEC CORPORATION.....	41
MGT – SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY	55
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	57
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE	20
OMI – ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE	6
PORT DE MONTRÉAL	74
PORT DE QUÉBEC	5
PORT DE SEPT-ÎLES	69
PORT DE TROIS-RIVIÈRES	75
PORT DE VALLEYFIELD	54
PORT OF TORONTO	71
PORT OSHAWA.....	49
PRINCE GEORGE AIRPORT AUTHORITY.....	19
ROHDE & LIESENFELD CANADA.....	45
SIMEC – SOCIÉTÉ D'INTERVENTION MARITIME EST DU CANADA.....	44
S.I.U.-SYNDICAT INTERNATIONAL DES MARINS CANADIENS.....	31
SMT – SEAWAY MARINE TRANSPORT.. <i>Couverture intérieure avant</i>	
SHIPPHOTO.COM.....	58
SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	95
TERMONT MONTRÉAL	67
THUNDER BAY PORT AUTHORITY	42
TRANSPORT ROBERT.....	60-61
ULS - UPPER LAKES GROUP	59
URGENCE MARINE.....	63

ALGOMA CENTRAL CORPORATION	<i>Back cover</i>
ALUMINERIE ALOUETTE.....	39
ARCELORMITTAL	<i>Inside back cover</i>
CN – CANADIAN NATIONAL RAILWAY.....	52
CSL – CANADA STEAMSHIP LINES.....	1
CANADIAN MARINE PILOTS' ASSOCIATION.....	43
CHAMBER OF MARINE COMMERCE.....	23
CHAMBRE DE COMMERCE DE QUÉBEC	4
DNV – DET NORSKE VERITAS (CANADA)	85
DILTS PISTON HYDRAULICS	95
ECRC – EASTERN CANADA RESPONSE CORPORATION.....	44
FEDNAV	33
GROUPE DESGAGNÉS	47
HAMILTON PORT AUTHORITY	53
IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION.....	6
INITIATIVES PRINCE GEORGE	19
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC.....	95, 96
KONGSBERG MARITIME SIMULATION	15
LANGLOIS KRONSTRÖM DESJARDINS.....	34
LLOYD'S REGISTER NORTH AMERICA.....	29
LOGISTEC CORPORATION.....	41
MGT – MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP..	55
MSRC – MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE.....	14
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	57
NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE.....	20
OCEAN GROUP.....	87
PORT OF HALIFAX.....	79
PORT OF MONTREAL	74
PORT OSHAWA.....	49
PORT OF QUÉBEC	5
PORT OF SEPT-ÎLES.....	69
PORT OF TORONTO	71
PORT OF TROIS-RIVIÈRES	75
PORT OF VALLEYFIELD.....	54
PRINCE GEORGE AIRPORT AUTHORITY.....	19
ROBERT TRANSPORT.....	60-61
ROHDE & LIESENFELD CANADA.....	45
S.I.U.-SEAFARERS' INTERNATIONAL UNION OF CANADA.....	31
SMT - SEAWAY MARINE TRANSPORT	<i>Inside front cover</i>
SHIPPHOTO.COM.....	58
SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	95
TERMONT MONTRÉAL	67
THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION	35
THUNDER BAY PORT AUTHORITY	42
ULS - UPPER LAKES GROUP	59
URGENCE MARINE.....	63
WINDSOR PORT AUTHORITY	44



Boldness changes everything

Whether it's in shipbuilding or other innovative industries, our iron ore and steel are transformed every day into symbols of boldness and human ingenuity. With 300,000 employees in 60 countries, ArcelorMittal is the world leader in steel and mining. To consult the job openings at our Quebec mining sites, visit transformerlavenir.com



Thanks Canada

Removing the 25% vessel import duty has eliminated a major obstacle to the renewal of Canada's domestic flag merchant fleet. Fleet renewal will bring enhanced operating and environmental performance – enabling our industry to continue to provide safe, reliable and efficient transportation services for those that depend on us.

Fleet renewal - the time is right!



Algoma Central Corporation

63 Church Street, St. Catharines, Ontario L2R 3C4
(905) 687-7888 www.algonet.com

