



Crewmembers were happy to join the Birchglen after its return under the Canadian Flag. See pages 4 and 5 for more details.

Les membres d'équipage étaient heureux de rejoindre le Birchglen de retour sous drapeau canadien. Détails en pages 4 et 5.



Executive Vice-President Michel Desjardins congratulates Jim Krecichwost on his appointment as ship's Delegate.

Vice-président exécutif Michel Desjardins félicite Jim Krecichwost pour sa nomination à titre de Délégué du navire.





Asbestos the killer

For the past several years, studies have proven that people exposed to a dangerous level of asbestos dust, even during a limited amount of time, can develop an incurable lung disease. While major shipping companies have taken measures to remove or reduce air-borne asbestos dust to a safer level, some older tugs and vessels under Canadian flag may still have large amounts of asbestos onboard that release deadly levels of asbestos dust.

Because of the extreme danger to the health of Canadian seafarers and workers, we have over the past fifteen months communicated with Transport Canada officials, including then Transport Minister Jean Lapierre, demanding that immediate and drastic measures be taken by the government to enact laws providing better protection to crewmembers.

Asbestos the killer

Asbestos has been used in building materials, paper products, plastics, and other products. Exposure mainly occurs in indoor air where it may be released from these materials. Effects on the lung are a major health concern from asbestos, as chronic (long-term) exposure to asbestos in humans via inhalation can result in a lung disease termed asbestosis. Asbestosis is characterized by shortness of breath and coughing and may lead to severe impairment of respiratory function. Cancer is also a major concern from asbestos exposure, as inhalation exposure can cause lung cancer and mesothelioma (a rare cancer of the thin membranes lining the abdominal cavity and surrounding internal organs), and possibly gastrointestinal cancers in humans. The American Environmental Protection Agency (EPA) has classified asbestos as a Group A, known human carcinogen.

Cancer Risk

Individuals who smoke and are also exposed to asbestos have a greater risk of developing lung cancer. Several occupational studies have reported an increase in gastrointestinal cancer from inhalation exposure to asbestos and subsequent oral ingestion. Long- and intermediate-range asbestos fibers (>5 micrometers (µm)) appear to be more carcinogenic than short fibers (<5 µm).

Several epidemiological studies have found an association between asbestos in drinking water and cancer of the esophagus, stomach, and intestines; however confounding factors and the short followup time relative to the long latent period for tumor formation make it difficult to interpret the results.

Last October, Transport Canada officials presented us with a set of measures that we considered inadequate considering the high risk to human lives. Immediately, we expressed our disagreement over the proposed measures and are disappointed that Transport Canada has now issued a Ship Safety Bulletin that contains essentially the same measures. We feel that Transport Canada's softy bulletin does not provide adequate protection to seafarers working aboard vessels containing asbestos.

Following are excerpts from the Ship Safety Bulletin dated January 4, 2006.

Asbestos is the name given to a group of naturally occurring minerals used in certain products to resist heat and corrosion. Asbestos includes chrysotile (mined in Quebec), amosite, crocidolite, tremolite, anthophyllite, actinote and any of these materials that have been chemically treated and or altered. Asbestos has been used in a wide range of products, both ashore and afloat such as electrical panels, some cement pipes, caulking, sealing and roofing compounds, asphalt or vinyl floor tiles, insulating cements, sprayed insulation, insulating blocks and textiles.

The inhalation of asbestos fibers, the most common route of entry into the body, can cause serious diseases of the lungs and other organs that may not appear until many years after the exposure has occurred. The Threshold Limit Values (TLV) for asbestos is 0.1 fibre per cubic centimeter (f/cc) of air.

Most ship owners have already dealt with these issues through total removal or encapsulation with a maintenance management plan on vessels in their fleet. However, there continues to be an ongoing concern about some older, mostly pre 1980 Canadian ships. Transport Canada in conjunction with Human Resources and Skills Development Canada (HRSDC-Labour) have already begun a random monitoring program for mercury and asbestos onboard

Canadian registered vessels to assess the current situation in the marine industry. The authority for the random monitoring is derived from Part II of the *Canada Labour Code* and the *Marine Occupational Safety and Health Regulations*. These inspections will ensure that:

1. Employees are not exposed to mercury or asbestos in excess of the Threshold Limit Values (TLV)
2. Ship owners have effective mercury and asbestos management plans in place to prevent exposure to these substances, and
3. Policy Committees (if required) and/or Workplace Committees (if required) have been established or Health and Safety Representatives (HSR) selected and appointed as required by Sections 134, 135, 135.1 and 136 of *Canada Labour Code* Part II.

The random monitoring program will continue and be expanded nation wide, to determine if the above criteria have been met.

Ship owners, operators and seafarers are reminded of the need to be extra vigilant where there is a possibility of exposure to either substance. While limited exposure to either substance is unlikely to lead to immediate health concerns, the prolonged exposure to mercury or asbestos has been proven to lead to serious health problems.

. . .

The Ship Safety Bulletin dated January 4, 2006, states that most shipowners have already dealt with these issues through total removal or encapsulation with a maintenance management plan but there is **ongoing concern** about some older, mostly pre 1980 Canadian ships.

If there is concern, what are government officials doing about it? The federal government has the power and the responsibility to enact the necessary laws to protect all citizens, including seafarers. Conducting a random monitoring program is not the answer.

All vessels under Canadian flag must be inspected at the earliest possible time to determine the level of air-borne asbestos dust aboard and periodical inspections must be conducted thereafter. The results of all inspections must be given to the people most directly involved, the ship personnel.

The safety bulletin refers to the limits of exposure prescribed by the Marine Occupational Safety and Health Regulations. These limits are based on the threshold limit value (TLV) determined by the American Conference of Governmental Hygienists but it must be added that this is a time-weighted average based on an 8 hour workday and a 40 hour workweek.

The TLV referred to in the bulletin may be applicable to workers who are occasionally or even repeatedly exposed to asbestos and asbestos dust. However, they may not be applicable for seafarers who work and live 24/7 in an enclosed environment.

The U.S. Department of Labor's Occupational Safety and Health Administration also states the TLV-TWA referred to is a time weighted average based on a 8 hour work day, 40 hour week.

Other professional organizations have cautioned that the actual health hazard may be influenced by other factors. For example, people who smoke cigarettes or who work in an environment where chemicals are present are at a greater risk.

Seafarers, beware

Companies have a responsibility to have crewmembers medically examined where they have been exposed to asbestos dust. Don't take chances. If you find there is any amount of asbestos in your workplace, call the Department of Health and the Department of Transport to have the ship inspected. Obtain a copy of their findings which you are entitled to get. Your life may depend on it.

Do not handle any material containing asbestos without first having obtained the proper training. Wear a respirator and all other safety gear required when handling asbestos.

Don't fool with death – work safely in a safe workplace.

The life you save may be your own.

Roman Gralewicz



L'amiante tue

Depuis plusieurs années, des études ont démontré que les personnes exposées à un niveau dangereux de poussière d'amiante, même pour une période limitée peuvent développer une maladie incurable des poumons. Alors que les principales compagnies maritimes ont pris des mesures pour enlever ou réduire la poussière d'amiante dans l'air à un niveau plus sécuritaire, des remorqueurs ou des navires plus anciens enregistrés au Canada pourraient avoir de grandes quantités d'amiante à bord qui dégagent des niveaux dangereux de poussière d'amiante.

En raison du danger extrême à la santé de marins et de travailleurs canadiens, au cours des 15 derniers mois, nous avons communiqué avec des officiels de Transport Canada, incluant le ministre du Transport alors en poste Jean Lapierre, demandant que des mesures immédiates et sévères soient prises afin d'adopter des lois offrant une meilleure protection aux membres d'équipage.

L'amiante a été utilisée dans les matériaux de construction, les produits du papier, les plastiques et autres produits. L'exposition survient principalement à l'air intérieur lorsque dégagé de ces matières. Les effets de l'amiante sur les poumons sont un risque important à la santé alors que l'exposition chronique (long terme) à l'amiante par inhalation peut résulter en une maladie des poumons du nom d'amiantose. L'amiantose est caractérisée par la difficulté à respirer et la toux et peut mener à une détérioration importante des fonctions respiratoires. Le cancer est également à craindre de l'exposition à l'amiante alors que l'inhalation peut causer le cancer du poumon et la mésothéliome (un cancer rare des minces membranes qui recouvrent la cavité abdominale et les organes internes) et possiblement le cancer gastro-intestinal chez les humains. L'Agence américaine pour la protection de l'environnement (EPA) a classé l'amiante dans le groupe A, parmi les carcinogènes humains.

Risque de cancer

Les personnes qui fument et qui sont exposées à l'amiante courent un plus grand risque d'avoir un cancer du poumon. Plusieurs études en milieu de travail ont rapporté une augmentation du cancer gastro-intestinal de l'exposition à l'inhalation d'amiante et à l'ingestion subséquente par la bouche. Les fibres d'amiante longues ou de longueur moyenne (> 5 micromètres(µm)) semblent plus carcinogènes que les fibres courts (< 5 µm).

Plusieurs études épidémiologiques ont découvert un lien entre l'amiante dans l'eau potable et le cancer de l'oesophage, de l'estomac et des intestins; toutefois, des facteurs confusionnels et le temps restreint de suivi par rapport à la longue période latente pour la formation de tumeurs rendent difficile d'interpréter les résultats.

En octobre dernier, des officiels de Transport Canada nous ont présenté un ensemble de mesures que nous avons considéré inadéquates si l'on pèse les risques aux vies humaines. Nous avons aussitôt exprimé notre désaccord sur les mesures proposées et sommes désappointés que Transport Canada ait émis un Bulletin de la sécurité des navires qui contient essentiellement les mêmes mesures. Nous croyons que le bulletin peu rigoureux n'offre pas une protection adéquate aux marins travaillant à bord de navires contenant de l'amiante.

Extraits du Bulletin de la sécurité des navires émis le 4 janvier 2006

Le terme *amiante* désigne un groupe de minéraux naturels qui sont utilisés dans certains produits afin de les rendre résistants à la chaleur et à la corrosion. L'amiante et les produits de l'amiante comprennent le chrysotile (qui est extrait dans des mines situées au Québec), l'amosite, la crocidolite, la trémolite, l'anthophyllite, l'actinolite et toute substance de ce type ayant subi un traitement ou une altération chimique. L'amiante est utilisé dans une vaste gamme de produits qui se retrouvent dans des installations terrestres comme dans des navires en mer, par exemple des panneaux électriques, certains tuyaux de ciment, du calfeutrage, des composés d'étanchéité et des matériaux de revêtement de toiture, des carreaux de sol de vinyle ou à base d'asphalte, des ciments isolants, des isolants projetés, des blocs isolants et des textiles de diverses natures. L'inhalation de fibres d'amiante, qui constitue la voie de pénétration dans l'organisme la plus courante, peut provoquer de graves maladies pulmonaires et affecter d'autres organes, et de plus, les effets n'apparaissent parfois qu'après de nombreuses années d'exposition aux fibres. La valeur TLV de l'amiante est de 0,1 fibre par centimètre cube d'air (0,1 f/cm³).

La plupart des propriétaires de navire ont déjà abordé et résolu ces questions, notamment en éliminant complètement l'amiante présente ou en exécutant l'encapsulation de celle-ci, conjuguée à un plan de gestion et d'entretien régulier. Des préoccupations subsistent toutefois en ce qui concerne certains navires canadiens plus anciens, la plupart construits avant 1980. Transports Canada, avec le concours de Ressources humaines et Développement des compétences Canada (RHDC- Travail), a déjà lancé un programme de surveillance aléatoire ciblant le mercure et l'amiante présents à bord de navires immatriculés au Canada, dont l'objectif est d'évaluer la situation actuelle dans l'industrie navale. Le pouvoir

d'autorité, pour l'exécution du programme de surveillance aléatoire, est établi à partir de la partie II du *Code canadien du travail* et du *Règlement sur la sécurité et la santé au travail (navires)*. Les inspections effectuées dans le cadre du programme de surveillance aléatoire permettront d'assurer les résultats suivants :

1. Les employés ne sont pas exposés à des concentrations de mercure ou d'amiante qui dépassent les valeurs limites d'exposition (valeurs TLV)
2. Les propriétaires de navire ont mis en œuvre des plans de gestion du mercure et de l'amiante dont l'efficacité permet de prévenir l'exposition à ces substances
3. Des comités des politiques (au besoin) ou des comités de santé et de sécurité au travail (au besoin), ou des comités de ces deux natures, ont été formés, ou des représentants en matière de sécurité et de santé ont été choisis et nommés, conformément aux exigences établies dans les articles 134, 135, 135.1 et 136 de la partie II du *Code canadien du travail*.

Le programme de surveillance aléatoire se poursuivra et sera appliqué à l'échelle nationale, afin de garantir que les critères susmentionnés sont remplis.

Il est important de rappeler aux propriétaires de navire, aux exploitants et aux gens de mer qu'il faut exercer la plus grande vigilance dans les cas possibles d'exposition au mercure ou à l'amiante. Il est peu probable que l'exposition limitée à l'une ou l'autre de ces substances entraîne des préoccupations immédiates en matière de santé, mais les données d'études prouvent que l'exposition prolongée au mercure ou à l'amiante provoque de graves problèmes de santé.

• • •

Le Bulletin du 4 janvier 2006 déclare que la majorité des armateurs ont déjà résolu ces questions en éliminant complètement l'amiante ou en exécutant l'encapsulation de cette matière, conjuguée à un plan de gestion et d'entretien régulier mais que des **préoccupations subsistent** au sujet de navires canadiens plus anciens, la plupart construits avant 1980.

Si des préoccupations subsistent, que font les officiels du gouvernement à ce sujet ? Le gouvernement fédéral a le **pouvoir** et la **responsabilité** d'adopter les lois nécessaires à la protection de tous les citoyens, incluant les marins. Un programme de surveillance aléatoire n'est pas la réponse.

Tous les navires battant pavillon canadien doivent être inspectés dans les plus brefs délais afin de déterminer le niveau de poussière d'amiante dans l'air et d'assurer des inspections périodiques par la suite. Les résultats de toutes les inspections doivent être remis aux personnes en cause, le personnel du navire.

Le bulletin de sécurité se réfère aux limites d'exposition prescrites par le Règlement sur la sécurité et la santé au travail (navires). Ces limites sont basées sur la valeur limite d'exposition (TLV) déterminée par la conférence américaine des hygiénistes gouvernementaux (American Conference of Governmental Hygienists) mais il faut noter que celle-ci est une moyenne pondérée en fonction du temps basée sur une journée de travail de 8 heures et une semaine de travail de 40 heures.

La valeur limite indiquée dans le bulletin pourrait être applicable à des travailleurs qui sont occasionnellement exposés ou même exposés à répétition à l'amiante et à la poussière d'amiante. Toutefois, elle pourrait ne pas être applicable à des marins qui travaillent et vivent 24/7 dans un milieu clos.

L'Administration de la sécurité et de la santé du département du Travail des É.-U. confirme que la valeur TLV mentionnée est une moyenne pondérée en fonction du temps et est basée sur 8 heures de travail par jour, 40 heures par semaine.

D'autres organisations professionnelles ont émis des avertissements que le risque à la santé pourrait être influencé par d'autres facteurs. Les personnes qui fument des cigarettes ou qui travaillent dans un lieu où l'on trouve des produits chimiques pourraient être exposées à un plus grand risque.

Marins, prenez garde

Les compagnies ont la responsabilité d'assurer que les marins subissent un examen médical quand ils sont exposés à la poussière d'amiante. Ne prenez aucune chance. Si vous trouvez de l'amiante dans votre milieu de travail, appelez le ministère de la Santé et le ministère du Transport afin qu'une inspection soit faite. Obtenez une copie de leurs constatations car vous y avez droit. Votre vie peut en dépendre.

Ne manutentionnez pas de matières contenant de l'amiante avant d'avoir obtenu la formation adéquate. Portez alors un appareil respiratoire et autres vêtements de protection requis.

Ne prenez pas de risque qui pourrait s'avérer fatal – travaillez prudemment dans un milieu sécuritaire.

Vous pourriez sauver votre vie.

Roman Gralewicz



Headquarters' Report

M/V BIRCHGLEN RETURNS

Members at the Québec Hiring Hall were happy to see the C.S.L.'s Birchglen return under a Canadian Flag. The Ukrainian crew aboard were replaced by S.I.U. members in Québec. According to crew members, the ship was in good shape with no major repairs needed and the living conditions pretty good. The Birchglen has returned to the Lakes and the word is, that this is where she will trade under a Canadian Flag.

Atlantic Superior

The Atlantic Superior was recently reflagged by C.S.L. under a foreign flag. This was mainly due to C.S.L. losing some of Stelco's cargo to non-union companies who undercut rates using old ships and cheap non-union crews.

S.I.U. organizing

The S.I.U. organizing teams are presently putting on a drive to have these non-union sailors join the S.I.U. and get job protection, good contracts and a guarantee to work.

Negotiations

As we mentioned in our last Canadian Sailor issue, notice to open negotiations with Algoma Central Marine and Canada Steamship Lines (V-Ships) have been sent out. Proposals for changes to the collective agreements from the membership were considered by the Union Negotiating Committee and given to the Companies. Without going into details of the Union's proposals, we asked for clarification of some clauses, i.e. promotions into officers bargaining unit, seniority, job re-assignments and severance pay. Also, we asked for full membership employment protection when companies contract out work which



S.I.U. Negotiating Committee preparing proposals for negotiations with C.S.L. and Algoma.

Le comité de négociation du S.I.U. préparant des propositions pour les négociations avec C.S.L. et Algoma.

Robert Jenkins, Frank Dalton, Michel Desjardins, Executive Vice-President/Vice-président exécutif, Michael Breaker, Suzanne Birks, Counsel/consellier juridique.

our members can do or would be able to do if given the proper training. Obviously we are putting a great deal of attention on maintaining the acquired rights obtained during previous contract negotiations, as well as enhance both the pension and medical plan benefits. As expected, considering the level of non union competition with companies like Lower Lakes, McKeil and Voyageur Marine where working conditions and financial obligations are much less than the ones the S.I.U. membership enjoys, Companies are looking forward to obtaining concessions both on the financial and crewing levels. The Union's negotiating

committee will have further meetings throughout the upcoming months and will keep crews informed on any progress.

Training

Again this past winter, many members enjoyed upgrading programs offered through the Seafarers' Training Institute. Considering the shortage of able seamen, we have repeated the Able Seaman course at the Newfoundland maritime institute. Eighteen members have gone through the five-day program which will enable them to ship out as AB's in the future. We also

held chief cook management courses at Niagara College which the members found informative and interesting. Members made some constructive comments to the instructors for changes to the course content for the future; these comments were accepted as good ideas.

We thank all those members who participated for taking time off from the short winter lay up period in order to better their skills and thereby remaining one of the top skilled maritime labour forces in the world.

Regulations

As we do every spring, we attended the Canada Marine Advisory Committee Conference which deals with various maritime regulations and the Shipping Act revisions. Interesting topics were debated like the Seafarers Identification Document (S.I.D.), that we mentioned in our last issue. Although obtaining the S.I.D. is voluntary, we have raised the probabilities that the American Home Land Security Authorities may require Canadian seafarers to obtain the document or else they may impose their own rules altogether without giving our elected politicians a chance to negotiate a reasonable regulation. With this high probability, we asked our government that the pre-requisite of back ground security check be lessened instead of letting the USA impose on us their own requirements. Should there be changes to the pre-requisites and should the Americans recognize and accept the Canadian version of back ground security checks, we would then be able to recommend to our membership that they obtain the S.I.D. which would then give them a certain freedom of movement on U.S. territory and also not to forget, to all ports, terminals and seaway properties in Canada.

Until next issue, we remind you to work safely.



GROUPE OCEAN

Jean Pierre Périgard, Yves Michaud, Michel Desjardins, Martin Jérôme



ALGONORTH

Doris Naud, Michel Desjardins



ATLANTIC HURON

Danny Hatcher, Manon Vallerand, John Hayward, Marcel Chandonnet



Rapport des quartiers généraux

RETOUR DU BIRCHGLEN

Les membres à la salle d'embauche de Québec étaient heureux du retour du Birchglen de C.S.L. sous drapeau canadien. L'équipage ukrainien qui était à bord a été remplacé par des membres du S.I.U. de Québec. Selon l'équipage, le navire était en bon état, ne nécessitant aucune réparation majeure et les conditions de vie à bord étaient bonnes. Le Birchglen est donc de retour sur les Grands Lacs et tout indique qu'il y demeurera sous drapeau canadien.

L'Atlantic Superior

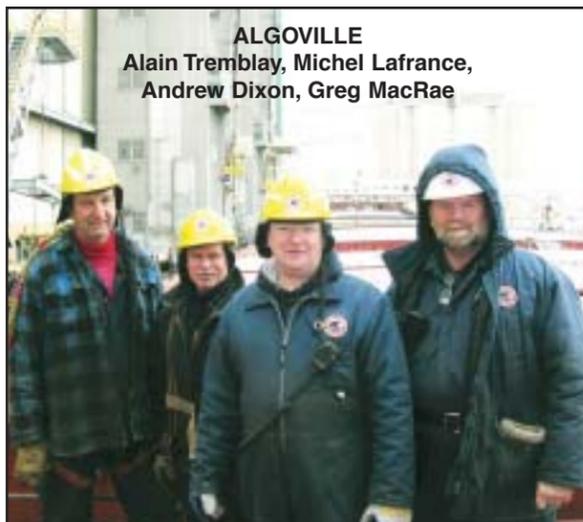
L'Atlantic Superior a récemment été enregistré sous drapeau étranger à la suite de la perte par C.S.L. de certaines cargaisons de Stelco à des compagnies non-syndiquées qui coupent les taux de transport en utilisant de vieux navires et des équipages non-syndiqués bon marché.

Recrutement par le S.I.U.

Les équipes de recrutement du S.I.U. poursuivent leur campagne de recrutement afin d'inciter des équipages non-syndiqués à se joindre au S.I.U. et à obtenir la protection de leur emploi, de meilleures conditions de travail et la sécurité d'emploi.

Négociations

Tel que mentionné dans notre dernière édition du Marin Canadien, les avis d'ouverture de négociations ont été transmis à Algoma Central Marine et Canada Steamship Lines (V-Ships). Les propositions des membres en faveur de changement aux conventions collectives ont été étudiées par le comité de négociation du syndicat et remises aux compagnies. En bref, les propositions du Syndicat demandent des éclaircissements de certaines dispositions incluant les promotions dans l'unité de négociation des officiers, l'ancienneté, la réaffectation à des positions et les indemnités de fin d'emploi. De plus, nous avons demandé la protection de l'emploi des membres lorsque les compagnies confient en sous-traitance certains travaux qui peuvent être exécutés par les membres ou s'ils obtiennent la formation adéquate. Évidemment, nous accordons beaucoup d'attention au maintien des droits acquis lors de négociations de contrat antérieures ainsi qu'à l'amélioration des



ALGOVILLE
Alain Tremblay, Michel Lafrance,
Andrew Dixon, Greg MacRae



ALGOISLE
Corwin Thorne, Archie Pink, Gerald Guimond, Mary Fortune, Robert Verge,
Donavan Seymour, Margaret Hampton, Blake Seymour, Roberto Hechavarria, Ronald Elgie

régimes de santé et de pension. Tel que prévu, en raison de la concurrence de compagnies non-syndiquées telles que Lower Lakes, McKeil et Voyageur Marine où les conditions de travail et les obligations financières sont beaucoup moindres que celles dont les membres bénéficient, les compagnies recherchent des concessions au niveau financier ainsi que dans la dotation des équipages. Le comité de négociation du syndicat aura d'autres rencontres au cours des prochains mois et informera les équipages de tout progrès dans les négociations.

La formation

De nouveau cet hiver, plusieurs membres ont profité de programmes de perfectionnement offerts par l'entremise de l'Institut de formation des marins. En raison de la pénurie à cette position, nous avons repris le cours de matelots qualifiés à l'Institut de formation de Terre-Neuve. Dix-huit membres ont suivi ce cours de cinq jours et ils pourront à l'avenir occuper la position de matelot qualifié. Nous avons aussi offert le cours de gestion pour chef cuisinier au Niagara College que les membres ont trouvé instructif et intéressant. Les membres ont fait des commentaires constructifs aux instructeurs en faveur de changements au contenu du cours pour l'avenir et ils ont été acceptés favorablement.

Nous remercions tous les membres participants pour avoir accepté d'écouter leur période de congé afin d'améliorer leurs compétences et ainsi demeurer l'une des mains-d'œuvre les plus qualifiées dans le secteur maritime à travers le monde.

La réglementation

Comme à chaque printemps, nous avons assisté aux réunions du Comité consultatif maritime du Canada qui traite de divers règlements maritimes et de révisions de la Loi sur la marine marchande au Canada. Des sujets intéressants ont été traités incluant le document d'identification des marins (S.I.D.) mentionné dans notre dernière édition. Bien qu'il ait été convenu qu'obtenir le S.I.D. soit facultatif, nous avons soulevé la probabilité que les autorités du Homeland Security Administration des États-Unis pourraient exiger que les marins canadiens obtiennent le document ou qu'autrement,

ils pourraient imposer leurs propres règlements sans permettre à nos politiciens de négocier un règlement raisonnable. En raison de cette probabilité, nous avons demandé à notre gouvernement que les prérequis de vérification des antécédents soient réduits plutôt que de laisser le gouvernement américain imposer ses propres exigences. Advenant que des changements soient apportés aux prérequis et que les Américains acceptent la version canadienne de vérification des antécédents en matière de sécurité, nous pourrions alors recommander à nos membres d'obtenir le S.I.D. qui leur accorderait une liberté de mouvement aux É-U et également à tous les ports, terminaux et propriétés de la voie maritime au Canada.

Nous vous rappelons de travailler en toute sécurité.



PINEGLEN
Adonis Scott, Leigh Voutier, Marven Springer, Jean Philippe Demers



SPRUCEGLEN
Ronald Adams, Alfred Eshun,
Clément Perreault, Denis Gagné



Michel GALARNEAU

VICE-PRESIDENT EAST COAST



VICE-PRÉSIDENT CÔTE EST

VICE-PRÉSIDENT CÔTE EST

Excellent début de saison

Depuis la mi-février, plus de 40 membres ont obtenu des emplois à la salle d'embauche de Québec. Un équipage complet a rejoint le Birchglén de retour sous drapeau canadien.

Négociations en cours

Relais Nordik attend toujours la certification du contrat de 15 ans conclu avec Transport Québec pour le transport de passagers et d'approvisionnement dans la région du Bas St-Laurent. Les négociations reprendront dès que la confirmation aura été reçue.

Les négociations avec **Biorex (Division de Québec)** sont maintenant en conciliation. L'apparente bonne volonté démontrée par l'employeur sur les conditions monétaires ne semble pas s'appliquer sur les dispositions non-monétaires. Quant à Biorex (Division du Golfe), les négociations débiteront dès qu'une entente aura été conclue avec la division de Québec.

Les négociations avec **Dragage Verreault** ont été soumises en conciliation. L'objectif du comité de négociation du syndicat est d'atteindre la parité avec les dispositions comprises dans l'accord pour les membres d'équipage licenciés et non-licenciés de Dragage St-Maurice.

Des réunions seront tenues prochainement avec les membres à l'emploi de **Gestion Yves Harrison** afin d'obtenir leurs propositions pour les prochaines négociations de contrat.

Présence d'amiante à bord du Camille Marcoux

Récemment, des membres ont rapporté que depuis 2002, la Société des Traversiers du Québec (S.T.Q.) a manqué à mettre en vigueur les pratiques de travail sécuritaires qui avaient été recommandées par la compagnie Gesfor, une société spécialisée dans la manutention de matières contenant de l'amiante. Déterminés à protéger la vie et la santé du personnel du navire, nous avons mené une enquête et les résultats sont renversants.

Depuis 2000, le Centre local de services communautaires (CLSC) de Matane a informé la S.T.Q. que des quantités importantes d'amiante

avaient été trouvées sur le Camille Marcoux et qu'il y avait un risque élevé de poussière d'amiante dans l'air. En 2002, Gesfor a fait un inventaire exhaustif de tous les matériaux susceptibles de dégager de la poussière d'amiante et a recommandé les procédures à être suivies par les employés travaillant dans un milieu où l'on trouve de l'amiante.

Aucune mesure n'a été prise jusqu'en 2005 alors qu'en réponse à une demande d'une représentante de la Commission de la Santé et de la Sécurité au Travail (C.S.S.T.), la S.T.Q. a finalement mis en vigueur un programme sur les mesures à être prises lors de la manutention de matières pouvant dégager de la poussière d'amiante. À l'automne 2005, la S.T.Q. interdit au personnel au sol et au personnel naviguant de manutentionner toute matière contenant de l'amiante. Étonnamment, cette directive ne s'appliquait pas au personnel du Camille Marcoux.

En mars 2006, à la demande de la S.T.Q., Gesfor a assuré la formation de quelques membres désignés travaillant à bord du Camille Marcoux. Le programme de formation couvrait les procédures à être suivies dans la manutention sécuritaire de matières contenant de l'amiante. Nous avons appris alors qu'aucune des procédures préventives recommandées par Gesfor en 2002 n'avaient été mises en vigueur par la S.T.Q. et qu'aucun appareil requis pour la manutention sécuritaire de matières contenant de l'amiante n'était disponible. Pire encore, plusieurs employés avaient travaillé régulièrement et dans certains cas quotidiennement, dans ces conditions dangereuses après avoir été dirigés à le faire par leurs dirigeants. Il est important de souligner que de nombreux panneaux muraux dans la salle des passagers et dans les quartiers de l'équipage sont fabriqués d'amiante et recouverts de matériel Formica. Le Camille Marcoux est en service depuis plus de 30 ans et, inutile de dire, de nombreux ouvriers ont travaillé sur la réparation et la remise en place des panneaux muraux.

Il est aussi important de noter que dans de nombreux cas, les travailleurs ont effectué ce travail en présence de passagers. Si l'on tient compte que le navire transporte environ 250 000 passagers par an, il est difficile de comprendre l'insouciance du

personnel de la S.T.Q. qui est, selon la loi, responsable en tout temps de la santé et de la sécurité des travailleurs et des passagers.

Dès que les membres nous ont alertés, nous avons déposé un grief demandant la prise immédiate de mesures afin d'arrêter tout travail sur des matières contenant de l'amiante et que des tests exhaustifs soient effectués immédiatement afin de protéger la santé des travailleurs et des passagers.

Nous avons également déposé une plainte officielle auprès de la C.S.S.T. et elle a interdit tous les employés du Camille Marcoux d'effectuer tout travail sur des matières contenant de l'amiante en raison du fait qu'aucune procédure sécuritaire n'est en vigueur et qu'aucun équipement protecteur adéquat n'est disponible aux travailleurs lorsqu'ils manutentionnent les matières contenant de l'amiante.

Nous avons demandé au C.L.S.C. de Matane d'effectuer des examens pulmonaires de tous les employés qui veulent s'assurer qu'ils ne souffrent pas d'amiantose mais le centre nous a répondu que le matériel adéquat ne serait pas disponible avant 2007. Nous avons alors avisé le Ministre du Transport et le Ministre de la Santé du Québec de la situation.

La S.T.Q. nous a maintenant informé qu'elle accepte de défrayer le coût des examens des travailleurs souhaitant subir cet examen. Nous espérons sincèrement qu'aucun ouvrier ne souffrira de l'irresponsabilité démontrée par la direction de la S.T.Q. au cours des ans.

Autour du Port de Québec

La Foire Carrière et Emploi tenue dans la région de Québec récemment nous a permis de rencontrer plusieurs hommes et femmes intéressés par une carrière en mer. Plusieurs parmi eux ont acquis une formation de base pour des emplois de cuisinier, électricien, assistant-mécanicien et matelot. La majorité toutefois ne détiennent pas leur certificat FUM II et nous enjoignons Emploi Québec d'offrir le financement nécessaire et les opportunités de formation afin qu'ils obtiennent leur certificat FUM II.

Travaillez prudemment et profitez d'un bel été.



Assis / Seated: Serge Dunn, Ghislain Fortin, Sonia Labrecque, Véronique Thibodeau, Francis Roy, Simon Gaudreau

Debout / Standing: Peter Eden, Jean-Luc Samuel, Michael Ronalds, Damien Grelon, Stéphanie-Carole Pieddesaux, Michel Galarneau, Vice-président Côte Est / Vice-president East-Coast, Sophie Fillion, Philippe Gagné, Olivier Arsenault, Michael Talbot, Gabriel Synnott, Stéphane Dugré et Steve Dion



Excellent Start of the Season

Since mid-February, over 40 members shipped from the Quebec Hiring Hall. A complete crew joined the Birchglén which came back under the Canadian flag.

Negotiations

Relais Nordik is still waiting for the certification of the 15 year agreement concluded with Transport Quebec for the transport of passengers and cargoes to the Lower St. Lawrence region. As soon as the confirmation is received, negotiations will resume.

Biorex' Quebec Division negotiations have now been referred to conciliation. The apparent goodwill shown by the employer when negotiating monetary conditions does not appear to apply when negotiating non-monetary clauses. With Biorex' Gulf Division, negotiations are on hold until a settlement is reached with the other bargaining unit.

Negotiations with **Dragage Verreault** have now been referred to conciliation. The Union negotiation committee's objective is to get parity with the provisions included in the agreement for licenced and unlicenced crewmembers of Dragage St-Maurice.

Meetings are to be held shortly with members working for **Gestion Yves Harrisson** to get their proposals for the upcoming contract negotiations.

Presence of asbestos aboard ferry

Recently, members have reported that since 2002, the Société des

Traversiers du Québec (S.T.Q.) has failed to apply safe working practices that had been recommended by Gesfor, a firm specializing in the handling of materials containing asbestos. Determined to protect the lives and health of all ship personnel, we conducted an investigation and the results are staggering.

Since 2000, the Matane Community Health Centre (C.L.S.C.) has advised the S.T.Q. that important quantities of asbestos were found on the Camille Marcoux and that there was a high risk of airborne asbestos dust. In 2002, Gesfor made a thorough inventory of all materials susceptible to release asbestos dust and recommended a program outlining procedures to be followed by employees working in an environment where asbestos is found.

No measures were taken until 2005 when in response to demands by a Quebec Health and Safety in the Workplace (C.S.S.T./Commission de la santé et de la sécurité au travail) representative, the S.T.Q. finally began implementing a program on measures to be taken when dealing with materials capable of releasing asbestos dust. In the fall of 2005, the S.T.Q. prohibited ground and sailing employees from handling any materials containing asbestos. Surprisingly, this directive did not apply to Camille Marcoux personnel.

In March 2006, at the S.T.Q.'s request, Gesfor provided training to some of the designated personnel working aboard the Camille Marcoux. The training program

covered procedures to be followed in the safe handling of materials containing asbestos. We then learned that none of the preventive procedures recommended by Gesfor in 2002 had been put into effect by the S.T.Q. and that none of the equipment required for the safe handling of materials containing asbestos was available. Worse still, many employees had worked regularly and in some cases daily, in these hazardous conditions after having been ordered to do so by their superiors. It is important to note many wall panels in the passenger lounge and living quarters are made up of asbestos panels covered by Formica material.

The Camille Marcoux is over thirty years old and needless to say, many workers have worked on the repair and replacement of wall panels.

It is also important to note that in many cases, workers have performed this work in the presence of passengers. Considering that the vessel carries approximately 250,000 passengers a year, it is difficult to understand the carelessness of S.T.Q. management personnel who are by law, responsible at all times for the health and safety of workers and passengers.

As soon as members alerted us, we filed a grievance demanding that measures be taken immediately to stop any work on materials containing asbestos and that extensive tests be conducted to protect the health of workers and passengers.

We have also filed an official

complaint with the C.S.S.T. and it has prohibited all Camille Marcoux employees from doing any work on materials containing asbestos on the grounds that no safe procedures have been put in place and that no adequate protective equipment is available to workers when dealing with materials containing asbestos.

We asked the C.L.S.C. in Matane to conduct lung tests on all employees wanting to ensure they were not suffering from asbestosis but they replied that the adequate equipment would not be available before 2007. We have also advised the Québec Minister of Transport and Minister of Health of the situation.

The S.T.Q. has now advised us they will accept to cover the cost of testing workers wishing to undergo such tests. We sincerely hope no workers will suffer from the irresponsibility shown by S.T.Q. management over the years.

Around the Port of Quebec

The Career and Employment Fair held recently in the Québec area gave us the opportunity to meet several men and women interested in a career at sea. Several have acquired basic training for positions as cooks, electricians, mechanical assistants and deckhands. Most of them don't hold a MED II certificate and we are urging Employment Québec to allocate the necessary funding and provide them with the opportunity to obtain their MED II certificates.

Work safely and enjoy a good summer.



Le S.I.U. a eu l'opportunité d'accueillir des hommes et des femmes intéressés dans une carrière en mer.
The S.I.U. had the opportunity to meet many men and women interested in a career at sea.



**Able Seaman Training Course – Cours de formation de matelot qualifié
Memorial Nautical Institute of Newfoundland**



Standing / debout:

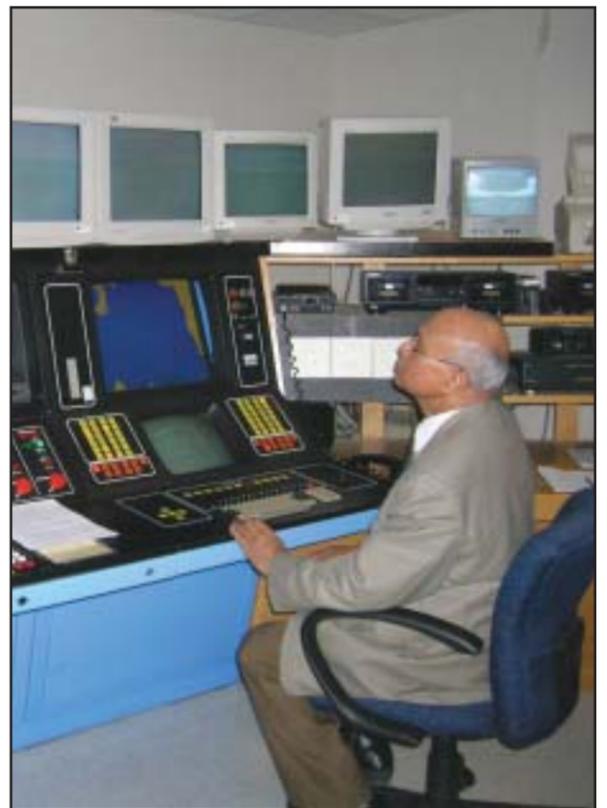
Captain Doug Parsons, Instructor/instructeur, Gilbert Munden, Colin Caines, Captain Munden, Instructor/instructeur, Leslie Harvey, Robert Verge, Wayne Blagdon, Patrice Caron, Mike Given, Gary Scott.

Seated / assis:

Karen Watt, Director Human Resources/Directrice Ressources humaines Algoma Central, Captain A. Zaki, Instructor/instructeur, Catherine Dutton, Head/chef School of Maritime Studies, Captain Anthony Patterson, Director/Directeur



Robert Verge, Gary Scott, Gilbert Munden.



Captain A. Zaki, Instructor/instructeur



Standing / debout:

Darryl Keeping, Sid Batiste, Truman Kendall, Garry Carter, Patrice Caron, Dean Kendall, Robert Nystedt, Mike Given, Captain Hajimatt Azizan, Instructor/instructeur, Captain A. Zaki, Instructor/instructeur.

Seated / assis:

Ernest Beuperthuis, Crewing Manager/Directeur d'équipage, CSL, Captain Feroze Irani, Glenn Blackwood, Executive Director/directeur exécutif, Catherine Dutton, Head/chef School of Maritime Studies, Captain D. McCormick, Instructor/instructeur.



Ross Harvey, Corey Brown.



Able Seaman Training Course – Cours de formation de matelot qualifié Memorial Nautical Institute of Newfoundland



Ross Harvey, Captain Robert Richard Instructor/instructeur, Corey Brown, Derek Hardy Instructor/instructeur, Brent Petite, Meager Hoffer, Russell Sullivan, K. Hye-Knudsen Instructor/instructeur.



Garry Carter, Robert Nystedt, Truman Kendall.

Members had the opportunity to get professional training on a 360 degree motion simulator, the only one in Canada.

Les membres ont profité d'enseignements professionnels sur un simulateur avec système de mouvement de 360 degrés, le seul au Canada.



Darryl Keeping, Captain D. McCormick Instructor/instructeur, Sidney Battiste, Dean Kendall.



Dean Kendall, Darryl Keeping.



Russel Sullivan, Brent Petite, Meagan Hoffer.



Wayne Blagdon, Captain Doug Parsons Instructor/instructeur, Leslie Harvey, Collin Canes.



Galley Management Course – Cours de gestion du commissariat Niagara College



Standing / Debout: Lawrence MacMullin, Mary Valley-Drennan, Mike Newell, June Daniels, Linda Qaqish, Phyllis Derraugh, Cindy Andrews, Maria Cassford, Larry Bone, Wayne Kiser.

Seated / Assis: Kathleen Jones, Jeannie Goveia, Pat Shannon, Brenda Green.



Wayne Kiser, Pat Shannon.



Jeannie Goveia, Mike Newell.



Katleen Jones, June Daniels, Linda Qaqish, Jeannie Goveia



Pat Shannon, Mike Newell, Brenda Green, Jeannie Goveia, Wayne Kiser

Chemical Tanker Familiarization Endorsement Course *Cours de transport et manutention de produits chimiques*

ST-ROMUALD



Standing / Debout: Captain Paul Merriam, instructor / instructeur, Graham Green, Jean-Eudes Fraser, André Johansen, Hernane Gotera, Julius Royo, Bobby Dela Raga, Rey Fernandez, François Tanguay, Gratien Leblond, Gilbert Laliberté, Larbi A. Yahia (I.M.Q.).

Seated / Assis: Greg Demydczuk, Jimmy Phillips, Daniel Adjetej Adjei, Maksym Volodtchenko, Michel Desjardins, S.T.I. President / Président de l'I.F.M., Tenorio Alberto Borduy, John MacDonald, Yves Daoust, Robert Tremblay.



SEAFARERS' TRAINING INSTITUTE



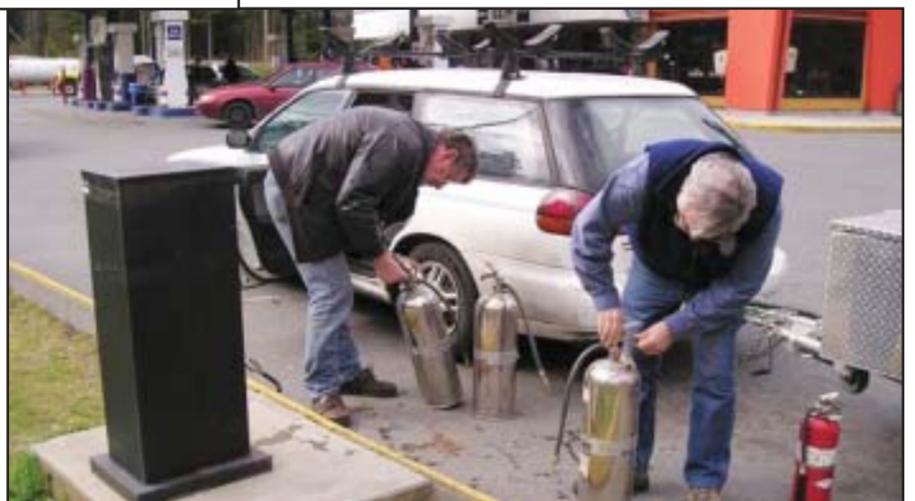
INSTITUT DE FORMATION DES MARINS
SEAFARERS' TRAINING INSTITUTE

INSTITUT DE FORMATION DES MARINS



**JONES MARINE
TRAINING
FACILITIES**

British Columbia
Colombie britannique





Protect Your Head! - Protégez votre tête!

Pouring your heart into your work is fine, but using your head at work is even better. The head is the most complex system of the human body, but it is also the most fragile and most delicate. You can generally continue living if you lose a part of your body, but not if you lose your head!

There are many causes of head injuries. In several work places, workers are exposed to falling objects, walk under boards or pipes hanging at the end of a rope, have to crouch down under machines, work under vehicles, etc.

What are the main types of head injuries?

When people talk about head injuries, we immediately think of skull fractures or concussions caused by violent blows. We would be right to do so because these are the two most serious injuries. However, there are other types of injuries that we often forget to take into consideration:

- bruises and cuts from impacts against physical objects in the work place;
- heat stroke caused by excessive exposure to the sun's ultraviolet rays;
- burns due to contact with molten metal: welding arcs, oxyacetylene cutting, metal manufacturing;
- chilblains and hypothermia caused by intense or prolonged cold;
- burns caused by fire;
- burns, electric shock and electrocution caused by contact with active conductors or electrical loads;
- crushing between two pieces of rolling equipment, for instance, when hair is caught in a moving part or when hands are caught in a drive belt.



In all of these cases, you must protect your head and select the type of protection that is suitable for both the work being done and the existing risks.

Protecting yourself against falling objects and other violent impacts to the head

The impact of an object and violent blows to the head can cause contusions and lacerations to the scalp and can sometimes cause a concussion or skull fracture.

Concussions are caused by a violent and sudden displacement of the brain within the skull. On the side of the head receiving the blow, the brain hits the side of the skull, while on the opposite side of the blow, the brain moves away from the skull. Harmful shear stresses are then developed in the brain as well as the brain stem, that is, where the brain is attached to the spinal cord. Depending on the intensity of the blow, the victim can feel a simple passing discomfort (dizziness, sudden blindness), a temporary injury (confusion, disorientation, unconsciousness) or permanent damages: loss of certain neurological functions (amnesia, paralysis). In serious cases, the victim can lapse into a coma and die.



A skull fracture is not dramatic in itself. The skull is made up of a group of bones able to repair themselves like all other bones. However, if bone splinters enter the skull cavity during the fracture, they can injure the brain and cause serious permanent damage. Generally speaking, the risk of disastrous consequences increases as the intensity of the impact increases and as the pressure exerted on the skull is localized over a small surface.

Hard hats are the only piece of equipment that can protect you against these risks. Hard hats are designed to reduce the intensity of impacts to the head and distribute the pressure of the blow over a larger part of the skull. First, hard hats have a rigid one-piece shell that resists shocks and punctures and distributes the intensity of the blow over the entire skull. Second, hard hats come with a type of suspension system, a headband, that absorbs the blow through its elasticity and maintains a space between the head and the shell: the greater the space, the more energy absorbed.

Hard hats are not all created equal. The Canadian Standards Association (CSA) prepared a series of tests to classify them according to their level of protection. There are three levels:

- G** - general usage
- E** - electrical trades
- C** - conducting headwear

If you only need to protect yourself against impacts and blows, class G and C hard hats are enough. Hard hat shells are made of fiberglass, phenolic resin, polyester, polycarbonate, textile laminates or even aluminum (class C only). They resist impacts and punctures. Class G hard hats also resist voltages of 2,200 volts. Class G is recommended because in almost every work place, workers encounter low-voltage electrical devices.

A few helpful hints

- Preferably select a smooth shell because objects glance off them more easily. This is indispensable when there is a risk of side impacts. If the shell has ridges, they could act as support for the horizontal part of the impact and the hat could be knocked off.
- If there is a risk of side impact, select a shell offering increased lateral elastic rigidity.
- For heavy work, select shells having a thickness of at least 2 mm. They are more durable.
- For protection against impacts from projectiles with a high penetrating power, use thermoplastic shells: polycarbonate, ABS, mix of polycarbonate and fiberglass... They are more resistant to punctures.
- Add an adjustable fastener under your chin if the hat risks falling off when you move.
- Never modify your hat. For instance, if there is a hard hat available on the market that comes with welding goggles, it is safer to buy this type of hat than it is to try to make one in your garage.



Protecting yourself against bumps on fixed objects in the work place

Sometimes certain tasks must be carried out in tight spaces where the risk of accidentally bumping fixed objects in the work place is frequent. Examples of this type of work include working under machinery, repairing a vehicle or a piece of equipment, doing maintenance work, driving a heavy vehicle or inspecting meters.

When bumping against these objects, the impact is never as violent as receiving a hammer on the

head. Avoir du coeur à l'ouvrage, c'est bien, mais avoir toute sa tête à l'ouvrage, c'est encore mieux. La tête est le système le plus complexe mais aussi le plus fragile et le plus délicat du corps humain. Il nous est généralement possible de continuer à vivre en perdant une quelconque partie de notre corps, mais si nous perdons la tête, ça jamais!

Les risques de lésions à la tête sont nombreux. Dans plusieurs milieux de travail, on est exposé à des chutes d'objets, on se promène sous des planches ou des tuyaux qui se balancent au bout d'une corde, on est obligé de se pencher sous les machines, on doit travailler sous un véhicule, etc.

Quelles sont les principales lésions à la tête?

Lorsqu'on parle de blessure à la tête, vous pensez tout de suite à la fracture du crâne et à la commotion cérébrale causées par des chocs violents. Et vous avez raison car ce sont les deux plus graves. Mais il existe d'autres types de lésions qu'on néglige souvent d'évaluer :

- les contusions et les lacérations venant de heurts contre les composantes physiques de l'environnement;
- les insulations et les coups de chaleur causés par l'exposition excessive aux rayonnements ultraviolets du soleil;
- les brûlures liées au contact avec des métaux en fusion : arcs de soudage, coupage oxyacétylénique, production de métaux;
- les engelures et les hypothermies causées par un froid intense ou prolongé;
- les brûlures causées par le feu;
- les brûlures, les électrisations et les électrocutions causées par le contact avec des conducteurs actifs ou des masses électriques;
- l'écrasement entre deux pièces en mouvement, par exemple lorsque les cheveux sont entraînés par une pièce mobile ou que les mains sont happées par une courroie en mouvement.

Dans tous ces cas, vous devez vous protéger la tête et sélectionnez le type de protection qui convient à la fois au travail effectué et aux risques présents.

Se protéger contre les chutes d'objets et les autres coups violents à la tête

L'impact d'un objet et la réception d'un coup violent sur la tête peuvent causer des contusions et des lacérations du cuir chevelu et parfois provoquer une commotion cérébrale ou une fracture du crâne. La commotion cérébrale est causée par un déplacement violent et soudain du cerveau à l'intérieur du crâne. Du côté où la tête reçoit le coup, le cerveau frappe la paroi tandis que du côté opposé au coup, le cerveau s'éloigne de la paroi. Il se développe alors des forces de cisaillement nocives tant au niveau du cerveau comme tel qu'au niveau du bulbe rachidien, c'est-à-dire à l'endroit où le cerveau est rattaché à la moelle épinière. Selon l'intensité du coup reçu, on peut subir un simple malaise passager (étourdissement, cécité soudaine), une lésion temporaire (confusion, désorientation, inconscience) ou des dommages permanents : perte de certaines fonctions neurologiques (amnésie, paralysie). Dans les cas graves, on peut tomber dans le coma et en mourir.

La fracture du crâne n'est pas dramatique en soi. Le crâne est un ensemble d'os capables de se réparer comme tous les autres os. Par contre, si lors de la fracture, des éclats d'os pénètrent dans la cavité crânienne, ils peuvent blesser le cerveau et causer des dommages permanents graves. De façon générale, le risque de conséquences désastreuses est d'autant plus élevé que l'intensité de l'impact est élevée et que la pression exercée sur le crâne est localisée sur une petite surface.

Les **chapeaux de sécurité** sont les seuls équipements qui peuvent vous protéger contre ces risques. Ils sont dessinés pour réduire l'intensité des impacts sur la tête et répartir la pression du coup sur une plus grande partie du crâne. D'une part, ils comportent une « coquille » rigide et monobloc résistant aux chocs et à la pénétration et répartissant l'intensité du coup sur l'ensemble du crâne. D'autre part, ils sont munis d'une sorte de système de suspension, la coiffe, qui amortit le coup par son élasticité et qui assure un espace entre la tête et la coquille : plus l'espace est grand, plus l'énergie est absorbée.

Les chapeaux de sécurité ne sont pas tous pareils. Pour les différencier, l'Association canadienne de normalisation (CSA) a préparé une série de tests pour les classer selon leur niveau de protection. Il existe trois niveaux :

- G** - pour usage général
- E** - pour résistance électrique
- C** - pour conducteur

Si vous devez uniquement vous protéger contre les impacts et les coups, les chapeaux de classe G et C suffisent. Leur coquille est faite en fibre de verre, en résine phénolique, en polyester, en polycarbonate, en laminé de textiles ou même en aluminium (classe C seulement). Ils résistent à l'impact et à la pénétration. Ceux de classe G résistent en plus à des voltages de 2 200 volts. La classe G est recommandée puisque, dans presque tous les milieux de travail, nous côtoyons des appareils électriques de bas voltage.

Quelques trucs

- Choisissez de préférence une coquille lisse car les objets ricochent plus facilement. Ceci est indispensable lorsqu'il y a un risque de percussion oblique car si la coquille comporte des nervures, celles-ci serviront d'appui à la composante horizontale de l'impact et vous pourriez perdre votre chapeau.
- S'il y a un risque de percussion latérale, sélectionnez une coquille qui offre une rigidité élastique latérale accrue.
- Pour les travaux lourds, choisissez des coquilles dont l'épaisseur est d'au moins 2 mm. Elles sont plus durables.
- Pour les risques de percussion par des projectiles à pouvoir de pénétration élevé, utilisez des coquilles en thermoplastique : polycarbonate, ABS, mélange de polycarbonate et de fibre de verre... Ils sont plus résistants.
- Ajoutez une attache ajustable passant sous le menton si le chapeau risque de tomber lorsque vous bougez.
- Ne modifiez jamais votre chapeau. Par exemple, il existe sur le marché un casque de sécurité avec lunettes de soudeur. Achetez-le plutôt que d'essayer d'en fabriquer un dans votre garage.

Se protéger contre les heurts sur des éléments fixes de l'environnement

Il arrive que certaines tâches doivent être effectuées dans des endroits restreints où le risque de heurter involontairement des éléments fixes de l'environnement est fréquent. Par exemple, lorsque vous travaillez sous des machines, que vous réparez un véhicule ou une pièce d'équipement, que vous faites des travaux d'entretien, que vous conduisez un véhicule lourd ou que vous inspectez des compteurs.

Lorsque vous vous heurtez contre ces éléments, l'impact n'est jamais aussi violent que lorsque vous recevez un marteau sur la tête. Il en résulte généralement des lésions au cuir chevelu: contusions légères, coupures modérées si l'élément est coupant, déchirures, éraflures, arrachage de cheveux, usures...

Si les risques que nous avons décrits à la section précédents n'existent pas, il n'est pas nécessaire d'utiliser des chapeaux de sécurité. Le port d'une calotte rigide (*bump cap*) en plastique, aérée ou non, avec ou sans suspension peut très bien faire l'affaire. Mais attention, ces casques ne sont pas approuvés par la CSA. Ils protègent peu contre l'impact d'objet volant ou tombant, et très peu contre la pénétration.

Protect Your Head! - Protégez votre tête!



head. Results generally include lesions to the scalp: light contusions, moderate cuts if the element is sharp-edged, tears, scratches, hair pulling, scrapes...

If the risks we described in the previous section do not exist, then it is probably not necessary to use a hard hat. Wearing a rigid plastic bump cap, aerated or not, with or without suspension, can very well do the trick. Be careful, however; these caps are not CSA approved. They do not offer much protection against impacts from flying or falling objects and even less against punctures.



Physical and electrical shocks

Class E hard hats are not only designed to resist impacts and penetration but also to provide some protection against electrical shocks from accidental contact with high-voltage electrical conductors. Experimentally, these hats can resist 20,000 volts (ground connection). The shell is often made of high-density polyethylene or polycarbonate and has no holes and no fasteners. All of the components that make up the suspension system provide electrical resistance (vinyl, leather, nylon) and the entire hat contains no metal parts.

Class E hard hats are suitable for linemen, miners, forestry, industry and construction workers, for manufacturing plants and public services; in short, anywhere where there is a risk of exposure to active conductors or to high-voltage electrical loads.



A few helpful hints

- Always use original parts to replace broken parts.
- Carefully inspect your hat before use because any cracked or punctured shell loses resistance to the passage of electrical current.
- Never repaint the shell with a paint that conducts electricity.
- Never place a metallic logo or sticker on the hat.
- The electrical protection is not valid if the shell is humid or if it is soiled from oil, grease or any other conducting chemical.
- Winter head covering must not have any metallic accessories nor contain materials that conduct electricity.

The sun

It is not recommended going bare-headed in the sun for a long period of time because with the sun also comes the risk for heatstroke, heat cramps and sunstroke.

The most serious case of this type of injury is sunstroke, characterized by headaches, dizziness, fatigue, warm, dry and red skin, an elevated heart rate and rapid breathing. Severe exposure leads to confusion and even attacks, convulsions and coma.

When wearing a hard hat is not mandatory, a simple cap made of light material or a straw hat will do.

If wearing a hard hat is mandatory, select a hard hat equipped with a large brim around the entire shell. You can also equip the hat with a headband and a sweatband. If electrical protection is not necessary, you can wear a Class C hat equipped with side ventilation holes.

A few helpful hints

- Select a hard hat that comes with a visor in the front.
- Attach a havelock to your cloth cap or to the back of your hat to protect your neck.
- Use hats with large brims to protect your neck, shoulders and face as much as possible.
- The best hard hats are those that passed the ageing test. They resist the impact test after 400 hours of exposure to a 450-watt xenon lamp.

The cold

A variety of hats exist to protect you from the cold, such as the tuque, the fur hat (with or without ear flaps), mufflers and the balaclava.

If you must wear a hard hat, there are several liner models that you can add to your hat to protect yourself in winter. Head bands fit over the hat and keep the cold and the wind from entering between the inner head band and the shell. Winter liners can be worn directly on the head under the head band. If you want, you can find liners available on the market that also protect the neck, the nape of the neck, the cheeks, part of the face, the upper shoulders or all of these at once. There are no specific rules to help you with your selection.

A few helpful hints

- You must use a liner made of dielectric material for Class G and E hats in order to preserve their level of electrical protection.
- Certain liners are fire resistant. They are generally made out of Nomex or Kevlar.
- In mid-season, it often becomes necessary to wear waterproof liners for protection against the rain.
- Liners destabilize hats. Adjust the headband properly before beginning to work.

Other hats

It's up to you to select the right hat. Properly identify the risks and purchase the hat that will protect you best. For instance, when risks of impact and bumping are minimal and risks of sparks and dust are high, you can wear a skull cap or a cloth or leather cap. We often see these caps in garages and mechanical maintenance services, on welders and during blow-torch cutting.

If the only risk is one related to hair getting caught in moving parts, falling into food or flying away due to the static electricity created by rotating parts, pulleys and belts, you can wear a hairnet made of cloth (rayon, nylon, cotton...) or elastic, with or without mesh.

Learn to select the right hat and use it at the right time and in the right place. This way, you may avoid a regrettable head injury.

©Her Majesty the Queen in Right of Canada, 2004
Cat. No.: HS4-12/2004
ISBN 0-662-68247-5

Chocs physiques et chocs électriques

Les chapeaux de classe E sont conçus non seulement pour résister à l'impact et à la pénétration mais aussi pour offrir une certaine protection contre les chocs électriques venant d'un contact accidentel avec des conducteurs électriques de haut voltage. Expérimentalement, des casques peuvent résister à 20 000 volts (phase à la terre). La coquille est souvent composée de polyéthylène de haute densité ou de polycarbonate, et ne comporte ni trous, ni attaches. Toutes les composantes du système de suspensions offrent une résistance électrique (vinyle, cuir, nylon) et le chapeau en entier ne contient aucune pièce métallique.

Les chapeaux de classe E conviennent aux monteurs de ligne, aux mineurs, aux ouvriers en forêt, en industrie et en construction, dans les usines de fabrication, dans les services publics, bref partout où il y a risque d'exposition à des conducteurs actifs ou à des masses électriques de haute tension.

Quelques trucs

- Utilisez toujours les pièces d'origine pour remplacer les parties brisées.
- Inspectez soigneusement votre chapeau avant usage car toute coquille fissurée ou perforée perd sa résistance au passage du courant électrique.
- Ne repeignez jamais la coquille avec une peinture conductrice d'électricité.
- N'y apposez pas de logo ou d'étiquette métalliques.
- La protection électrique n'est pas valable si la coquille est humide ou si elle est salie par de l'huile, des graisses ou tout autre produit chimique conducteur.
- Le couvre-tête d'hiver ne doit posséder aucun accessoire métallique ni renfermer des matériaux conducteurs d'électricité.

Le soleil

Il n'est pas recommandé de vous promener tête nue au soleil sur une longue période de temps car qui dit soleil dit risque de coup de chaleur, de crampe de chaleur et d'insolation.

La plus grave de ces lésions est l'insolation caractérisée par un mal de tête, des étourdissements, une fatigue, une peau chaude, sèche et rouge, un rythme cardiaque élevée et une respiration rapide.

L'insolation sévère conduit à la confusion et même à des crises, à des convulsions et au coma.

Lorsque le port du chapeau de sécurité n'est pas de rigueur, une simple casquette de tissu léger ou un chapeau de paille peut faire l'affaire.

Si le chapeau de sécurité est obligatoire, choisissez un casque de sécurité muni d'un bord large qui fait le tour de la coquille. Vous pouvez également l'équiper d'une coiffe et d'un bandeau anti-sueur. Si la protection électrique n'est pas nécessaire, vous pouvez porter un casque de classe C muni de trous d'aération latéraux.

Quelques trucs



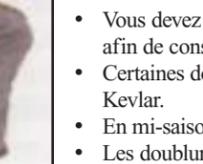
- Optez pour la casquette de sécurité qui est munie d'une visière sur le devant.
- Fixez un couvre-nuque à votre casquette de tissu ou à l'arrière de votre chapeau pour protéger votre cou.
- Utilisez des chapeaux à large bord pour protéger le plus possible la nuque, les épaules et le visage.
- Les meilleurs chapeaux de sécurité sont ceux qui ont passé le test de vieillissement. Ils résistent au test de percussion après 400 heures d'exposition à une lampe au xénon de 450 watts.

Le froid

Pour se protéger du froid, il existe une foule de chapeaux, de la tuque au chapeau de poil, avec ou sans oreillettes, du cache-nez au passe-montagne.

Si vous devez porter un chapeau de sécurité, il existe plusieurs modèles de doublure que vous pouvez ajouter au chapeau pour vous protéger de l'hiver. Les bandeaux s'enfilent par-dessus le chapeau et empêchent le froid et le vent de pénétrer entre la coiffe et la coquille. Les capuchons se mettent directement sur la tête sous la coiffe. Si vous le désirez, vous pouvez trouver sur le marché des capuchons qui protègent également le cou, la nuque, les joues, une partie du visage, le haut des épaules ou tout cela à la fois. Il n'y a pas de règle de sélection précise pour vous aider dans votre choix.

Quelques trucs



- Vous devez utiliser une doublure en matériel diélectrique pour les chapeaux de classe G et E afin de conserver leur niveau de protection électrique.
- Certaines doublures résistent au feu. Elles sont généralement fabriquées en Nomex ou en Kevlar.
- En mi-saison, il faut souvent porter des doublures imperméables pour se protéger de la pluie.
- Les doublures déstabilisent les chapeaux. Ajustez bien la coiffe avant de commencer à travailler.

Autres chapeaux

C'est à vous de choisir le bon chapeau. Identifiez bien les risques et achetez le chapeau qui vous protège le mieux. Par exemple, lorsque les risques d'impact, de percussion et de heurt sont minimes et que les risques d'étincelle et de poussière sont élevés, vous pouvez porter une calotte ou une casquette en tissu ou en cuir. On voit souvent cela dans les garages et les services d'entretien mécanique, chez les soudeurs et lors du découpage au chalumeau.

Si le seul risque qui existe est lié au fait que les cheveux peuvent se prendre dans les pièces en mouvement, tomber dans les aliments ou s'envoler sous l'effet de l'électricité statique produite par des pièces rotatives, des poulies et des courroies, vous pouvez porter une résille, c'est-à-dire une sorte de filet en tissu (rayonne, nylon, coton...) ou de matière élastique, avec ou sans mailles.

Sachez choisir le bon chapeau et utilisez-le au bon moment et au bon endroit. Vous éviterez peut-être ainsi une lésion regrettable à la tête.

©Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, 2004
No de catalogue : HS4-12/2004
ISBN 0-662-68247-5





Jim GIVEN

VICE-PRESIDENT GREAT LAKES AND INLAND WATERS



VICE-PRÉSIDENT GRANDS LACS ET EAUX INTÉRIEURES

Good Fitout

With the early opening of the Welland Canal shipping has been brisk in the Port of Thorold with many relief and steady jobs being called. All vessels were fitted out by the middle of April and all indications are it is going to be a great year.

Owen Sound Transportation Company

The car ferry Chi Cheemaun has returned to Tobermory after having undergone refit in Sarnia over the winter. Crewmembers are happy to be back at work and are looking forward to a good season.

This vessel was built in the mid 70's and the refit included the removal of asbestos. Crewmembers were also given training in how to spot problem areas and the proper procedures to take for the safe handling and containments.

Containers on the Lakes

Recent reports in the St. Catharines Standard have hinted at a deal being signed for the movement of containers on the Great Lakes. From what was published it appears that the deal would include containers being brought into Canada and then transferred onto smaller, 800 container vessels, for transport onto the Great Lakes. The story did not say who would be doing this business but we are keeping a close eye on this story to make sure it is going to be done by Canadian flag vessels with Canadian crews.

Water Level Concerns

As those living in Ontario will tell you we had a mild winter with some areas receiving below normal snow fall levels and so far a dry spring. This is already being talked about as a major concern for water levels on the great lakes and rivers. Some rivers, such as the Saginaw, are at such a low level that shipping may be suspended. Several vessels ran into trouble while trying to navigate the river due to low water levels this spring. With hot summer weather around the corner we will hold our breath to see what happens.

Canada at War

With all we are reading about the Canadian war effort overseas, we must take a moment to ask ourselves who is taking the supplies to our troops. Very little is said about our supply efforts but we must know that it is not being carried on Canadian flag vessels. With the new government in place the time may be right to bring up the issues of a Canadian deep sea fleet. Canadian mariners have always been instrumental at helping in any war time theatre and today should be no different. We have met with local MP Rick Dykstra and voiced our concerns and we hope the message will get out.

In closing we wish to remind everyone that all documents must be in place before shipping out. Also Union ID must be produced when doing business in the union hall. Have a safe season.

Will Canadians be transporting Canadian military equipment overseas?

According to the Central Intelligence Agency's The World Factbook, there are 175 Canadian-owned vessels (1,000 or more Gross Registered Tonnage) registered in Canada.

Most of the largest vessels are crewed by well-trained and qualified S.I.U. members. The vessels are subjected to regular inspections by the Canadian Coast Guard and Transport Canada.

On the other side of the ledger, there are 126 ships owned by Canadians or Canadian companies but they are registered in other countries under the infamous Flag-of-Convenience (FOC) arrangement. (For example, 14 in the Bahamas, 8 in Barbados, 21 in Bermuda, 6 in Cambodia, 23 in Hong Kong and on and on). Many of these vessels are crewed by untrained, unqualified sailors from a variety of countries around the world who work for cheap wages. Previous issues of The Canadian Sailor have exposed the filthy and deplorable conditions under which FOC vessels are being operated and how FOC vessels' crewmembers are being exploited, working for meager wages (when they succeed to get paid).

Canada has had experience with entrusting its military equipment to shippers using FOC vessels. S.I.U. members will remember the saga of the G.T.S. Katie when Canadian Army commandos had to be parachuted onto the vessel in order to recuperate Canada's military equipment.

We hope Prime Minister Harper and Defense Minister O'Connor will not allow a rerun of the "Katie Fiasco" by entrusting our military equipment to be shipped on FOC vessels – which our military may never get.

The new government will be well-advised to trust Canadian sailors working aboard vessels registered in Canada to support our troops.

Bon début de saison

En raison de l'ouverture hâtive du Canal Welland, l'activité ne manque pas au port de Thorold et nous avons reçu de nombreux appels offrant des emplois réguliers et de relève. Tous les navires étaient prêts à la mi-avril et tout laisse prévoir une excellente saison.

À Owen Sound Transportation Company

Le traversier Chi Cheemaun est de retour à Tobermory après sa remise en état à Sarnia durant l'hiver. Les membres d'équipage sont heureux d'être de retour au travail et sont confiants de connaître une bonne saison.

Ce navire ayant été construit dans les années 1970, la remise en état comprenait l'enlèvement de l'amiante. Les membres ont aussi obtenu une formation sur la détection de problèmes possibles ainsi que sur les procédures adéquates sur la manutention et l'enlèvement de cette matière.

Des conteneurs sur les Grands Lacs

Le St.Catharines Standard rapportait récemment la conclusion d'une entente pour le transport de conteneurs sur les Grands Lacs. Tout indique que des conteneurs seraient transportés au Canada et ensuite transférés sur de plus petits navires capables d'accueillir 800 conteneurs pour se rendre sur les Grands Lacs. Rien n'indique le nom des personnes en cause mais nous suivons l'affaire de près afin d'assurer que ces conteneurs seront à bord de navires canadiens avec des équipages canadiens.

Le niveau d'eau sème l'inquiétude

Les résidents de l'Ontario vous diront que nous avons connu un hiver doux et que certaines régions ont reçu peu de neige et jusqu'à maintenant un printemps sec. Déjà, plusieurs sont inquiets du niveau d'eau sur les rivières et les Grands Lacs. Quelques rivières, incluant la Saginaw, sont à un niveau si bas que la navigation pourrait être interrompue. Des navires ont eu des ennuis ce printemps en tentant de naviguer sur cette rivière en raison du bas niveau d'eau. La venue prochaine des températures chaudes de l'été nous inquiète.

Le Canada en guerre

Tous les renseignements qui nous sont donnés sur l'engagement du Canada dans l'effort de guerre outre-mer, nous portent à demander qui approvisionnent nos troupes. Très peu est dit au sujet des services d'approvisionnement mais nous savons qu'ils ne sont pas transportés à bord de navires sous drapeau canadien. Le nouveau gouvernement étant maintenant en place, il est peut-être temps de soulever la question d'une flotte canadienne de haute mer. Les marins canadiens ont toujours joué un rôle important en appuyant nos forces armées et la présente situation n'est aucunement différente. Nous avons rencontré le député Rick Dykstra et lui avons transmis nos préoccupations. Espérons que le message sera transmis.

Nous rappelons à tous qu'ils doivent avoir tous les documents requis avant d'être affecté à une position. De plus, ils doivent présenter leur carte d'identité du syndicat lorsqu'ils se présentent à la salle d'embauche.

Travaillez prudemment.

Des Canadiens transporteront-ils les équipements militaires canadiens outre-mer ?

Selon le document The World Factbook du Central Intelligence Agency, 175 navires de tonnage brut de 1 000 ou plus appartenant à des Canadiens sont enregistrés au Canada. La plupart des plus gros navires ont des équipages qualifiés et bien formés du S.I.U. Ces navires sont inspectés périodiquement par la Garde côtière canadienne et Transport Canada.

Par contre, 126 navires appartenant à des Canadiens ou à des sociétés canadiennes sont enregistrés dans d'autres pays en vertu de l'infâme système de pavillon de complaisance (FOC). (Par exemple, 14 aux Bahamas, 8 à la Barbade, 21 aux Bermudes, 6 au Cambodge, 23 à Hong Kong et ainsi de suite). Plusieurs de ces navires ont des équipages de marins mal formés et non-qualifiés provenant des quatre coins du globe et qui gagnent des salaires minables. Des éditions précédentes du Marin Canadien ont démontré les conditions malsaines et déplorables à bord de ces navires FOC et combien les équipages sont exploités, travaillant pour des salaires minables (quand ils réussissent à se faire payer).

Le Canada a déjà fait l'expérience de confier ses équipements militaires à des expéditeurs qui utilisent des navires FOC. Les membres du S.I.U. se souviennent du fiasco du G.T.S. Katie alors que des militaires canadiens durent arraisonner le navire afin de recouvrer l'équipement militaire du Canada.

Nous espérons que le Premier ministre Harper et le ministre de la Défense O'Connor ne permettront pas une reprise du « Fiasco Katie » en confiant nos équipements militaires à des navires FOC car nos forces armées risquent de ne jamais les recevoir.

Le nouveau gouvernement serait bien avisé de faire confiance à des marins canadiens travaillant à bord de navires enregistrés au Canada pour appuyer nos troupes.



AROUND THE PORTS

VICE-PRESIDENT TOUR DES PORTS AUTOUR DES PORTS



Mario Tanguay, Stéphane Lauzé, Richard Rubio,
Hugo Resendiz, Jean-François Bisson

Jesse Ukrainyc, Jeremy Cowan, Amanda Jodouin

Michel Lavallée, Jacques Carré, Richmond Stubbert



Clarence Marsh,
Glen McLean

Guy Paris, Réjean Lavallée

François Tanguay

Léonide Michaud, Jean-Eudes Fraser



Melvin Chauk, Mark Redman, Calvin Andrews,
Ed Marsden, Myriam Gauthier

Phil Gillingham, Douglas Stoodley

Haniff Jafralie, Grazyna Szczyglowska,
Doris Naud, Penelope Kukta

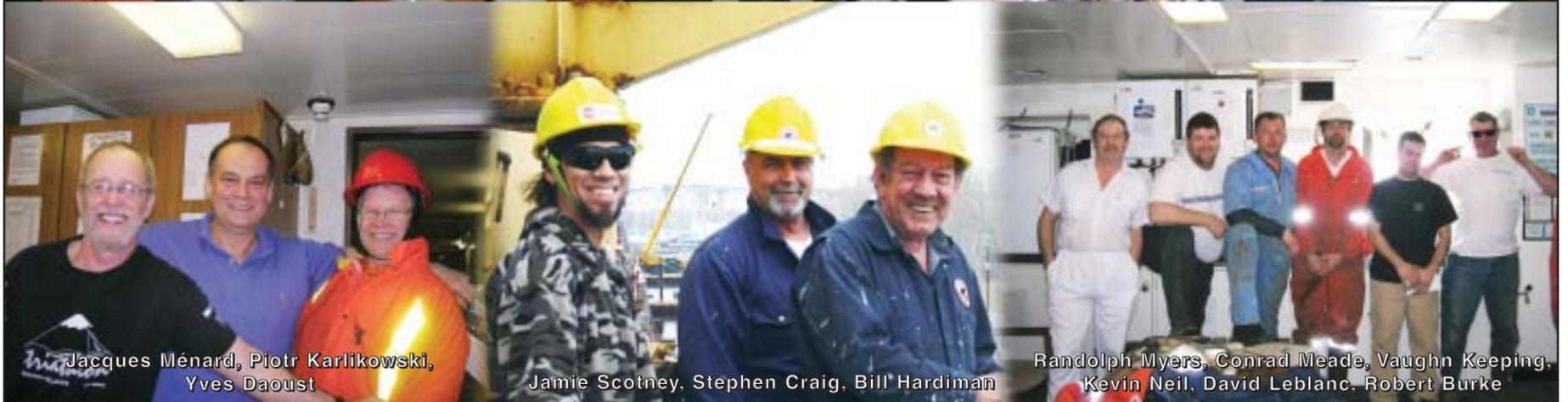


Gordon Black, Alain Dufour

Adrian Richard, Hans Moller,
Sheldon Reddigan, André Johansen

Jeannie Goveia, Dave Sauvé,
Hiram Billard

Colin Hanham, Kelvin Dean



Jacques Ménard, Piotr Karlikowski,
Yves Daoust

Jamie Scotney, Stephen Craig, Bill Hardiman

Randolph Myers, Conrad Meade, Vaughn Keeping,
Kevin Neil, David Leblanc, Robert Burke



Jim MEREDITH

VICE-PRESIDENT WEST COAST



VICE-PRESIDENT CÔTE OUEST

VICE-PRÉSIDENT CÔTE OUEST

Forecast for Excellent Shipping Season

Shipping is shaping up to be another excellent season both on the west coast and the Arctic for our members. We have seen some layoffs due to closures of pulp mills and a decrease in raw log shipments from Northern BC. Our members hope that things turn around soon. The leading west coast wood industry corporations have changed names, ownership, and structures so many times since the softwood dispute started it is hard to know who owns what or who will be in business tomorrow.

The stock market rallied to the rumour of Wednesday April 26, 2006 that there would be a deal made for soft wood lumber. On April 27, 2006 the media announced a deal. One large US lumber company's stock on Tuesday April 25 2006 sold at \$1.39 on Wednesday April 26, 2006, the same stock closed at \$7.05 the day of the rumour. This was the same with most of the large lumber companies.

Recently, we have seen a big interest in construction aggregate known to most of us as sand and gravel. The worlds largest cement maker Lafarge SA is making an offer to purchase its North America operations which will make it a giant in the industry. Locally, companies are searching for sources of aggregate to supply the California construction projects. The west coast of Canada has been identified as having some excellent potential properties with good future supply, and close to water transportation. The real question is who will operate these shipments of aggregate? Let's hope that with all the interest in the North American market that Canadians will crew the vessels which carry these resources on Canadian ships.

Contracts at Lafarge, Harken, SMIT, Jones, Kingcome, Seaforth, and Cates are now open for negotiations.

Many members have taken additional marine training courses over the winter months congratulations to all. Recently Bill Fiddis has completed his training for harbour skipper at Cates, Wayne Williams is now involved in the harbour training program. Matthew Mackay-Dunn recently successfully challenged the Bridgewatch certificate, just in time to get some relief work at Lafarge. Kelly McDonnell of Jones having just recently completed his 60 ton and is now taking additional MED courses.

The new Jones Marine Training School has been fully booked for the courses currently offered.

Training Saves Lives

While the passengers of the Queen of the North calmly made their way to the life rafts, the ferry's crew whose quarters were below the water line scrambled for their lives as freezing water filled their cabins, according to a passenger who shared a life raft with many of the crew members. As the raft pushed away from the ship, those crew members who had been silent about their ordeal while on the ferry began to describe what they went through. One male crew member said he woke up to ankle deep water and by the time he got out of his room he was in chest deep water. One female crew member said something had fallen and jammed her door shut and she had to lift it up before escaping out her door. The passengers were surprised to hear these stories because the crew had remained calm as they helped the passengers. "Their main concern was getting everybody off safely". The night of hero making was not over. The crew and the passengers were saved by a woman in the local fishing village of Hartley Bay who was listening to the Marine Traffic band and alerted others in the village.

The villagers quickly manned their vessels and set out for the last reported position of the sinking ferry. The night ended with the loss of two passengers who will be sorely missed by family and friends. It may be a long time before the true story of the events which led up to the sinking of this vessel will be known publicly. The crew of the Queen of the North and the villagers of Hartley Bay are true heroes now and forever.

Ferry Corporation Private or Public

In the aftermath of this tragedy another story brewing relates to a BC Liberal promise made in their first term in office.

The BC Liberals agreed to make the new Ferry Corporation a Private/Public interest and advanced the general idea that, the Ferry Corp would compete with private industry for the current operations. The current Corporation is still the benefactor of public funds. The Government had intended to have private industry compete on equal bases with the new corporation. It

would seem that after a number of tripartite meetings many problems were discovered. In order to be equal both would have to be subject to tax payments and it was discovered that the old corporation was using a fixed unrealistic fuel book value which was far below market costs. Shortly after this was pointed out by the private companies ferry ticket prices increased twice in less than a year.

Although, there has been no change to the tax structure of the new corporation or any reduction in subsidies, under pressure from the BC Liberals the new Corporation has tendered a number of ferry runs. These runs for the most part are those runs which are what the public funds are used to maintain service. If the government is really interested in reducing the tax payer's burden as it relates to the current ferry corporation they must be realistic. If a well subsidized Ferry Corporation cannot run without a loss how can a private company maintain current standards at current prices and stay in business?

At the same time the tax payer is financing parts of the Ferry Corporation, the Corporation is offering discounts to trucking companies again this year. These discounts compete with hard working, tax paying companies. If the BC Liberals are really interested in making the new Public/Private Ferry Corporation work for the residents of BC it should not be at the expense of the hard working members of private corporations that do not have the advantage of tax payer subsidies.

Who Speaks for the Container Truckers in Vancouver's Ports?

It would seem there is no shortage of strange events on the West Coast. You may remember the trucker dispute of last June where the mostly independent truckers staged a revolt and removed their services for almost two months. The strange part of this story from an organized labour point of view is that although some of the truckers involved were union members they were not operating under a union agreement.

The independent status leads to fierce competition between the truckers and of course a drop in rates. Drastic fuel price increases led to a number of hard working independent truckers without enough profit to make a living.

The government appointed Mr. Vince Ready to mediate a solution

which led to temporary agreement but without any defined terms. Mr. Ready was tasked with a complex set of issues and we are sure he did the best job possible under the circumstances. Recently, we have read that two very professional unions have offered their assistance to both the independent truckers and the companies which make up our ports. With recent news of another summer of problems at the port we hope that one or both of these groups are successful in winning the right to bargain for this group of truckers so that order may be restored.

Collective bargaining brings stability which translates into a great family life and a rewarding work environment. In the aftermath of the last costly port disruption the global market responded with some very interesting comments that we should all take note of.

The Customer Will Dictate Our Future

The Asian countries reminded us of all of the labour disputes on the west coast of both the USA and Canada and indicated that although there are currently many excellent reasons to use the west coast of Canada and the USA it was not the only way. For example, the eastern USA and Canada have far fewer labour disputes. Halifax is a well run modern port and the USA has many fine ports to choose from. They acknowledged that yes it would be more expensive in the short term however; if things continue with work stoppages the costs may be less expensive in the long term. They further pointed out back in August, 2005 that there are more than two countries in North America and that the feasibility of building a super port in Mexico was being considered. As it turns out this was not an idle remark because in March of 2006 the Vancouver Sun ran a story with a headline of "Prince Rupert faces Mexican port battle". The head line should have read Vancouver is in a battle with Mexico as Prince Rupert Port is still not operating as a container port. That is of course another made in only BC story. If we are going to compete in this new global economy it will require responsible collective bargaining. A great civilization is not only measured by what it does in its life time it is also measured by what it leaves to the next generation.

As always have a safe and profitable season.



Excellente saison de navigation prévue

Tout laisse prévoir une autre excellente saison pour nos membres, tant sur la côte Ouest que dans l'Arctique. Toutefois, quelques mises à pied ont eu lieu en raison de la fermeture d'usines de pâtes à papier et une réduction des transports de billots provenant du nord de la province. Nos membres espèrent que les choses changeront bientôt. Les principales sociétés forestières de la côte ouest ont changé de noms, de propriétaires et de structures tellement de fois depuis le différend sur le bois d'œuvre qu'il est difficile de déterminer qui possède quoi ou qui sera en activité demain. Les marchés boursiers ont été à la hausse à la suite de la rumeur le 26 avril qu'une entente serait conclue. Le 27 avril, les médias annonçaient un règlement et une compagnie dont les actions se transigeaient le 25 avril à 1,39 \$ a vu ces mêmes actions atteindre 7,05 \$ à la suite de la rumeur. Le même phénomène s'est répété pour la plupart des compagnies de bois d'œuvre.

Beaucoup d'intérêt a été remarqué récemment dans le domaine des agrégats. Lafarge SA, la plus importante cimenterie au monde a déposé une offre pour l'achat de sa filiale nord-américaine, la plaçant en tête de l'industrie. Les compagnies locales recherchent des agrégats pour répondre à la demande des projets de construction de la Californie. La côte ouest du Canada est considérée une excellente source d'approvisionnement en plus d'offrir la possibilité du transport maritime. La question est de savoir qui transportera ces cargaisons d'agrégats. Espérons que des marins canadiens transporteront ces ressources à bord de navires canadiens.

Les conventions avec Lafarge, Harken, SMIT, Jones, Kingcome, Seaforth et Cates sont maintenant à être négociées.

Plusieurs membres ont suivi des cours de formation durant l'hiver et nous les félicitons. Récemment Bill Fiddis a complété sa formation en tant que capitaine de port chez Cates et Wayne Williams a maintenant débuté cette formation. Matthew Mackay-Dunn a obtenu le certificat d'homme de quart à la passerelle, à temps pour obtenir du travail de relève chez Lafarge. Kelly McDonnell de Jones a complété son certificat 60 tonnes et suivi des cours MED additionnels. Aucune place n'est présentement disponible au nouveau centre de formation de Jones Marine.

La formation sauve des vies

Alors que les passagers du Queen of the North montaient calmement à bord des bateaux de sauvetage, les membres d'équipage dont les quartiers étaient sous la ligne de flottaison luttait pour leur vie. L'eau glaciale envahissait alors leurs cabines, selon un passager qui partageait un bateau de sauvetage avec des membres d'équipage. Alors que le bateau s'éloignait du traversier, des membres d'équipage qui avaient été silencieux jusqu'à ce moment, racontèrent ce qu'ils avaient affronté. Un marin déclara que l'eau s'éleva en peu de temps et atteignit la hauteur de sa poitrine quand il sortit de sa cabine. Une femme membre d'équipage raconta que des débris bloquaient la porte de sa cabine et qu'elle avait difficilement réussi à s'échapper. Les passagers furent surpris d'entendre ces récits parce que l'équipage était resté calme au moment d'aider les passagers. «Leur principale préoccupation était d'évacuer le navire et de sauver tous les passagers.» Cette nuit a fait connaître d'autres héros. Plusieurs membres d'équipage et passagers ont été sauvés par une femme dans un village de la pêche de Hartley Bay qui écoutait le réseau de trafic maritime et qui a alerté les autres résidents du village. Les villageois sont rapidement montés à bord de leurs bateaux et se sont dirigés vers le lieu du navire en détresse. La nuit s'est malheureusement terminée avec la perte de deux passagers qui manqueront à leur famille et leurs amis. Il faudra attendre un bon moment avant de connaître les événements qui ont mené au naufrage du navire. L'équipage du Queen of the North et les villageois de Baie Hartley sont de vrais héros, maintenant et pour toujours.

La Corporation des traversiers – société publique ou privée

À la suite de cette tragédie une autre histoire est reliée à une promesse du parti libéral de la C-B lors de son premier mandat. Les Libéraux avaient convenu de rendre la nouvelle société des traversiers une société à intérêt privé et public et avaient avancé l'idée que la société des traversiers rivaliserait avec le secteur privé. La société présente recevant des fonds publics, le Gouvernement projetait de voir l'industrie privée rivaliser avec la nouvelle corporation. Quelques réunions des trois secteurs ont toutefois permis de découvrir plusieurs problèmes. Pour être sur un même pied, les deux parties seraient

assujetties à payer des impôts et il a été découvert que la vieille corporation utilisait une valeur comptable irréaliste sur la valeur du carburant bien en dessous des coûts réels. Peu après cette découverte, le prix des passages à bord du traversier a augmenté deux fois en moins d'un an.

Bien qu'il n'y ait eu aucun changement à la structure fiscale de la nouvelle corporation ou toute réduction des subventions du gouvernement, à la suite de pressions exercées par les Libéraux, la nouvelle Corporation a demandé des soumissions publiques pour plusieurs trajets de traversiers. Ces trajets sont ceux pour lesquels les fonds publics sont principalement utilisés. Si le gouvernement veut réduire le fardeau pour les contribuables, il se doit d'être réaliste. Si une société de traversiers recevant de nombreuses subventions ne peut pas être exploitée sans perte comment une compagnie privée peut-elle offrir les mêmes services aux mêmes prix et poursuivre ses activités?

Alors que le contribuable subventionne partiellement la société des traversiers, la société offre des rabais aux entreprises de camionnage. Ces rabais rivalisent avec des entreprises qui triment dur et qui paient des impôts. Si le gouvernement libéral de la C-B désire vraiment que la nouvelle société publique/privée soit au service des citoyens de la C-B, ce ne devrait pas être aux frais des sociétés privées qui ne bénéficient pas de subventions des fonds publics et des contribuables.

Qui parle au nom des transporteurs de conteneurs dans le port de Vancouver ?

Les événements étranges ne manquent pas sur la Côte Ouest. On se souvient du différend des routiers en juin dernier alors que les routiers, indépendants en grande majorité, ont organisé une révolte et ont cessé leurs activités durant presque deux mois. La partie étrange de cette histoire du point de vue du mouvement syndical est que bien que quelques-uns des routiers impliqués étaient membres d'un syndicat ils n'avaient aucune convention syndicale. Le statut d'autonomie mène à une concurrence féroce entre les routiers et évidemment, à une réduction des taux. Les augmentations de prix du carburant ont mené plusieurs routiers indépendants à être incapables de vivre convenablement. Le gouvernement a nommé M. Vince Ready afin d'agir en tant que médiateur et à conclure un accord temporaire mais

sans termes définis. M. Ready a affronté de nombreuses questions complexes et il a assurément accompli le meilleur travail possible dans ces circonstances. Récemment, nous avons lu que deux syndicats très professionnels ont offert leurs services aux routiers indépendants et aux compagnies qui transigent dans nos ports. Alors que les plus récentes nouvelles font craindre des problèmes dans le port, nous espérons que l'un ou l'autre syndicat, ou les deux, réussiront à obtenir le droit de négocier pour ce groupe des routiers afin que l'ordre soit rétabli.

La négociation collective crée la stabilité qui se traduit par un meilleur esprit de famille et un environnement du travail rémunérateur. À la suite de la dernière interruption des activités du port, le marché mondial a répondu avec des commentaires très intéressants que nous devons garder en mémoire.

Le client dictera notre avenir

Les pays asiatiques nous ont rappelé tous les conflits de travail sur la côte ouest des É-U et du Canada et ont indiqué que bien qu'il y ait d'excellentes raisons d'utiliser la Côte Ouest, il existe des alternatives. Par exemple, l'est des É-U et du Canada ont beaucoup moins de conflits de travail. Halifax est un port moderne bien géré et les É-U offrent de nombreux excellents ports. Ils reconnaissent qu'à court terme, les frais de transport seraient plus élevés en transigeant par la Côte Est mais si le nombre d'interruptions de travail se maintient sur la Côte Ouest, les frais de transport seront peut-être moindres à long terme. Ils ont souligné en août 2005 qu'il ne faut pas oublier un troisième pays en Amérique du Nord et que la possibilité de bâtir un super port au Mexique était à l'étude. Il s'est avéré que cette possibilité est réelle puisqu'en mars 2006, le Vancouver Sun a publié un article avec pour titre «Prince Rupert affronte la concurrence de ports mexicains». L'en-tête aurait dû dire Vancouver au lieu de Prince Rupert puisque ce dernier port n'est pas encore adapté pour le traitement de conteneurs. C'est un peu l'histoire de la C-B. Si nous voulons concurrencer à l'échelle mondiale, il est nécessaire de prévoir une négociation collective responsable. Une grande civilisation n'est pas évaluée seulement par ce qu'elle accomplit à l'époque présente mais également par ce qu'elle laisse aux générations futures.

Travaillez en toute sécurité et profitez d'une excellente saison.



SECRETARY-TREASURER'S REPORT

RAPPORT DE LA SECRÉTAIRE-TRÉSORIÈRE



ANNUAL REPORT

SEAFARERS' APPEAL AND REVIEW BOARD

(Established under the Constitution of the Seafarers' International Union of Canada)

During the year ended January 31, 2006, the Seafarers' Appeal and Review Board received two grievances. In the first case, an examination of the facts revealed that the matter complained of did not fall within the Board's jurisdiction, and I therefore dismissed the complaint. By year's end, the second grievance had not yet been resolved, and I will report on it in my next Annual Report. It is the only grievance pending at the present time.

Toronto, Ontario
February 13, 2006

HON. FRED KAUFMAN, C.M., Q.C.
Arbitrator

RAPPORT ANNUEL

COMMISSION D'APPEL ET DE RÉVISION DES MARINS

(Établie par la Constitution du Syndicat International des Marins Canadiens.)

Durant l'année se terminant le 31 janvier 2006, la Commission d'Appel et de Révision des Marins a reçu deux griefs. Dans le premier cas, un examen des faits a révélé que la question en cause ne tombait pas sous la juridiction de la Commission et j'ai, conséquemment, rejeté la plainte. En fin d'année, la seconde plainte n'avait pas encore été résolue et j'en ferai rapport dans mon prochain rapport annuel. C'est le seul grief présentement en instance.

Toronto, Ontario
13 février 2006

HON. FRED KAUFMAN, C.M., Q.C.
Arbitre



Patrice CARON

PORT AGENT'S REPORT

RAPPORT DE L'AGENT DE PORT



Great start for 2006

Fit out in Montreal began in early March with ships fitting out till the end of April. There were plenty of job called from vessels fitting out as well as those transferred from Thorold and Quebec's hiring halls. Most crewmembers returned to their respective vessel while others took extra time off for personal reasons.

The SIU took part in the Newfoundland Job Fair which was put on by the St John's Maritime Institute where we received numerous resumes of well trained and experienced sailors; the same was done in Québec City where many young people learned about marine work.

In Newfoundland

The Maersk Challenger is still on a charter outside Canada and the Maersk Detector should arrive in St John's Newfoundland coming from Chile by the end of July. The Avalon Spirit is presently in Europe. The new tanker Overseas Shirley will be on her way to Canada by the end of August.

The International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code needs to be understood better.

The S.I.U. received many calls from crewmembers of the Maria Desgagnés while in the port of Montreal. The vessel docked at one of the major terminals where shore leave was denied by the terminal authorities.

The terminal safety director argued insurance and safety as the reasons to stop seafarers from walking on terminal property. We agreed that no one should be walking inside the terminal for safety reasons but the terminal director would have to find a way for all crewmembers to take shore leave and for family members to board the vessel.

After talks between the two terminals involved and the S.I.U., the terminal director agreed to assign someone to transport crew and family members from ship to gate and vice versa at no cost.

Canadian terminals should keep in mind that ships crews should not be penalized from shore leave. The ISPS CODE states that terminals have to facilitate access to crew members, family members, union representatives and Mission to Seafarers personnel. We thank Cast and Norcan terminals personnel for their input to solve the problem in favor of the seafarers.

Wishing all a good and safe season.

Bon départ en 2006

La période de gréage a débuté à Montréal en début mars et s'est poursuivie jusqu'à la fin d'avril. De nombreux emplois ont été offerts pour les navires étant gréés en plus d'emplois transférés des salles d'embauche de Thorold et Québec. La plupart des membres sont retournés à leur navire respectif alors que d'autres ont pris congé pour des raisons personnelles.

Le S.I.U. a pris part à la foire d'emplois de Terre-Neuve organisée par l'Institut maritime de St-Jean et nous avons reçu plusieurs c.v. de marins expérimentés et ayant obtenu une excellente formation. Nous avons connu une expérience identique dans la ville de Québec.

À Terre-Neuve

Le Maersk Challenger est présentement nolisé à l'extérieur du Canada et le Maersk Detector devrait arriver à St-Jean, Terre-Neuve en provenance du Chili fin juillet. L'Avalon Spirit est présentement en Europe. Le nouveau pétrolier Overseas Shirley sera en route vers le Canada à la fin d'août.

Le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) doit être mieux compris.

Le S.I.U. a reçu de nombreux appels de membres d'équipage du Maria Desgagnés qui était au port de Montréal. Le navire était au quai de l'un des principaux terminaux et nos membres n'obtenaient pas l'autorisation de se rendre à terre. Le directeur de la sécurité du terminal invoquait des raisons d'assurance et de sécurité pour empêcher les marins de traverser la propriété du terminal. Nous avons convenu qu'il soit interdit de marcher à l'intérieur du terminal pour des raisons de sécurité mais il appartenait au directeur du terminal de trouver un passage pour permettre aux membres d'équipage de se rendre à terre et aux membres de leur famille de monter à bord du navire.

Après de longues discussions, le directeur du terminal consentit à affecter quelqu'un à transporter gracieusement l'équipage et les membres des familles du navire à l'entrée du port et pour le retour au navire.

Les terminaux canadiens doivent comprendre que les équipages ne doivent pas être empêchés de se rendre à terre. Le code ISPS stipule que les terminaux doivent faciliter l'accès aux membres d'équipage, aux familles, aux représentants des syndicats et au personnel de Mission to Seafarers. Nous remercions le personnel des terminaux Cast et Norcan pour leur aide à résoudre le problème en faveur des marins.

Profitez d'une bonne saison en toute sécurité.



Mike GIVEN

ORGANIZING DIRECTOR

DIRECTEUR DU RECRUTEMENT
DIRECTEUR DU RECRUTEMENT



Organizing campaign under way

“What can the union do for me?” This is the question that S.I.U. organizers hear every day. It’s a question that can be answered by comparing what Unionized Seafarers have, to what non-union seafarers have.

Collective Agreements

Non-union seafarers have to endure having their employment conditions constantly changed. The company makes a lot of promises but until they follow through, they are just that, promises. Your rate of pay, hours of work and vacation schedule are subject to change as it suits the company. The S.I.U. negotiates a fair contract based on its members’ needs and desires. This is a binding contract that cannot be changed for its duration. This enables you to feel secure in the fact that you will be receiving exactly what you agreed to.

Dispute resolution

When a non-union seafarer feels he is being harassed, treated unfairly, or not receiving everything that was promised he has limited options for resolving his dispute. The company may help you but often they just ignore the situation and hope the problem goes away or they may just get rid of you to solve the problem. S.I.U. members enjoy the protection of harassment policies and collective agreements. These documents have a built in grievance procedure for resolving conflicts. This procedure allows the S.I.U. to ensure that the company fulfills its obligation to our members.

Job Security

As a non-union seafarer you work for a company with a small number of ships. Lack of cargo or some other mishap may cause one or more of these ships to lay-up. How will you provide for your family until your ship returns to service? As a S.I.U. member you would have the opportunity to find employment through one of our hiring halls. The S.I.U. represents seafarers for many different companies and many different ships. These companies provide many employment opportunities for our members. In 2005, over 1300 extra jobs were supplied through our hiring halls.

What can the S.I.U. do for you? We can guarantee your working conditions, be your voice in disputes with the company and provide you and your family with the security of more job opportunities. This is just the tip of the iceberg as far as what the Union can do for more sailors.

Campagne de recrutement en cours

«Qu’est-ce que le syndicat peut faire pour moi ?» C’est la question que les recruteurs du S.I.U. entendent tous les jours. On trouve la réponse en comparant les avantages qu’obtiennent les marins syndiqués par rapport aux marins non-syndiqués.

Les conventions collectives

Les marins non-syndiqués doivent accepter constamment des changements dans leurs conditions d’emploi. La compagnie fait de nombreuses promesses mais dans bien des cas, elles ne demeurent que des promesses. Le taux de salaire, les heures de travail et les horaires de congé changent à la discrétion de l’employeur. Le S.I.U. négocie un contrat équitable basé sur les besoins et les désirs des membres. C’est un contrat exécutoire qui ne peut être changé tant qu’il est en vigueur. Vous pouvez donc être assuré de recevoir ce qui est prévu au contrat que vous avez approuvé.

Le règlement de différend

Lorsqu’un marin non-syndiqué ressent être harcelé, être traité injustement ou ne pas recevoir tout ce qu’il lui a été promis, ses recours pour résoudre ce différend sont limités. La compagnie peut vous aider mais souvent elle ignore la situation et espère que le problème disparaîtra ou elle peut simplement se débarrasser de vous pour résoudre le problème. Les membres du S.I.U. bénéficient de politiques de protection contre le harcèlement et de conventions collectives. Ces documents comprennent une procédure de règlement de griefs afin de résoudre les différends. Cette procédure permet au S.I.U. d’assurer que la compagnie remplit ses obligations envers nos membres.

La sécurité d’emploi

À titre de marin non-syndiqué, vous travaillez pour une compagnie qui possède un nombre restreint de navires. Une pénurie de cargaisons ou un incident quelconque peut causer le dégréage d’un ou de plusieurs de ces navires. Comment pourrez-vous alors subvenir aux besoins de votre famille jusqu’à la remise en service de votre navire ? À titre de membre du S.I.U., vous auriez l’opportunité de trouver un emploi par l’entremise de l’une de nos salles d’embauche. Le S.I.U. représente des marins qui travaillent pour différentes compagnies et à bord de navires variés. Ces compagnies offrent de nombreuses opportunités d’emploi à nos membres. En 2005, plus de 1 300 emplois ont été comblés par l’entremise de nos salles d’embauche.

Que peut faire le S.I.U. pour vous ? Nous pouvons garantir vos conditions de travail, vous représenter lors de différends avec la compagnie et vous procurer ainsi qu’à votre famille la sécurité de meilleures opportunités d’emploi. Ce ne sont que quelques avantages que le Syndicat peut faire pour un plus grand nombre de marins.

JUNE 2006 JUIN



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

President / Président
Roman Galewicz

Executive Vice President / Vice-Président exécutif
Michel Desjardins

Secretary-Treasurer / Secrétaire-trésorière
Désirée Galewicz

Medical Plan Representative / Représentante du Régime médical
Lana Smyth

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

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. Johns' 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 Tel (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
--	---	---	--	--	--

Winter Membership Meetings



Réunions d'hiver des membres

Nova Scotia

Nouvelle-Écosse



Executive Vice-President Michel Desjardins addressing winter membership meetings

Vice-président exécutif Michel Desjardins s'adressant aux membres lors des réunions d'hiver



Newfoundland

Terre-Neuve



Quebec

Québec

