

No 82

# Maritime Magazine

[www.maritimemag.com](http://www.maritimemag.com)

**SHIFTING NORTH  
ATLANTIC TRADE  
HORIZONS**

**HORIZONS COMMERCIAUX  
FLUCTUANTS DANS  
L'ATLANTIQUE NORD**

**QUEBEC SHIPYARDS ON THE MOVE  
ÇA BOUGE DANS LES CHANTIERS  
MARITIMES QUÉBÉCOIS**

8,95 \$





Focus on Quebec's  
shipyards

## A significant improvement in outlook

Pleins feux sur  
les chantiers maritimes  
québécois

## Des perspectives bien meilleures

Kevin Dougherty

*The construction of the highly-sophisticated **Cecon Pride** was a key factor in Davie winning the Lloyd's List North American Shipyard of the Year award.*

La construction du très sophistiqué **Cecon Pride** est l'une des grandes réalisations qui ont valu à Davie d'être désigné Chantier naval nord-américain de l'année dans la Lloyd's List.

### Un nouvel élan pour la Davie

**E**xclu des fournisseurs retenus pour la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale (SNACN) en 2011 alors que ses installations tournaient au ralenti parce que l'entreprise s'était placée sous la protection de la loi sur arrangements avec les créanciers des compagnies, Chantier Davie Canada inc. de Lévis, en face de Québec sur le Saint-



### Davie building new momentum

**E**xcluded from the NSPS, Ottawa's National Shipbuilding Procurement Strategy in 2011, while it was idled under creditor protection, Chantier Davie Canada Inc., in Lévis, across the St. Lawrence from Quebec City, now has enough work for a payroll of more than 850. And it still has its eye on building new ships for Canada's navy and the Coast Guard.





Davie

Laurent, a désormais assez de contrats pour employer plus de 850 personnes. Et elle espère construire des navires pour la Marine canadienne et la Garde côtière.

Par la fenêtre des bureaux du chantier maritime, Alex Vicefield, chef de la direction du holding monégasque Inoceca qui a pris en mains en novembre 2012 une Davie moribonde, montre du doigt le Armand-Imbeau II, presque

Looking out the windows of Davie's shipyard offices, Alex Vicefield, CEO of Monaco-based Inoceca, the successful bidder for a moribund Davie in November 2012, points to the nearly-completed MV Armand-Imbeau II and her sister ship, MV Jos-Deschênes II. The two LNG-fueled, electrically-driven ferries, were ordered for the Tadoussac-Baie-Ste-Catherine ferry run



terminé, et son navire jumeau, le **Jos-Deschênes II**. Les deux traversiers à propulseurs électriques et moteurs alimentés au GNL ont été commandés en 2011 pour la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine par la Société des traversiers du Québec, qui gère les traversiers de la province.

La commande arrivait à point nommé pour la soumission des propriétaires d'alors de la Davie pour la SNACN. M. Vicefield montre le **Cecon Excellence**, achevé à 80 % et le **Cecon Sovereign**, construit à 40 %; des navires qui ne seront peut-être jamais terminés.

«Il y a tant de ces navires offerts dans le monde», déclare M. Vicefield. «Il ne sert à rien de vouloir les livrer dans un marché baissier.» L'entreprise norvégienne Cecon PST, maintenant en faillite, a commandé trois navires sophistiqués pour l'industrie du pétrole et du gaz extracôtier alors que Davie appartenait à TECO Marine ASA, elle aussi une entreprise norvégienne. TECO a fait faillite en 2010 et la Davie a été placée sous séquestre. Davie a récemment offert les deux navires en construction au gouvernement fédéral pour la Garde côtière ou la Marine.

Le **Cecon Pride** de 130 mètres de longueur, le premier des trois navires, a été achevé sous la gestion d'Inoceca et c'est à cette réalisation et à ses délais de production que la Davie doit d'avoir été couronnée chantier naval nord-américain de l'année en 2015 aux Lloyd's List North American Maritime Awards. Lloyd's List a décrit les trois navires Cecon comme «les navires commerciaux les plus sophistiqués jamais construits dans un chantier maritime nord-américain».

Vendu et rebaptisé **Micoperi Pride**, le navire, conçu pour la navigation hauturière en milieu nordique, sillonne désormais les eaux tropicales de Malaisie. En juillet 2011, Upper Lakes Group Inc. de St. Catharines en Ontario et SNC-Lavalin de Montréal, misant sur le savoir-faire de la Davie, plus grand chantier

in 2011 by the Société des traversiers du Québec, the province's ferry operator.

The order was timely for the NSPS bid of Davie's then owners. Mr. Vicefield points to the **Cecon Excellence**, 80% completed, and the **Cecon Sovereign**, 40% finished; ships that may never be finished.

“There are so many of these ships available in the world,” Mr. Vicefield said. “There is no point delivering it in a bear market.” Now-bankrupt Cecon ASA of Norway ordered three sophisticated vessels for the offshore oil and gas industry when Davie belonged to TECO Marine ASA, also of Norway. TECO went bankrupt in 2010, pushing Davie into receivership. Recently Davie offered the two vessels under construction to the federal government for use by the Coast Guard or Navy.

The 130-metre long **Cecon Pride**, the first of the three vessels, was completed under Inoceca management, and along with the yard's turnaround was a factor in Davie winning the Lloyd's List North American Shipyard of the year award in 2015. Lloyd's List described the three Cecon ships as “the most complex commercial vessels to have ever been built at a North American shipyard.”

Sold and renamed the **Micoperi Pride**, the ship, conceived for the Nordic offshore, now plies the tropical waters off Malaysia. In July 2011 Upper Lakes Group Inc., of St. Catharines, Ont., and Montreal's SNC Lavalin, counting on Davie's capabilities as Canada's largest shipyard, bought the Lévis operation in an 11th-hour bid for NSPS work.



*Davie's Alex Vicefield, on left, and Spencer Fraser, CEO of Federal Fleet Services, are pictured at the Champlain drydock in Lévis where the **Asterix** is being converted into a supply vessel in the multi-million dollar **Resolve** project.*

Alex Vicefield de Davie, à gauche, et Spencer Fraser, chef de la direction de Federal Fleet Services, sont photographiés à la cale sèche Champlain à Lévis où l'**Asterix** est transformé en navire de soutien dans le cadre du projet **Resolve** de plusieurs millions.





*A aerial view of the massive Davie shipyard complex on the St. Lawrence River at Lévis opposite Québec City.*

Vue aérienne des imposantes installations du chantier maritime Davie à Lévis, en face de Québec sur le Saint-Laurent.

maritime du Canada, ont acquis les installations à la faveur d'une offre de la 11<sup>e</sup> heure dans l'espoir d'obtenir des contrats de la SNACN.

La Davie a toutefois été écartée en octobre 2011 lorsque les deux adjudicataires de la SNACN ont été nommés. Irving Shipbuilding Inc. de Halifax obtenait la priorité pour un contrat de 25 milliards de dollars en vue de la construction de navires pour la Marine, tandis que Seaspan Marine Corp. de North Vancouver décrochait des contrats de 8 milliards de dollars pour la construction de navires de la Garde côtière. Inoceca est le neuvième exploitant du chantier Davie depuis sa vente en 1976 par CSL, à qui le plus ancien chantier maritime du Canada fondé en 1825 appartenait depuis 1929.

### **La Davie espère obtenir de gros contrats fédéraux en aval**

Selon M. Vicefield, la Davie croit fermement pouvoir obtenir sa part des travaux de réparation et d'entretien en aval dont la valeur est estimée à 40 milliards de dollars pour la durée de vie des navires de la SNACN. Il croit d'ailleurs que le gouvernement du Canada est en train de réexaminer le processus de la SNACN. «Une soumission a été présentée pour la réparation et l'entretien du premier groupe de nouveaux navires», a expliqué M. Vicefield qui croit que la nomination de Steve Brunton comme «conseiller-expert» du gouvernement pour la SNACN permet d'être optimiste, car c'est une indication qu'Ottawa cherche des façons d'améliorer le déroulement de son programme de renouvellement de la flotte. M. Brunton est un ancien amiral de la Royal Navy qui s'y connaît dans l'acquisition de navires neufs.

M. Vicefield a commencé sa présentation par cet avertissement: «Si vous êtes un contribuable canadien, vous allez sortir d'ici dégouté.» Il considère Seaspan comme le

But Davie was shut out in October 2011 when the two NSPS winners were named. To Irving Shipbuilding Inc. of Halifax went the priority on \$25 billion in new navy ships, while Seaspan Marine Corp. of North Vancouver got \$8 billion in work for new coast guard vessels. Inoceca is the ninth operator of the Davie yard since 1976 when CSL, its owner since 1929, sold the shipyard, Canada's oldest, dating back to 1825.

### **Davie eyes big downstream federal contracts**

Mr. Vicefield said Davie is confident it can win its share of the estimated \$40 billion in downstream repair and ship maintenance work over the life of the NSPS ships, and believes the Canadian government is rethinking the NSPS process. "There is currently a tender for the repair and maintenance of the first batch of new ships," he explained. Mr. Vicefield also sees a sign of hope in the naming of Steve Brunton as "expert adviser" for the government, who according to him, are looking for ways to adjust their fleet renewal programs. Mr. Brunton is a former Royal Navy admiral whose expertise is in acquiring new ships.

In his presentation, Mr. Vicefield began with this caveat: "If you are a Canadian taxpayer you're going to walk out of here disgusted about what is happening." He sees Seaspan as the weak link in the NSPS. Seaspan was awarded the contract to build the non-combat portion for the two new Joint Support Ships, to replenish the Royal Canadian Navy's warships at sea. The Irving yard will add combat components, but the JSS vessels won't be delivered until 2025 at the earliest.





*The large capacity of the Davie shipyard is illustrated by three ships simultaneously at the drydock.*

La présence simultanée de trois navires dans la cale sèche montre la grande capacité du chantier Davie.

maillon faible de la SNACN. Seaspan a obtenu le contrat pour la construction des éléments non destinés au combat des deux navires de soutien interarmées (NSI) qui doivent ravitailler les bâtiments de guerre de la Marine royale canadienne en mer. Le chantier maritime Irving doit ajouter les éléments destinés au combat, mais les NSI ne seront pas livrés avant 2025, au plus tôt.

En attendant, la Marine canadienne n'a pas de navire de soutien. Un incendie a mis hors service le HMCS **Protecteur** en 2014 et son navire jumeau, le HMCS **Preserver**, n'est plus en état de navigabilité; la Marine canadienne en est donc réduite à louer des navires de soutien des marines espagnole et chilienne.

Seaspan investit beaucoup d'argent dans des améliorations, mais le chantier n'a que peu d'expérience dans la construction de petits bâtiments et sa cale sèche n'est pas assez grande pour les NSI, de sorte qu'il est question de faire l'assemblage dans une cale sèche du gouvernement à Victoria. La Marine estimait à 2,6 milliards le coût des deux navires. Dans une étude de 2013, le bureau du Directeur parlementaire du budget évaluait qu'ils coûteraient en réalité 4,13 milliards de dollars. C'est plus de quatre fois le prix que l'Allemagne a payé pour exactement le même type de navire.

#### **Transformation d'un porte-conteneurs en navire de soutien**

Les malheurs de la Marine et l'incapacité du chantier naval Seaspan de livrer à temps les NSI ont donné à la Davie l'occasion de proposer une solution de rechange plus économique qui, en prime, permettrait de fournir un navire de soutien pour 2017. Davie a proposé de transformer l'**Asterix**, un porte-conteneurs de 24 000 TPL construit en 2010 en Allemagne, en navire de soutien rebaptisé **Resolve**. La Federal Fleet

In the meantime, the Canadian navy has no supply vessels. Fire took out HMCS **Protecteur** in 2014 and its sister ship, HMCS **Preserver**, is no longer sea-worthy, meaning Canada's navy must lease supply ships from the Spanish and Chilean navies.

Seaspan is investing heavily in upgrades but its experience is limited to building smaller vessels and its drydock is not big enough for the JSS ships, so plans call for assembling them at a government drydock in Victoria. The navy has estimated the two ships would cost \$2.6 billion. In a 2013 study, the Office of the Parliamentary Budget Officer estimated they will actually cost \$4.13 billion. That is more than four times the price Germany paid for exactly the same design of ship.

#### **Major conversion of containership into supply vessel**

The navy's woes, and the incapacity of Seaspan shipyards to deliver supply ships in time, offered Davie an opportunity to propose a cheaper alternative to give the navy a new supply ship by 2017. Davie said it would convert the MV **Asterix**, a 24,000-DWT container ship, built in Germany in 2010 into a supply ship, renamed the **Resolve**. Federal Fleet Services, a company associated with Davie, under the Incoea umbrella, acquired the **Asterix** for \$20 million and is converting it for about \$350 million.

A second engine will be added, along with oil and water tanks, a hospital, room for vehicles needed for



# THE MOST ADVANCED SHIPS EVER BUILT IN CANADA

built in Québec with the support of 679 Canadian suppliers and partners

## St. Lawrence River Ferries LNG Ice-Class Ro-Pax Ferries

- ▶ LNG Dual-Fuel Engines
- ▶ Ice-Class
- ▶ Double-Ended Propulsion / Loading

## Subsea Construction Vessels DP/III Harsh-Environment OCVs

- ▶ Dynamic Positioning Class III
- ▶ 250t Active Subsea Crane
- ▶ Comfort Class 3

## Naval Support Ship Resolve-Class AOR

- ▶ Replenishment-At-Sea
- ▶ Humanitarian Relief / Medical Support
- ▶ Fleet Aviation Support



### Building mission-critical ships, boosting economic growth.

Over the past five years, Davie - Canada's largest shipbuilder - has worked with all of its stakeholders to re-establish shipbuilding as a key economic driver for Québec. Today, Davie directly and indirectly provides employment for nearly 4,000 people and contracts with 679 suppliers and partners throughout Canada; 559 of which are in Québec. Since 2012, Davie has created \$4.9bn of regional economic benefit. Davie is building some of the most complex, mission-critical vessels the world has ever seen which incorporate the latest, state-of-the-art marine technologies.



Services, compagnie associée à la Davie sous l'égide d'Inoce, a acquis l'**Asterix** pour 20 millions de dollars et est en train de le transformer pour environ 350 millions.

On y ajoutera un deuxième moteur, de même que des citernes pour le carburant et pour l'eau, un hôpital, un local pour des véhicules destinés à des missions humanitaires, une hélice-plate-forme et du matériel militaire. La proposition, structurée comme un partenariat public-privé, prévoit que Federal Fleet Services va rester propriétaire du **Resolve** et demander à V. Ships Canada Inc. de fournir un équipage civil pour l'exploiter. Du personnel de la Marine va se charger des tâches militaires. Le **Resolve** sera loué à la Marine pour environ 100 millions de dollars par année.

«C'est Space-X», a déclaré Spencer Fraser, DG de Federal Fleet Services, qui compare la démarche en PPP à Space-X d'Elon Musk qui lance des satellites et approvisionne la station spatiale internationale pour une fraction du prix exigé par la NASA.

«Le **Resolve** est vraiment un meilleur navire. Il fait plus, transporte plus, possède des systèmes de propulsion intéressants», d'ajouter M. Vicefield. La Davie a conçu et établi le cahier des charges du Resolve en fonction des besoins de la Marine. Et ils ont dit: «Parfait. Il nous faut 200 personnes dans le chantier pour surveiller les travaux.»

M. Vicefield s'est opposé à ce qu'il considérait comme des tracasseries bureaucratiques génératrices d'inefficacité du ministère de la Défense nationale. Il voulait que Davie puisse construire un **Resolve** «commercial», dépouillé de tout ajout inutile, sans fioritures. M. Vicefield a proposé une approche

humanitaire missions, as well as a helicopter pad and military hardware. The proposal, structured as a private-public partnership, means Federal Fleet Services will remain the owner and will provide a civilian crew to operate **Resolve** through V. Ships Canada Inc. Navy personnel will handle military tasks. The **Resolve** will be leased to the navy for about \$100 million a year.

“This is Space-X,” said Spencer Fraser, CEO at Federal Fleet Services, comparing the P3 approach to Elon Musk's SpaceX. The latter can launch satellites and supplies the International Space Station for a fraction of what NASA charges.

“The **Resolve** is actually a better ship. It does more, it carries more, has some interesting propulsion systems,” added Mr. Vicefield. Davie designed and set the specifications for Resolve, to meet the navy's needs.

Mr. Vicefield fought against what he considered the standard practice of overly bureaucratic and inefficient oversight from the Department of National Defence, hoping that Davie would build the **Resolve** in a lean, commercial fashion, “without the bureaucracy, you know, golden taps and dreams and so on.” Instead, Mr. Vicefield proposed a commercial approach whereby the shipyard would take the financial and technical risk of delivery to a set of capability requirements instead of a defined specification. “Now, within six months we

**If it's ON, IN or NEAR the Water... We do it!**



**SODERHOLM**  
www.SoderholmMaritime.com  
24 Hour Emergency Response

*Over 30 years experience*

Ship Inspections – In Water Surveys  
Surveys in Lieu of Drydocking

Recognized by Lloyd's Register of Shipping and DNV GL

Divers Certified by CWB  
"Class B" All Position U/W Welding

U/W Video  
U/W Thickness Measurements

- Full commercial diving services
- Potable water
- Contaminated water
- Kool Suits
- Marine construction
- Confined space entry

**Leif Soderholm**, President and General Manager  
lsoderholm@soderholm-maritime.com  
Mobile Direct: (905) 572.0845

Toll Free (Canada and USA): + 1 800.319.3556  
Phone: (905) 529.1344 Fax: (905) 529.1370  
Hamilton, Ontario – Canada



**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 selfloaders, 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: 855-299-7262, FAX: 905-688-1186  
24/7 EMERGENCY SERVICE AVAILABLE  
www.diltpiston.com

*Serving the Hydraulic needs of the Marine industry since 1988*



commerciale selon laquelle le chantier maritime assumerait les risques financiers et techniques associés à la livraison d'un navire conforme à une série d'exigences de capacité et non à un cahier des charges rigide. Aujourd'hui, en moins de six mois, nous avons un navire achevé à 50 %, un bâtiment que le Canada tentait de construire depuis plus de 20 ans maintenant», a-t-il précisé. «C'est la réalité. C'est ce qui se fait partout ailleurs dans le monde et désormais, cela fonctionne aussi au Canada.»

Âgé de 34 ans, M. Vicefield a acquis ses connaissances de la construction navale et de la gestion de flottes dans le secteur du transport maritime et de l'exploitation du pétrole et du gaz extracôtier, où les coûts sont étroitement surveillés. Quand Inoceca a acquis la Davie, la méthode du coût de production majoré appliquée par le gouvernement canadien dans la construction navale a surpris et d'autres chantiers navals ont demandé à M. Vicefield «de ne pas faire chavirer le bateau». «Chut! lui aurait-on dit alors. C'est comme cela qu'on fait ici au Canada.» Mais ce n'était pas l'avis de M. Vicefield.

«Hé! Les navires ne coûtent pas aussi cher. Il ne faut pas autant de temps pour les construire.» M. Vicefield, qui avait été chargé par les prêteurs de Cecon de s'assurer que les trois navires hauturiers seraient construits, connaissait bien la Davie. Après l'achat du chantier maritime par Inoceca, il a décidé «de voir ce qui n'avait pas marché la dernière fois», avant de plonger. Il fallait mettre à niveau les systèmes et recruter les bonnes personnes pour faire tourner le chantier.

have a ship that is 50% complete, which Canada has tried to build now for 20 years," he said. "It's just reality. It's just the way it happens everywhere else in the world and now it is working for Canada too."

Mr. Vicefield, 34, developed his shipbuilding and fleet management expertise in the shipping and offshore oil and gas sector, where costs are tightly monitored. When Inoceca took over Davie, the Canadian government's cost-plus approach to shipbuilding was a surprise and other shipyards suggested to Mr. Vicefield that he should not rock the boat. "Shhh!" he said, paraphrasing their advice. "We've got this kind of way things work here in Canada." But Mr. Vicefield did object.

"Hey. Ships don't cost this much. Ships don't take that long to build." Previously named by Cecon's lenders to ensure that its three offshore vessels were built, Mr. Vicefield was familiar with Davie. After Inoceca bought Davie he decided, "to see what went wrong the last time" before plunging in. That meant updating its systems and recruiting the right people to run the yard.

"We didn't go after Irving," Mr. Vicefield insisted, but Davie advertised for people and many who came forward were from Irving Shipbuilding in Halifax, including Jared Newcombe, now CEO of Chantier Davie. "I wanted to build a new shipyard," Mr. Newcombe explained his decision to leave Irving.

SAFER, SMARTER, GREENER

DNV·GL

## EXPERTISE IS KNOWING



DNV GL is the world's leading classification society and a recognized advisor for the maritime industry and the most experienced service provider in solving your environmental emissions issues and ship performance efficiency.

DNV GL can support you with:

- Classification
- Verification
- Operational performance efficiency solutions
- Environmental performance
- Safety and risk control

### CONTACT US

DNV GL Halifax  
DNV GL St. John's  
DNV GL Montreal  
DNV GL Vancouver  
DNV GL Ottawa  
DNV GL New York


halifax.maritime@dnvgl.com  
st.johns.maritime@dnvgl.com  
montreal.maritime@dnvgl.com  
vancouver.maritime@dnvgl.com  
ottawa.maritime@dnvgl.com  
newyork.maritime@dnvgl.com

[www.dnvgl.us/maritime](http://www.dnvgl.us/maritime)




«Nous ne nous en sommes pas pris à Irving», insiste M. Vicefield, mais Davie a lancé des appels de candidatures et bon nombre de postulants venaient du chantier naval d'Irving à Halifax, y compris Jared Newcombe, le nouveau PDG de Chantier Davie. «Je voulais bâtir un nouveau chantier maritime», a déclaré M. Newcombe pour expliquer son départ d'Irving.

«Aujourd'hui, nous avons leur DG, leur CO, leur chef des RH et leur chef de l'exploitation, a indiqué M. Vicefield. «Nous avons toute leur gestion supérieure.» En plus de la construction navale, Davie croit fermement que sa cale sèche va être occupée à temps plein à réparer les navires endommagés, pour les travaux de maintenance périodiques que tous les navires doivent subir deux fois tous les cinq ans, ainsi que pour les radoubs nécessaires afin de garder en bon état les navires vieillissants de la Marine et de la Garde côtière.

La cale sèche Champlain de Davie doit cependant affronter la concurrence de Navigation Verreault inc des Méchins sur la côte nord de la péninsule de Gaspé. Verreault a récemment réussi à supplanter Davie dans un appel d'offres concernant un contrat de 8,7 millions de dollars pour le carénage du brise-glace **Pierre Radisson** de la Garde côtière canadienne. 

“So now we've got their CEO, their COO, their HR head, their operations head,” Mr. Vicefield said. “We've got their whole senior management.” In addition to shipbuilding opportunities, Davie is confident its drydock will remain busy, both to repair damaged ships and for the maintenance required twice every five years for all ships, as well as for the refits needed to keep Canada's aging navy and coast guard ships afloat.

But Davie's Panamax-length Champlain drydock faces competition from Navigation Verreault Inc. at Les Méchins on the north coast of the Gaspé Peninsula. Verreault recently edged out Davie in bidding on an \$8.7-million contract to refit the Canadian Coast Guard icebreaker **Pierre Radisson**. 

## *Brisk activity at Verreault shipyard*

### Activité fébrile au chantier maritime Verreault



*A busy scene at Verreault's drydock which has been substantially expanded.*  
Grande animation à la cale sèche de Verreault qui a été considérablement agrandie.

Verreault Navigation, propriété de Denise Verreault et de son mari Richard Beaupré qui en assurent aussi la gestion, célèbre son 60<sup>e</sup> anniversaire cette année. Le capitaine Borromée Verreault a fondé Verreault

Owned and managed by Denise Verreault and her husband Richard Beaupré, Verreault Navigation is marking its 60<sup>th</sup> anniversary this year. Verreault began in 1956 as a dredging company, started by