

C.S.L. and A.C.M. talk tough as contract negotiations continue

Executive V-P
Michel
Desjardins, lead
S.I.U. negotiator,
has met with
both companies
on important
issues still
outstanding.
Members of the
S.I.U.
negotiating
committee are
Robert Jenkins,
Suzanne Birks,
Michel
Desjardins,
Michael Breaker
and Frank
Dalton.



Michel
Desjardins, V-P
exécutif et
négociateur
principal du
S.I.U. a discuté
avec les deux
compagnies de
questions
importantes à
être réglées.
Les membres
du comité de
négociation du
S.I.U. sont
Robert Jenkins,
Suzanne Birks,
Michel
Desjardins,
Michael Breaker
et Frank Dalton.

(See Executive V-P article on page 3)

(Voir l'article du V-P exécutif en page 3)



C.S.L. Negotiating Committee / Le Comité de négociation de C.S.L. : Carol Brighten, Ernest Beaupertuis, Coral Milne.



A.C.M. Negotiating Committee / Le Comité de négociation d'A.C.M. : Graham Fisher, Jim Pond.



Special Security Cards!

The war on terror is zeroing in on an unexpected target – the Canadian sailor

Under new anti-terrorism proposals, all seamen would have to get special security cards that allow Ottawa to investigate every corner of their lives.

First, sailors would be subjected to background checks by the government to find out if they have criminal records. Ottawa could also dig into their financial records in search of suspicious cash or bank transactions.

Security officials would even be able to poke into sailors' private lives looking for dirty laundry about them and their family – from old marriages and embarrassing in-laws to kids born out of wedlock. A nasty rumour, or an old criminal charge could disqualify you from getting a seaman's card.

For instance, if you were involved in a hit-and-run accident five years ago, that would be considered "criminal activity". But what's a crummy driving record got to do with terrorism? Are they afraid al-Qaeda will send suicide squads of bad drivers on a hit-and-run spree in Ottawa?

The bureaucrats say "don't worry" – sailors can always appeal and correct any mistakes in their files. But that requires endless paperwork and phone calls that bureaucrats get paid for – and you don't.

To aggravate matters, the U.S. also wants sailors to have special security cards, but they don't always agree with Canada on what data they need – so we may need two cards. Not to mention the passport the U.S. wants all Canadians to show every time we cross the border.

All these new rules have serious consequences. Already, some Canadian sailors docking in the U.S. can't get shore leave because they don't have the proper card. But they can't get the card because they can't get off the vessel. It's Catch-22.

In Montreal, vessels have left one dock and gone to a nearby one, where local sailors weren't allowed off the vessel. One group was told they needed a special security escort to pick them up in a van and deliver them to and from the port

gate. The cost: \$100 – for driving 500 yards!

We at the SIU know governments must protect our national security. No one wants terrorists to hurt our country or economy. As sailors, we'd be among the first to suffer if there was an attack.

But let's not over-react. That's why the American and Canadian SIU have proposed a joint resolution (see pages 4 and 5) calling for sensible and uniform regulations on both sides of the border, with rules that respect a sailor's fundamental right to privacy.

The U.S. has just delayed the adoption of its new bill requiring all Canadians to carry a passport when crossing the border. Now Canada should re-examine some of its own measures and try to harmonize them with the U.S.

As sailors we cross the border constantly and are highly affected by border regulations. Let the government do its national security job – but let us do our jobs too.

Roman Gralewicz

Cartes spéciales de sécurité !

La guerre au terrorisme se concentre sur une cible inattendue – le marin canadien.

En vertu de projets pour contrer le terrorisme, tous les marins seraient tenus d'obtenir des cartes spéciales de sécurité qui permettraient à Ottawa d'enquêter chaque étape de leur vie.

En premier lieu, les marins seraient soumis à une vérification de leurs antécédents afin de découvrir s'ils possèdent un dossier judiciaire. Ottawa pourrait également scruter leurs finances personnelles à la recherche de toute transaction financière ou bancaire suspecte.

Les services de sécurité pourraient même fouiller dans la vie privée des marins à la recherche de tout scandale à leur sujet, au sujet de leur famille ou de leur belle-famille, jusqu'à la naissance d'enfants naturels. Une fausse rumeur ou un vieux dossier criminel pourrait rendre un marin inhabile à obtenir une carte de marin.

Avoir été impliqué dans un délit de fuite à la suite d'un accident il y

a cinq ans pourrait être considéré une « activité criminelle ». Il faut se demander ce qu'un mauvais dossier de conduite a à voir avec le terrorisme. Craignent-ils qu'al-Qaeda dépêche des équipes de mauvais conducteurs suicidaires pour raids éclairs à Ottawa ?

Les bureaucrates nous disent de ne pas nous inquiéter – que les marins peuvent aller en appel et faire corriger toute erreur. Ceci entraîne une paperasserie et des appels téléphoniques sans fin pour lesquels les bureaucrates sont payés – pas vous.

Pire encore, les États-Unis veulent que les marins détiennent des cartes spéciales de sécurité mais ils ne sont pas toujours en accord avec le Canada sur les données requises – il faudra peut-être posséder deux cartes, en plus du passeport que tous les Canadiens devraient avoir en main au moment d'entrer aux É.-U.

Toute cette réglementation peut avoir de sérieuses conséquences. Des marins canadiens n'ont pu se rendre à terre aux É.-U. parce qu'ils n'avaient pas la carte appropriée. Mais ils ne peuvent obtenir cette carte parce qu'ils ne peuvent se rendre à terre. Une situation sans issue.

À Montréal, des marins n'ont pu se rendre à terre après que leur navire eut été déplacé d'un quai à un autre. Les marins ont été tenus d'obtenir une escorte spéciale pour monter à bord d'une fourgonnette et être conduits à l'entrée du port. Le coût ? 100 \$ pour couvrir 500 mètres!

Le S.I.U. convient que le gouvernement doit protéger la sécurité de notre pays. Personne ne veut que des terroristes attaquent notre pays ou notre économie. En tant que marins, nous serions les premiers à en subir les conséquences.

Il faut toutefois éviter toute réaction excessive. C'est pourquoi le S.I.U. des É.-U. et du Canada a proposé une résolution conjointe (voir pages 4 et 5) demandant une réglementation raisonnable et uniforme des deux côtés de la frontière, comprenant des règles qui respectent les droits fondamentaux à la vie privée d'un marin.

Les É.-U. ont récemment retardé l'adoption d'une nouvelle loi exigeant que tous les Canadiens détiennent un passeport pour franchir la frontière. Le Canada devrait réviser ses propres mesures et tenter de les harmoniser avec celles des É.-U.

Les marins traversent régulièrement la frontière et ils sont touchés par cette réglementation. Que le gouvernement effectue son travail pour assurer la sécurité de notre pays – mais qu'il nous laisse faire notre travail.

Roman Gralewicz



Michel DESJARDINS

VICE-PRÉSIDENT EXÉCUTIF



EXECUTIVE VICE-PRESIDENT

TOUGH NEGOTIATIONS

***Companies demand massive crew cuts
and the eight hour work spread in any 24 hour period.***

The Union's negotiating committee led by Executive V-P M. Desjardins has been working long and hard to come up with a fair settlement to improve wages and benefits during these tough sets of negotiations, at a time when non-unions operators are cutting rates to take cargoes from S.I.U. companies.

There are still many outstanding issues and contractual language changes needed to improve the collective agreement and its intent.

The S.I.U. has years of experience in dealing with tough issues at tough times. Tough negotiations are something the Union has dealt with for years. We have always recognized the need for change as long as it is in the best interest of our members and their families. The Union's negotiating committee is preparing for the worst while hoping for the best to get a fair

settlement, with job security and an equitable increase in wages and benefits, with a long term agreement. Negotiations are a two-way street and each side must respect the other side's demands before a settlement can be reached.

Great Lakes companies look for rollbacks

Great Lakes Shipping companies are looking for rollbacks and crew cuts during these negotiations while the Union is looking for wage and benefit increases, as well as job security for its members.

Non-union operators are a factor in the demands by the companies who seek concessions to be competitive.

We know the industry. We understand the problems caused by non-union operators and we intend to

do our part by organizing these companies. We also realize that companies under S.I.U. contracts need to be profitable and it is our intent to make sure these companies do not go bankrupt. But we must protect our members and the hard fought-for benefits and wages they so rightfully deserve.

Separate negotiations

C.S.L. and Algoma are now negotiating separately, which means each company has its own set of proposals and will negotiate its own contract. As a result, each company contract will be voted on separately. C.S.L. and A.C.M. want separate contracts for bulkers and self-unloaders (which makes sense to us) as they are a different operation and ships.

While C.S.L. and A.C.M. have been spending millions on ship repairs and new steel some of their customers are asking for cuts in cargo rates but sailors will not accept any pay reductions or benefits cuts.

Members will be kept up to date

We ask our members to be patient while the negotiation process takes its course in these trying times when so many companies are cutting back on their work force and going out of business. S.I.U. officials will be boarding vessels to bring our members up to date on negotiations and we ask the ship's Delegates to ensure that ship's crews attend ship board meetings in order for members to be kept up to date with Union matters and contract updates.

DES NÉGOCIATIONS DIFFICILES

Les compagnies demandent d'importantes réductions des équipages et que les huit heures de travail soient réparties dans toute portion de la journée de 24 heures.

Le comité de négociation du Syndicat dirigé par v-p exécutif M. Desjardins a mis tous les efforts afin de présenter un règlement équitable pouvant améliorer les salaires et les avantages sociaux durant ces difficiles négociations, alors que les armateurs non-syndiqués coupent les taux afin de prendre des cargaisons des compagnies sous contrat avec le S.I.U.

De nombreuses questions et modifications dans les termes du contrat sont à être réglées afin d'améliorer les conditions et l'intention de la convention collective.

Le S.I.U. a de nombreuses années d'expérience dans la négociation de questions difficiles à des époques difficiles.

Le Syndicat négocie des questions difficiles depuis de nombreuses années. Nous avons reconnu le besoin de changement en autant que ces changements sont dans les meilleurs intérêts de nos membres et de leur famille.

Le comité de négociation se prépare au pire tout en espérant obtenir un règlement équitable, comprenant la sécurité d'emploi et une augmentation équitable des salaires et des avantages sociaux ainsi qu'un contrat de longue durée. Le processus de négociation exige que chaque partie respecte les demandes de l'autre partie avant qu'un règlement soit conclu.

Les compagnies des Grands Lacs demandes des réductions

Les compagnies des Grands Lacs cherchent à obtenir des réductions dans les avantages et la composition des équipages durant ces négociations alors que le Syndicat désire obtenir des augmentations de salaires et d'avantages sociaux ainsi que la sécurité d'emploi pour ses membres.

Les armateurs non-syndiqués sont un élément important des demandes des compagnies qui recherchent des concessions pour être concurrentielles.

Nous connaissons l'industrie et les problèmes engendrés par les armateurs non-syndiqués et nous mettons tous les efforts afin de syndiquer les employés de ces compagnies. Nous réalisons également que les compagnies sous contrat avec le S.I.U. doivent être rentables et notre intention est d'assurer que ces compagnies ne font pas faillite. Mais nous devons protéger nos membres ainsi que les avantages sociaux et les salaires qu'ils méritent à juste titre.

Négociations distinctes

C.S.L. et Algoma négocient à part alors que chaque compagnie a ses propres demandes et

négociera sa propre entente. Ceci signifie que les membres à l'emploi de chaque compagnie seront appelés à voter séparément. C.S.L. et A.C.M. désirent des contrats distincts pour les vraquiers et les auto-déchargeurs (et cela nous semble raisonnable) étant donné que ces navires et leur mode d'utilisation sont distincts.

Alors que C.S.L. et A.C.M. ont investi des millions dans des réparations et des modifications importantes à leurs navires, quelques-uns de leurs clients ont demandé des baisses des tarifs de fret mais les marins n'accepteront pas de réduction de salaires et des avantages sociaux.

Les membres seront informés

Nous demandons à nos membres d'être patients alors que le processus de négociation suit son cours durant ces temps difficiles et que plusieurs compagnies réduisent leur main d'œuvre ou cessent leurs activités.

Des représentants du S.I.U. monteront à bord des navires afin de renseigner nos membres sur les négociations et nous demandons aux Délégués de navire d'assurer que les membres d'équipage assistent à ces réunions à bord afin qu'ils soient bien informés sur les affaires du Syndicat et les négociations.



Unions Adopt Key Resolution



SIU of NA and S.I.U. of Canada Executives meet in Montreal

Attending were SIU of NA General Counsel Leslie Tarantola, VPs Kermett Mangram and Charlie Stewart, Executive VP Augie Tellez, Secretary-Treasurer David Heindel, VP René Lioeanjie, President Michael Sacco, SIU of Canada President Roman Gralewicz and Executive VP Michel Desjardins, UIW National Director John Spadaro and SIU VPs Joseph Soresi and Dean Corgey.

Les dirigeants du SIU of NA et du S.I.U. du Canada se rencontrent à Montréal

Assistaient Leslie Tarantola avocate générale, Kermett Mangram et Charlie Stewart VP, Augie Tellez VP exécutif, David Heindel secrétaire-trésorier, René Lioeanjie VP, Président Michael Sacco du SIU of NA, Président Roman Gralewicz et Michel Desjardins VP exécutif du S.I.U. du Canada, John Spadaro directeur général du UIW et Joseph Soresi et Dean Corgey VP du SIU of NA.

The SIU and the Seafarers International Union of Canada last month approved a joint resolution aimed at protecting mariners' rights while respecting the modern-day realities of port security requirements.

During mid-June meetings in Montreal between the SIU's Atlantic, Gulf, Lakes and Inland Waters District/NMU and the SIU of Canada - affiliated through the Seafarers International Union of North America - officials from both unions carefully put together a statement that will serve as a guidepost for the SIU in the months and years ahead, particularly with respect to impending new requirements for mariner credentials.

Among other points, the SIU asserts that the United States and Canada should recognize and accept the two countries' respective mariner identifications.

This is an important and fair step in light of the elimination of crew-list visas, which have been utilized for many years to facilitate shore leave for merchant mariners.

Passed on June 16, the joint resolution notes that tighter security requirements inevitably have evolved since September 11, 2001. "The Seafarers International Union and its members, by the very nature of the work we do, have been at the forefront of these efforts to resist and to prevent acts of terrorism from spreading through international and domestic trade routes," the unions declared. "However, mariners have also been among the most profoundly affected by the international focus on frontier and border security. For these reasons, the Seafarers International Union has determined that it is essential in the best interest of its members and mariners worldwide and in order to further the battle against international terrorism to adopt the present resolution."

The resolution notes that the International Maritime Organization (IMO), through recent amendments to the Safety of Life at Sea (SOLAS) Convention, "has reviewed measures and procedures to prevent acts of terrorism which threaten the security of passengers and crews and the safety of the ships by issuing revised measures specifically designed to enhance maritime security."

The unions further point out that the implementation of the ISPS Code in July 2004 requires ships and ports to apply a series of specific measures to ensure the security of vessels and port facilities and to provide a standardized, consistent framework for evaluating security risks. This standardized framework is designed to permit governments to respond to perceived threat

levels and vulnerability for ships and port facilities through determination of appropriate security levels and corresponding security measures.

Providing additional important background, the resolution notes "that in addition to the revision of the ISPS Code, various governments expressed an urgent need to revise ILO Convention C108, Seafarers Identification Documents, first adopted in 1958 and ratified by 64 countries. As a result of this expressed need, in its Conference held in London in December 2002, the IMO adopted a series of amendments to update and reinforce the security value of the S.I.D.; that the revised S.I.D. will clearly demonstrate that the holder is a genuine Seafarer and ensure that a Seafarer's identity can be verified positively and that adoption of the revised S.I.D. would, if widely adopted by Contracting Governments, permit Seafarers to maintain a fair and essential freedom of movement in the normal conduct of their profession, while contributing to the maintenance of heightened security norms."

The General Conference of the ILO adopted the revised Convention during its Ninety-first session in June 2003 as C185, but very few countries have ratified it, including the United States, Canada and Great Britain.

The SIU joint resolution continues as follows:

"Considering the continuous and difficult struggle of both American and Canadian Seafarers to cross the U.S.-Canada border in this era of heightened border security; and given that the barriers have become so great that in numerous instances Seafarers are being completely denied access to the neighboring territory, and this simply because there is no generally accepted and easily available set of identity documents;

"Considering that as long as seafarers have gone to sea, shore leave has been a cherished right; that vessels could not be manned should shore leave not be granted; and given that the livelihoods of many American and Canadian seafarers are presently at stake as a result of the absence of an agreed and efficient system of providing identity documents;

"Considering that there have been important revisions to passport and visa requirements for Seafarers in North America and elsewhere; that there is not presently an all-encompassing maritime worker identity verification and background check system that is

generally recognized by both Governments; and that neither the SIU AGLIWD nor the SIU of Canada is favorable to the present obligation imposed on their members to obtain passports and visas in order to have access to shore leave;

"Considering that the Transportation Worker Identification Credential (TWIC) may be the solution to the problem of establishing generalized and systematized identification criteria;

"The Seafarers International Union, representing both its American and Canadian districts, hereby:

"RESOLVES through each District to lobby their respective Governments in order to secure the establishment as rapidly as is reasonably possible of uniform North American regulations governing Seafarer identification, whether through the North American implementation of TWIC rules or some similar protocol; that these uniform regulations would involve a collateral agreement between Washington and Ottawa with the objective of permitting Seafarers secure access to North American ports and the territory of both the U.S. and Canada based on this uniform identity documentation;

"RESOLVES that whatever form this uniform identity document will take, whether as a TWIC document or otherwise, that it will conform to the following principles: (a) that it be recognized and accepted throughout the United States and Canada; (b) that it establish uniform requirements and conditions for Seafarers, whether based in the U.S. or Canada; (c) that it impose fair and reasonable requirements on Seafarers who seek to obtain the identity document in question; (d) that the document respect, to the extent consistent with security needs, the fundamental rights, liberties and privacy of the holders of such identity document; and (e) that the document in question ensure the freedom of movement, including complete shore leave access to those Seafarers who obtain the documentation in question.

"RESOLVES to undertake all actions consistent with the law, to ensure that the maritime union movement takes its proper and essential role in the protection of transport security worldwide and participates fully, together with government and industry in the war on terrorism."



Les syndicats adoptent une résolution primordiale



Le SIU of N.A. et le Syndicat international des marins canadiens ont adopté le mois dernier, une résolution conjointe visant à protéger les droits des marins tout en respectant, compte tenu des réalités présentes, les exigences des installations portuaires en matière de sécurité.

Lors de réunions tenues à Montréal à la mi-juin et réunissant le district Atlantic, Gulf, Lakes and Inland Waters/NMU du SIU et le S.I.U. du Canada – affilié au Seafarers' International Union of North America – les dirigeants des deux syndicats ont soigneusement mis à point un énoncé qui servira de principe directeur pour le S.I.U. dans les mois et les années à venir, particulièrement en ce qui a trait aux nouvelles exigences de documents d'identité des marins.

Entre autres points, le S.I.U. fait valoir que les Etats-Unis et le Canada devraient reconnaître et accepter les documents d'identification respectifs des deux pays. Une telle mesure est importante et équitable compte tenu de l'élimination des visas qui étaient déterminés par les rôles d'équipage et qui ont été utilisés durant de nombreuses années pour permettre aux marins marchands de se rendre à terre.

Adoptée le 16 juin, la résolution conjointe souligne que des mesures de sécurité plus sévères ont inévitablement été élaborées depuis le 11 septembre 2001. « Le Syndicat international des marins et ses membres, par la nature même de leur travail, ont été à l'avant-garde de ces efforts visant à repousser et à prévenir que des actes de terrorisme se propagent sur nos voies de trafic maritime internationales et domestiques », ont déclaré les syndicats. « Toutefois, les marins ont été parmi les personnes les plus profondément touchées par l'attention portée à la sécurité frontalière au niveau international. Pour ces raisons, le Syndicat international des marins a conclu qu'il est essentiel dans le meilleur intérêt de ses membres et des marins à l'échelle mondiale et afin de favoriser la lutte contre le terrorisme international, d'adopter cette résolution. »

La résolution souligne que l'Organisation maritime internationale (OMI), grâce à des amendements récents à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), « a revu les mesures et les procédures destinées à prévenir les actes de terrorisme qui mettent en danger la sécurité des passagers et des équipages ainsi que la sécurité des navires en émettant des mesures révisées, conçues expressément afin de rehausser la sécurité maritime. »

Les syndicats soulignent de plus que la mise en application du Code ISPS (Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires) en juillet 2004 requiert que les navires et les ports adoptent une série de mesures particulières afin d'assurer la sécurité des navires ainsi que des

installations portuaires et de procurer un encadrement uniforme et conséquent pour l'évaluation des risques en matière de sécurité. Cet encadrement uniformisé a pour but de permettre aux gouvernements de répondre aux niveaux de menaces appréhendées ainsi qu'à la vulnérabilité des navires et des installations portuaires en déterminant les niveaux de sécurité appropriés et les mesures correspondantes de sécurité.

Procurant d'importants renseignements généraux sur la question, la résolution souligne « qu'en plus de la révision du Code ISPS, des gouvernements ont exprimé le besoin urgent de réviser la Convention C108 de l'Organisation internationale du Travail (OIT), traitant des documents d'identification des marins, qui fut adoptée en premier lieu en 1958 et qui fut ratifiée par 64 pays. A la suite de l'expression de ce besoin, l'OMI, lors de son congrès tenu à Londres en décembre 2002, adopta de nombreux amendements afin de mettre à jour et de renforcer la valeur du Document d'identification des marins (S.I.D.) en matière de sécurité; que le document S.I.D. révisé démontre clairement que le détenteur est un marin authentique et assure que l'identité du marin peut être vérifiée avec certitude et que l'adoption du document S.I.D. permettrait, si adopté majoritairement par les gouvernements signataires, aux marins de conserver le droit raisonnable et essentiel de circuler librement dans la conduite normale de leur profession tout en contribuant au maintien de normes élevées de sécurité ».

Le Congrès général de l'OIT adopta la convention révisée et identifiée C185 durant sa 91^e session en juin 2003 mais très peu de pays, incluant les Etats-Unis, le Canada et la Grande Bretagne, l'ont ratifiée.

La résolution conjointe du S.I.U. poursuit tel que suit:

«Attendu la résistance continue et sévère qu'éprouvent les marins américains et canadiens pour traverser la frontière Etats-Unis - Canada durant cette période de mesures accrues de sécurité frontalière; et étant donné que les barrières sont devenues si élevées qu'en de nombreuses occasions, des marins se sont vus refuser tout accès au pays voisin, tout simplement parce qu'il n'existe aucun document d'identification généralement accepté et facilement disponible;

«Attendu que depuis aussi longtemps que des marins prennent la mer, la permission de se rendre à terre est un droit précieux; que les navires ne pourraient recruter des équipages si la permission de se rendre à terre n'était pas accordée; et étant donné que les moyens d'existence de nombreux marins canadiens et américains sont présentement en jeu à la suite de l'absence d'un système reconnu et efficace d'émission de documents d'identification;

«Attendu que d'importantes révisions ont

été apportées dans les exigences de passeports et de visas pour les marins en Amérique du Nord et ailleurs dans le monde; que présentement, il n'existe aucun système universel de vérification de l'identité et des antécédents des travailleurs maritimes qui soit généralement reconnu par les deux gouvernements; et que ni le SIU AGLIWD ni le S.I.U. du Canada n'est favorable à l'obligation imposée présentement à leurs membres d'obtenir des passeports et des visas afin d'avoir accès aux congés à terre;

«Attendu que le document d'identité des travailleurs du transport (*Transportation Worker Identification Credential – TWIC*) pourrait être la solution au problème de détermination de critères généralisés et systématisés d'identification;

Le Seafarers' International Union, représentant ses districts américain et canadien, par la présente déclaration:

«IL EST RÉSOLU que chaque district exerce des pressions sur leur gouvernement respectif dans le but d'assurer dans les meilleurs délais la détermination d'une réglementation uniforme en Amérique du Nord sur l'identification des marins, soit par la mise en application en Amérique du Nord des règlements TWIC ou d'un protocole similaire; que cette réglementation uniforme comprendrait une convention accessoire entre Washington et Ottawa ayant pour objet de permettre aux marins d'avoir accès aux ports nord-américains et aux territoires des Etats-Unis et du Canada à partir de ce document uniforme d'identité;

«IL EST RÉSOLU que quelle que soit la forme de ce document uniforme d'identité, que ce soit un document TWIC ou autre, qu'il soit conforme aux principes suivants; (a) qu'il soit reconnu et accepté à travers les Etats-Unis et le Canada; (b) qu'il détermine des exigences et des conditions uniformes pour les marins, qu'ils soient des Etats-Unis ou du Canada; (c) qu'il impose des exigences équitables et raisonnables aux marins qui désirent obtenir ce document d'identité; (d) que le document respecte, dans une mesure compatible avec les exigences de sécurité, les droits fondamentaux, la liberté et la confidentialité des détenteurs de ce document d'identité; et (e) que ce document assure la liberté de mouvement, incluant l'accès total aux congés à terre, aux marins qui obtiennent le document en question.

«IL EST RÉSOLU d'entreprendre toutes les initiatives conformes à la loi, afin d'assurer que le mouvement syndical maritime exerce son rôle approprié et essentiel à la protection de la sécurité dans les transports à l'échelle mondiale et participe pleinement, de concert avec les gouvernements et l'industrie, à la lutte au terrorisme.»



Convention de 6 ans avec Compagnie Minière Québec Cartier

Les négociations avec Compagnie minière Québec Cartier ont résulté en une convention collective de six ans qui a été ratifiée par les membres.

Des discussions ont été tenues avec Cogema dans le but de prolonger la convention collection jusqu'en 2012 en échange de nombreux avantages contractuels pour nos membres. L'entente de principe a par la suite été ratifiée par les membres.

Une entente de principe de trois ans a été conclue avec Dragage Verreault pour tous les travailleurs non-licenciés du navire de dragage Port Méchins. L'entente est présentement soumise aux membres pour leur ratification.

Négociations

Les négociations se poursuivent avec Relais Nordik pour le renouvellement de la convention collective couvrant le traversier-navire de ravitaillement qui devrait être annoncé sous peu pour desservir la

Basse Côte Nord.

Alors que les négociations sur le renouvellement de la convention collective avec Biorex Québec pour les observateurs de pêche avaient été soumises pour conciliation, la compagnie a offert de régler avant que la conciliation ne débute. La proposition de la compagnie ne contenait pas toutefois les augmentations demandées par les membres sur les avantages sociaux déjà compris dans la convention en cours.

Dès que les membres auront ratifié l'entente avec Biorex Québec, des négociations débuteront avec Biorex Golfe, tel qu'il avait été convenu avec les observateurs de pêche du Nouveau-Brunswick.

En ce qui a trait aux négociations avec la Société des traversiers du Québec pour le renouvellement de conventions collectives couvrant des traversiers sur le St-Laurent, les propositions des membres ont été reçues et les négociations débuteront en août.

Il est prévu que les négociations de

contrat avec Gestion Yves Harrisson débuteront en septembre.

Des emplois, des emplois et encore des emplois

Alors qu'un plus grand nombre de compagnies et de navires sont sous contrat avec le S.I.U., de nombreux nouveaux emplois deviennent disponibles et créent des ouvertures pour de nouveaux marins. Les postes offerts à des marins qualifiés sont de plus en plus nombreux et le S.I.U. procure des programmes de formation afin que nos membres perfectionnent leurs compétences et leurs qualifications. Les nouveaux marins combleront la pénurie créée par les besoins croissants de nouveaux navires et ils obtiendront des emplois rémunérateurs au sein du S.I.U.

De nombreux marins souhaitent avoir plus de congé et alors que quelques membres prennent leur retraite, nous devons être prêts à les remplacer par des marins qualifiés. Nous devons avoir une relève prête à obtenir la formation requise pour

comblent les nouveaux emplois.

Rencontre avec la Ministre des Transports du Québec

Nous avons rencontré récemment la Ministre déléguée aux Transports du Québec, madame Julie Boulet relativement au contrat devant être accordé pour les services de traversier et de ravitaillement de la Basse Côte Nord du Québec. Relais Nordik, une filiale de Groupe Desgagnés a présenté une offre de service pour ce contrat de 15 ans.

Nous avons également fait part à la Ministre de nos préoccupations sur la présence d'amiante à bord du Camille Marcoux. Elle nous a assuré que des vérifications seraient faites afin de régler ce problème de santé publique. Nous avons remercié la Ministre pour l'appui qu'elle a accordé aux membres d'équipage afin qu'ils subissent des examens complets de santé (reliés à la présence d'amiante) défrayés par la STQ.

Bon été à tous et travaillez prudemment.

Six-year agreement with Quebec Cartier Mining

Negotiations with Quebec Cartier Mining (Compagnie Minière Québec Cartier) finally gave a six-year collective agreement which was ratified by the members.

Discussions with COGEMA were held to extend the collective agreement until 2012, in exchange for the increase of numerous contractual benefits for our members. The tentative agreement was ratified by the members.

A tentative three-year agreement has been reached with Dragage Verreault for all non-licensed employees on the dredge Port Méchins. The tentative agreement is currently being voted on by the members.

Negotiations

Negotiations continue as well with Relais Nordik for the renewal of the collective agreement covering the soon-to-be announced Lower North Shore ferry-supply vessel.

After negotiations with Biorex Québec covering the renewal of the collective agreement for fisheries observers had been referred to conciliation, the company finally offered to settle before conciliation had begun. However, the proposal submitted by the company did not include increases demanded by the

negotiating committee in the social benefits already provided in the current agreement. As soon as the agreement with Biorex Québec is settled and ratified by the members, negotiations with Biorex (Gulf Region) will commence. It had been agreed with the fisheries observers from New Brunswick that negotiations would begin after ratification of the agreement with Biorex Quebec.

As for negotiations for the renewal of collective agreements with the Société des traversiers du Québec covering ferries on the St. Lawrence, members' proposals have been received and direct negotiations will commence in August.

Contract negotiations with Gestion Yves Harrisson are expected to begin in September.

Jobs, jobs and more jobs

With more new companies and ships coming under S.I.U. contract, plenty of new jobs have become available and have caused a need for new applicants to fill the jobs created. The need for well qualified seamen is growing and the S.I.U. is providing training programs for our members to upgrade their skills and qualifications. New applicants will fill the gap created by the new companies needs to man the new ships, with good

paying jobs in the S.I.U.

As sailors look towards having more time off and as some are retiring we must be prepared to replace those members with qualified sailors as the jobs become available, and also have new applicants to train for new openings.

Meeting with Transport Minister of Quebec

We have recently met with Québec Transport Minister, Ms. Julie Boulet, concerning the contract to be awarded to provide ferry services and to supply commodities to the population of the Quebec Lower North Shore. Relais Nordik, a division of Groupe Desgagnés, has bid for the 15 year contract.

The Transport Minister was made aware of our concerns with the presence of asbestos onboard the Camille Marcoux. The Minister assured us that inspections would be done to solve this public health issue. We thanked the Transport Minister for the support she has given crewmembers in providing a full health check (linked to the asbestos problem) paid by the STQ.

Enjoy a great and safe summer.



Jim GIVEN

VICE-PRESIDENT GREAT LAKES
AND INLAND WATERS



VICE-PRÉSIDENT GRANDS LACS
ET EAUX INTÉRIEURES

Petite Forte and Seaeagle II crews ratify agreement

We are happy to report that after four months of tough negotiation S.I.U. members employed on the above vessels can look forward to a healthy wage increase to carry them through the season. We were unable to come to a long term agreement for the vessels as the companies are facing some tough competition from non union operators and a slight downturn in shipments. Fettes Shipping and Great Lakes International Towing and Salvage are the only tug and barge operators on the Great Lakes with Union crew.

Thunder Bay Harbour

Members with Thunder Bay Harbour Commission made it clear to us that their only concern going into negotiations was job security. We were able to address this concern for the next few years and also add some monetary security as well.

Upgrade your qualifications

With the amount of jobs coming through the S.I.U. halls so far this year we are quickly seeing the need for members to continue to upgrade their certificates when they have the chance. As an OS you should obtain your bridgewatch certificate as soon as you qualify. As an MA you should obtain your ERR (Engine Room Rating), or, ERA (Engine Room Assistant) as soon as you can qualify to do so. With half of the sailing season yet to go we are already seeing a shortage of OS with bridgewatch and MA with ERR and ERA'S. Don't wait any longer, if you qualify go and write the exam and get your certificate, it will open up a whole new category for you to ship in.

Cargo up = Jobs up

Iron Ore shipments were 12.8 percent higher during the first three months of this year than they were during the same period in 2005. 5.65 million tons of iron ore were shipped in the first three months of this year. Another area that is up are jobs for S.I.U. members. The Thorold hall has seen a steady run of jobs coming in for members and at one time over 70 members were shipped during a 4 day period. With the jobs coming in we were forced to look for new members in every part of Canada and are happy to say that some qualified new people were eager to join the ranks of the S.I.U. and they are looking forward to a long and rewarding career.

Sailors need the S.I.U.

Unions are often presented negatively in the media. While not all media reports are negative often the achievements of Unions are pushed aside in favour of more sensational reports with an anti-union slant. Unfortunately this causes people to forget the things that make Unions great. Since we can't depend on the media to get our message out to non-union seafarers we will have to do it ourselves.

Unions are governed by a democratic process where the members of the Union elect their leaders and make decisions on what direction the Union should take. Unions are formed by their members and remain accountable to them.

Unions have a long history of setting the standards for workers across the country. Unions led the way in the struggle for public health care, public education, minimum wages and employment conditions. Workers have a 40 hour work week instead of 60 or more because Unions fought for it. Workers will receive pension and medical plans from their employers when they retire because Unions fought for that benefit too. Far from caring only for themselves, unions have fought for social gains that benefit all workers.

Unions are needed because it is one of the few ways that workers can have a say on the job and influence society. One voice is hard to hear, but when workers join together and speak as one it's hard to ignore. Don't let your voice go unheard, join a Union.

Ratification des conventions Petite Forte et Seaeagle II

Après quatre mois d'intenses négociations, les membres du S.I.U. sur ces navires peuvent compter sur une augmentation substantielle de salaire. Il a été impossible d'obtenir une convention de longue durée alors que ces compagnies font face à une concurrence sévère de compagnies non syndiquées et une légère baisse dans les cargaisons. Fettes Shipping et Great Lakes International Towing and Salvage sont les seuls exploitants de remorqueurs et de barges sur les Grands Lacs avec des équipages syndiqués.

Port de Thunder Bay

Les membres à l'emploi de la Commission du port de Thunder Bay soulignaient au début des négociations que la sécurité d'emploi était leur seule préoccupation. Nous avons réussi à alléger leurs inquiétudes pour les prochaines années en plus d'ajouter une certaine sécurité financière.

Perfectionnez vos compétences

Le nombre d'emplois offerts dans les salles du S.I.U. souligne la nécessité pour les membres de perfectionner leurs compétences. Tout matelot ordinaire devrait obtenir le certificat de préposé au quart à la passerelle et tout assistant-mécanicien devrait suivre le cours ERR (Classification de marin de la salle des machines) ou ERA (Classification d'adjoint à la salle des machines) dès qu'il rencontre les exigences. Nous constatons une pénurie de matelots ordinaires et d'assistant-mécanicien possédant ces certificats. N'attendez pas! Si vous rencontrez les exigences, présentez-vous pour l'examen, obtenez votre certificat et vous aurez de nouvelles opportunités d'emploi.

Plus de cargaisons signifie plus d'emplois

Les chargements de minerai ont atteint 5,65 millions de tonnes durant les trois premiers mois de l'année, soit une hausse de 12,8 % par rapport à l'an dernier. Les opportunités d'emploi pour les membres du S.I.U. sont également en hausse. La salle de Thorold a reçu un nombre si élevé d'emplois qu'en une période de quatre jours, 70 membres ont été dépêchés à divers navires. En raison du nombre d'emplois offerts, nous avons recherché de nouveaux membres à travers le Canada et plusieurs marins qualifiés se sont empressés de se joindre au S.I.U. comptant jouir d'une longue et rémunératrice carrière.

Les marins ont besoins du S.I.U.

Les syndicats sont souvent représentés négativement dans les médias. Tous les rapports ne sont pas tous négatifs mais les réalisations des syndicats sont souvent ignorées à la faveur de rapports plus sensationnels à saveur anti-syndicale. Pour cette raison, les gens oublient les bons côtés des syndicats. Si l'on ne peut compter sur les médias pour transmettre notre message aux marins non-syndiqués, nous devons le faire nous-mêmes.

Les syndicats sont régis par un processus démocratique en vertu duquel les membres élisent leurs dirigeants et déterminent quelle direction le syndicat doit suivre. Les syndicats sont composés de membres et leur sont redevables.

Les syndicats ont depuis longtemps déterminé les normes pour les travailleurs au pays. Les syndicats ont mené la lutte pour le régime public de santé, l'éducation publique, le salaire minimum et les normes d'emploi. Les travailleurs ont la semaine de 40 heures au lieu de 60 et ils bénéficient de régime de retraite et de santé parce que les syndicats ont lutté pour les obtenir. Les syndicats ont lutté pour obtenir ces avantages sociaux, non seulement pour leurs membres mais pour tous les travailleurs.

Les syndicats ont leur raison d'être parce les travailleurs ont ainsi une influence dans leur milieu de travail et dans la société. Une seule voix a peu d'influence mais quand les travailleurs s'unissent pour se faire entendre, ils ne peuvent être ignorés. Faites valoir vos droits, joignez-vous à un syndicat.



Jim MEREDITH

VICE-PRESIDENT WEST COAST



VICE-PRÉSIDENT CÔTE OUEST

VICE-PRÉSIDENT CÔTE OUEST

Negotiations on the West Coast

Negotiations are now open for a number of West Coast companies including Valley, Rivtow, Harken, Lafarge, Jones and Kingcome, Cates, and Seaforth under the Washington Group. The Union's committee members Bill Woods, Pete Billaux, Mike Paddon and Syd Brown-John exchanged proposals with the Washington Marine Group on July 12, 2006 and negotiations commenced on the 17th of July through July 21st. The S.I.U. member committee agreed to a comprehensive set of proposals after consultation with the membership employed at Kingcome, Cates and Seaforth.

As previously reported, the above companies have decided on individual, separate negotiations. This is a change from the collective negotiations performed by the Council of Marine Carriers. Therefore, the S.I.U. bargaining group may be required to form separate negotiating committees and review proposals relative to that contract. With the change to the process the individual companies may choose to organize themselves into groups as it relates to their normal operations. Should the companies take this approach it could mean that Harken, Jones and Valley might negotiate jointly with the S.I.U. committee of employees.

Although this is a change to the process of previous years of negotiations on the West Coast the S.I.U. has been successfully adapting to changes for over a 70 years and the new process will be handled with the long tradition of keeping the member's best interests in mind. Around the port we have had two retirements. Cook deckhand Ralph Conley retired from SMIT and the "General" Peter Patton retired from Cates. We send our best wishes and good luck to you both on your new adventures. Have a great summer season and always remember to work safely.

Comité de négociation S.I.U. / Washington Group Negotiating Committee



Mike Paddon



Bill Woods



Sydney Brown-John



Peter Billaux

Négociations sur la Côte Ouest

Des négociations sont présentement ouvertes avec des compagnies de la Côte Ouest incluant Valley, Rivtow, Harken, Lafarge, Jones, et Kingcome, Cates et Seaforth du Washington Group. Les membres du comité de négociation Bill Woods, Pete Billaux, Mike Paddon et Syd Brown-John ont échangé des propositions avec Washington Marine Group le 12 juillet et les négociations se poursuivent du 17 au 21 juillet. Le comité des membres du S.I.U. a

accepté un ensemble de propositions après consultation avec les membres à l'emploi de Kingcome, Cates et Seaforth. Tel que rapporté précédemment, ces compagnies ont choisi de mener des négociations individuelles alors que dans le passé, les négociations collectives étaient menées par le Council of Marine Carriers. Conséquemment, les unités du S.I.U. seront tenues de former des comités distincts de négociation et d'examiner

les propositions relatives à ce contrat particulier. En raison de ce changement dans le processus, des compagnies pourraient choisir de se regrouper selon leurs activités courantes. Dans un tel cas, des compagnies telles que Harken, Jones et Valley négocieraient conjointement avec le comité d'employés. En dépit de ce changement dans le processus par rapport aux années passées sur la Côte Ouest, le S.I.U. a réussi à s'adapter aux

changements depuis plus de 70 ans et les négociations se poursuivront selon la tradition de penser en premier lieu aux meilleurs intérêts des membres. Deux membres ont choisi récemment de mettre un terme à leur carrière; Ralph Conley de SMIT et Peter Patton de Cates ont pris leur retraite. Nous leur offrons nos meilleurs vœux d'une heureuse retraite. Profitez de la saison d'été et prenez soin de travailler prudemment.

JULY 2006 / JUILLET

SEAFARERS' INTERNATIONAL UNION OF CANADA
SYNDICAT INTERNATIONAL DES MARINS CANADIENS
ENVOI DE PUBLICATIONS CANADIENNES - CONTRAT NO.: 40051129

President / Président
Roman Gralewicz

Executive Vice President / Vice-Président exécutif
Michel Desjardins

Secretary-Treasurer / Secrétaire-trésorière
Désirée Gralewicz

Medical Plan Representative / Représentante du Régime médical
Lana Smyth

Seafarers' Training Institute Coordinator / Institut de formation des marins Coordonnatrice
Désirée Gralewicz

Union Offices / Bureaux du Syndicat					
Headquarters / Quartiers Généraux 1333 rue St-Jacques Montréal, Québec. H3C 4K2 Tél (514) 931-7859 Fax (514) 931-3667	Records Department/ Services des dossiers 9300 Henri-Bourassa Ouest Suite 280 Montreal, QC, H4S 1L5 Tél (514) 931-7859 Fax (514) 931-3667	Newfoundland / Terre-Neuve Patrice Caron 354 Water Street St. John's NFLD, A1C 5P3	Québec Michel Galarneau 240 Chemin Ste-Foy Québec, Qué. G1R 1T3 Tél (418) 529-6801 Fax (418) 529-3024	Thorold Jim Given 70 St.David S. East Thorold, Ont. L2V 4V4 Tél (905) 227-5212 Fax (905) 227-0130	Vancouver Jim Meredith Suite 301 1620 West, 8th Avenue Vancouver, B.C. V6J 1V4 Tel (604) 687-6699 Fax (604) 687-6897