

CSL DEMANDS ARE TOTALLY UNACCEPTABLE



Jean Pauze, Stiliyan Dimov, Bernard Grandy, Carl Tremblay

When informed of CSL demands for the renewal of the Collective Agreement, S.I.U. members spontaneously gathered on the Canal and showed their displeasure.
(See page 4)

DEMANDES TOTALEMENT INACCEPTABLES DE CSL



Edward Myles, Leigh Voutier, James Anderson, Clay Lillington, Adonis Scott, Paul Dunphy, Corey Herritt, Maurice Arsenault

Lorsqu'ils ont appris les demandes de CSL pour le renouvellement de la convention collective, les membres du S.I.U. se sont spontanément réunis au canal et ont démontré leur mécontentement.
(Voir page 4)



THE PRESIDENT'S REPORT

RAPPORT DU PRÉSIDENT

RAPPORT DU PRÉSIDENT

CANADA NEEDS ITS OWN MERCHANT MARINE

We all remember the thousands of Canadians stranded in Lebanon, desperate to return home and begging Ottawa to save them. Unfortunately many of them had to wait – then wait some more.

When Canada finally sent in the cavalry, it wasn't even Canadian. The government found some private ships in the area and paid them a small fortune to pick up whoever they could. We outsourced the job of saving Canadian lives to foreigners – and we'll probably never know the real cost of this fiasco.

To boot, many ships were little more than cattle carriers with no drinking water or toilet facilities – and passengers were crammed into corridors and left to fight off illness and dehydration. The big question is: was this seat-of-the-pants operation really necessary?

Couldn't we have done the job far better and cheaper if our nation had its own national merchant marine – like most countries do?

By chance, two issues ago, I wrote an open letter to Prime Minister Stephen Harper lamenting the absence of a Canadian merchant marine and gently raising the idea of reviving one. But since the Lebanon affair, I feel this is a subject of real urgency.

While all Canadians are proud that

our country now goes “from sea to sea,” the truth is we have almost no ships to put on those seas. And I suspect Lebanon is just a warning of what lies ahead in this increasingly dangerous world.

Our planet is a rough place, and getting rougher, with disasters threatening on many fronts – from global terrorism to global warming. Political events and climate crises may require sudden evacuation of Canadians from faraway places at any time – and as we saw in Lebanon, airplanes have many limitations that ships don't.

It's time Canada reasserted her presence on the high seas for many reasons, whether it's to fly our flag in disputed Northern waters, or supply our military, or help civilians during a climate disaster.

Americans know this. They have 87 ships staffed with skeleton crews that can be put to sea quickly to deliver emergency supplies to places like Iraq or Afghanistan, or provide relief when disasters strike.

Canada has no ships – because we dismantled our proud merchant marine in the early 1950s.

I served as a merchant marine from 1949 to 1954, traveling from Europe to Tahiti, from the West Indies to Africa. Then overnight, Ottawa sold off the

whole fleet. Even the “victory ships” of World War II were put on the auction block for a measly \$10,000 each.

Suddenly, we had no deep-sea ships while Canadian seamen had to struggle just to get work on the Great Lakes – and it's been that way ever since. We went from having the fourth largest fleet in the world, to being a shipping non-entity. Even landlocked Switzerland has a merchant marine – 26 ships that fly the Swiss flag on the country's rivers and lakes, using the Italian seaport of Genoa as a base.

It's a tragic turn of events for our once proud seafaring nation. During WW 2, our merchant marines were the fourth arm of Canada's military, suffering more casualties per capita than the army, navy or air force. But they weren't even recognized or given benefits until a few years ago, after a long, hard battle fought by the Seafarers' International Union.

Meanwhile, our shipping industry remains a shadow of itself. How do we salvage something from these disastrous errors of the past?

We can start by building some new ships – and not just to help Canadian sailors and stranded travelers. This would also have huge economic benefits for the country. Every new sailor creates at least eight related jobs –

from ship-builders and ship repairs and ship suppliers to accountants, administrators and office employees.

It costs over \$60 million to build a self-unloading vessel today, so high a price that government must chip in. That's how it works in many parts of Europe, like Scandinavia where countries subsidize ship owners who build and hire locally in their countries.

Yet here in Canada our industry barely gets a penny, while Bombardier and the highway lobby get no end of multi-million-dollar subsidies. It's time Ottawa showed some vision before our nation's shipbuilders vanish completely. The few survivors are gasping for air, like the one in Port Weller that recently announced it was facing bankruptcy.

We can also learn something from the U.S. During any crisis, Washington has the right to enlist private ships in the U.S. merchant marine. In return, the government subsidizes the vessels' building costs. This way, everyone wins – the government, the ship-owners, the nation, and the seafarers who work those ships.

What was done 50 years ago can be undone if our leaders show some foresight before catastrophe strikes. A Canadian merchant marine is an idea whose time has come – again.

Roman Gralewicz

LE CANADA REQUIERT SA MARINE MARCHANDE

Nous nous souvenons tous des milliers de Canadiens retenus en détresse au Liban, désespérés de retourner dans leur foyer et priant le Canada de leur venir en aide. Malheureusement, plusieurs parmi eux ont dû attendre, longtemps.

Quand le Canada a finalement offert du secours, ce secours n'était même pas canadien. Le gouvernement a déniché des navires privés dans la région et a versé une fortune pour recueillir le plus de personnes possible. Nous avons confié à des étrangers la responsabilité de sauver la vie de Canadiens et nous ne saurons probablement jamais le coût réel de ce fiasco.

De plus, plusieurs de ces navires étaient à peine supérieurs à des transporteurs de bétail, sans eau potable ou cabinet d'aisance et les passagers étaient entassés dans des corridors et laissés à eux-mêmes pour combattre la maladie et la déshydratation. La grande question est : cette opération improvisée était-elle nécessaire ?

Tout n'aurait-il pas été mieux fait et à meilleur compte si notre pays avait sa propre marine marchande, comme la plupart des autres pays ?

Par pur hasard, dans notre édition de mars 2006, j'écrivais une lettre ouverte au Premier ministre Stephen Harper déplorant l'absence d'une marine marchande canadienne et soulevant l'idée d'en réactiver une. Depuis la situation au Liban, je crois que la question est urgente.

Alors que tous les Canadiens sont fiers que notre pays s'étende « d'un océan à l'autre à l'autre », en toute franchise nous avons peu de navires prêts à sillonner ces mers. De plus, je crains que le Liban ne soit qu'un avertissement de ce que nous réserve ce monde de plus en plus dangereux.

Notre planète est un endroit violent, de plus en plus, alors que des désastres menacent à maints endroits – du terrorisme global au réchauffement global. Des événements politiques et des dangers climatiques peuvent exiger l'évacuation rapide de Canadiens

coincés dans des endroits éloignés – et nous avons vu au Liban que les avions ont un rayon d'action plus limité que les navires.

Il est temps que le Canada affirme sa présence en haute mer pour plusieurs raisons, que ce soit pour arborer notre drapeau dans les mers contestées du Nord ou pour approvisionner nos forces armées ou aider des citoyens lors d'un désastre climatique.

Les Américains le savent. Ils possèdent 87 navires avec équipage prêts à prendre la mer afin de livrer des approvisionnements d'urgence en Irak, en Afghanistan ou ailleurs et pour venir en aide lors de désastres.

Le Canada ne possède pas de navire – parce que nous avons démantelé notre fière marine marchande au début des années 50.

J'ai servi dans la marine marchande de 1949 à 1954, voyageant de l'Europe à Tahiti, des Antilles à l'Afrique. Du jour au lendemain, Ottawa a vendu la flotte. Même les « navires de la victoire » de la 2^e guerre mondiale ont été offerts à l'encan pour un maigre 10 000 \$ chacun.

Soudainement, nous n'avions plus de navires de haute mer et les marins canadiens pouvaient difficilement obtenir un emploi sur les Grands Lacs – une situation qui perdure. De la quatrième plus importante flotte au monde, nous sommes devenus invisibles en haute mer. Même la Suisse, un pays sans accès à la mer, a une marine marchande de 26 navires qui arborent leur drapeau national sur les rivières et les lacs du pays et dont le port d'attache est à Gènes en Italie.

C'est un dénouement déplorable pour notre pays et notre tradition maritime. Durant la 2^e guerre, nos marins marchands composaient la quatrième arme militaire du Canada et souffraient un plus taux de pertes de vies que l'armée, la marine et l'aviation. Ils n'ont obtenu reconnaissance ou compensation qu'après une longue et dure lutte menée par le Syndicat international des marins il y a quelques années.

Pendant ce temps, notre industrie maritime n'est que l'ombre d'elle-même. Comment pouvons-nous récupérer à la suite de ces erreurs désastreuses du passé? Nous pouvons commencer en construisant de nouveaux navires – non seulement pour aider les marins canadiens et les voyageurs en détresse. Les retombées économiques pour notre pays seraient énormes. Chaque emploi de marin crée au moins huit autres emplois reliés – de la construction et la réparation de navires aux fournisseurs, comptables, administrateurs et employés de bureau.

Le coût de construction d'un auto-déchargeur dépasse 60 \$ millions aujourd'hui et il faut que le gouvernement participe. Plusieurs pays d'Europe le font, comme en Scandinavie, en accordant des subventions aux armateurs qui construisent des navires et créent des emplois.

Au Canada, notre industrie doit se contenter de miettes alors que Bombardier et le lobby du transport routier obtiennent des subventions de millions. Ottawa doit agir en fonction de l'avenir avant que notre industrie de construction navale disparaisse complètement. Les survivants sont à bout de souffle, tel que le chantier de Port Weller qui annonçait récemment qu'il risquait la faillite.

Nous pouvons apprendre des États-Unis. Lors de toute crise, Washington a le droit de mobiliser les navires privés dans la marine marchande des É.-U. En retour, le gouvernement subventionne la construction de navires. Ainsi, tout le monde gagne – le gouvernement, les armateurs, la nation et les marins qui travaillent à bord de ces navires.

Les erreurs d'il y a 50 ans peuvent être corrigées si nos leaders font preuve de prévoyance avant qu'une catastrophe ne frappe de nouveau. L'importance d'avoir une marine marchande canadienne s'impose – de nouveau.

Roman Gralewicz



Désirée GRALEWICZ



SECRETARY-TREASURER'S REPORT

RAPPORT DE LA SECRÉTAIRE-TRÉSORIÈRE

Keep in touch at www.seafarers.ca

A Sailors' Union by Sailors for the benefit of Sailors

*To provide members with greater access to a variety of services, the S.I.U. will offer, within the next few weeks, its own web site at www.seafarers.ca. User-friendly, the site will allow members to retrieve most forms used by the Union and the Seafarers' Medical Plan as well as past editions of *The Canadian Sailor*. The site is also designed to inform the general public about the S.I.U. and create interest in a great, rewarding career at sea as a S.I.U. member. Following is the text appearing on the home page at www.seafarers.ca*

The Seafarers' International Union of Canada is affiliated with the Seafarers' International Union of North America serving unlicensed seafarers since 1938.

The most important sailors' union in Canada, the Seafarers' International Union, better known as the S.I.U., represents the majority of unlicensed sailors working aboard vessels on the Great Lakes, the St. Lawrence River, on the East Coast and the West Coast.

In addition to vessels operated in Canadian waters, S.I.U. members also

have the opportunity to work aboard vessels delivering cargoes in the United States, Europe and South America.

The S.I.U. Constitution

The Constitution is the document that describes the rights, duties and obligations of its members, elected officials and the Union. It is an important protection for sailors. The Constitution is a document of rules and regulations that union members have agreed upon for their mutual benefit, advancement and protection.

National Shipping Rules

Every member of the Seafarers' International Union of Canada shall be shipped in accordance with the National Shipping Rules subject to conditions on employment contained in contractual agreements between the Union and employers.

The National Shipping Rules shall not be interpreted nor applied so as to discriminate against any member because of race, creed, colour, nationality, sex, ancestry or place of origin.

Collective Agreements

Collective agreements are negotiated by a Negotiating Committee that includes representatives of the members in that bargaining unit and Union officials. Prior to collective bargaining, members are given the opportunity to submit their proposals. Once a tentative agreement is reached by the Negotiating Committee, members in that bargaining unit vote on the proposed agreement which becomes effective upon ratification by the members.

Training and Upgrading – The Seafarers' Training Institute

The S.I.U., through the Seafarers' Training Institute, is renowned for its no-nonsense approach to training and upgrading of its members and, as a result, S.I.U. members have acquired the reputation of being amongst the best-trained and most qualified sailors in the world.

Life aboard ships requires skills and a continuous commitment by sailors and ship officers to ensure safety aboard. To achieve these objectives, provisions for

training and upgrading of members are an important part of all collective agreements in effect with the S.I.U.

Safety at Work

The S.I.U. believes well-trained and qualified sailors know how to work safely.

At all times, they work in a manner to ensure their safety and the safety of all other personnel aboard. As a result, vessels manned by S.I.U. members have one of the best safety records in the world, resulting in lower insurance costs and reliability of operations for the employers but most importantly, for the protection and well-being of S.I.U. members.

Protecting members and their families

The S.I.U. believes protecting its members and their families is of the utmost importance. Collective agreements signed with Shipping Companies include provisions for Medical Plan and Pension Plan coverage to protect its members and their families.

Restez en contact à www.seafarers.ca

Un Syndicat de Marins par des Marins pour le bénéfice des Marins

*Afin d'offrir aux membres un meilleur accès à nos services, le S.I.U. offrira au cours des prochaines semaines son propre site web à www.seafarers.ca. Convivial, le site permettra aux membres de recouvrer la plupart des formulaires utilisés par le Syndicat et le Régime Médical des Marins ainsi que les éditions récentes du *Marin Canadien*. Le site est également conçu dans le but d'informer le public sur le S.I.U. et créer de l'intérêt pour une excellente et rémunératrice carrière en mer à titre de membre du S.I.U. Le texte qui suit apparaît à la page d'accueil de www.seafarers.ca*

Le Syndicat International des Marins Canadiens est affilié au Seafarers' International Union of North America qui est au service des marins non brevetés depuis 1938.

Le plus important syndicat de marins au Canada, le Syndicat International des Marins, mieux connu par les lettres S.I.U., représente la majorité des marins non brevetés travaillant à bord de navires des Grands Lacs ainsi que sur le fleuve St-Laurent, la Côte Est et la Côte Ouest.

En plus des navires transigeant en eaux canadiennes, les membres du S.I.U. ont l'opportunité de travailler à bord de navires livrant des

chargements aux États-Unis, en Europe et en Amérique du Sud.

La Constitution du S.I.U.

La Constitution est le document qui explique les droits, les devoirs et les obligations des membres, des officiers et du Syndicat. Elle offre une protection importante aux marins. La Constitution est un document qui contient les statuts et les règlements que les membres du Syndicat ont approuvés pour leur avantage mutuel, leur avancement et leur sécurité.

Les Règlements nationaux d'embauche

Tout membre du Syndicat International des Marins Canadiens est dépêché à un emploi conformément aux Règlements nationaux d'embauche sujet aux conditions d'emploi prévues aux ententes contractuelles entre le Syndicat et les employeurs.

Ces règlements d'embauche ne doivent pas être interprétés ni appliqués de façon discriminatoire à l'endroit de tout membre à cause de sa race, couleur, nationalité, sexe, ascendance raciale et lieu d'origine.

Conventions collectives

Les conventions collectives sont

négoциées par un comité de négociation qui comprend des représentants des membres dans cette unité de négociation ainsi que des officiers du Syndicat. Avant le début des négociations, les membres ont l'opportunité de soumettre leurs propositions. Lorsque le comité de négociation en vient à une entente de principe, les membres au sein de cette unité de négociation votent sur l'entente proposée et elle entre en vigueur à la suite de sa ratification par ces membres.

Formation et perfectionnement

Le S.I.U., par l'entremise de l'Institut de Formation des Marins, est renommé pour la priorité qu'il accorde à la formation et au perfectionnement de ses membres et de ce fait, les membres du S.I.U. ont acquis la réputation d'être parmi les marins ayant obtenu la meilleure formation et possédant les meilleures qualifications au monde.

La vie à bord des navires exige un haut niveau de compétence et un engagement continu de la part des marins et des officiers du navire afin d'assurer la sécurité à bord. Pour atteindre ces objectifs, des dispositions pour la formation et le perfectionnement des membres

occupent une place importante dans toutes les conventions collectives en vigueur avec le S.I.U.

La sécurité au travail

Le S.I.U. croit que des marins ayant obtenu une solide formation et possédant les compétences requises savent comment effectuer leur travail en toute sécurité. En tout temps, ils travaillent en utilisant des méthodes qui assurent leur sécurité et la sécurité de tous les membres du personnel à bord. Pour cette raison, les navires qui comptent sur des équipages du S.I.U. ont l'un des meilleurs dossiers de sécurité au monde, résultant en des frais d'assurance moins élevés et un haut niveau de fiabilité de ces navires mais plus important encore, pour la protection et le bien-être des membres du S.I.U.

La protection des membres et de leur famille

Le S.I.U. croit que la protection des membres et de leur famille est de la plus grande importance. Les conventions collectives conclues avec les compagnies de transport maritime comprennent des dispositions pour des régimes de santé et de retraite afin de protéger les membres et leur famille.



CSL (V-Ships) NEGOTIATIONS STALL

After more than eight (8) months of talks with the CSL Group, Union negotiators could not agree to the Company's demands which would see massive crew cuts and changes to the hours of work.

We realize that non-union operators sail with much smaller crews and without the Medical and Pension benefits enjoyed by our members. We also realize that non-union crews work any hours that the companies demand, causing unfair competition to the organized companies.

However, the unlicensed crews with CSL cannot be expected to be the only ones to give up something and get zero in return.

Training is at the top of the list of our demands along with paid leave while training and medical plan increases to bring up benefits. Presently, S.I.U. contracted companies have the best trained crews in Canada, with the least number of accidents and the best productivity.

Members of the rank and file Negotiating Committee have rejected the Company's demands and are asking for the appointment of a conciliation officer by the Federal Government, in a last ditch attempt to resolve the issues of crew cuts, hours of work in addition to numerous other Company demands, which the Union negotiators feel are completely unacceptable.

Union officers will be contacting CSL crews shortly to advise on our

next move should the conciliation process fail. Remember, nothing comes easy and we must be prepared to fight for what is ours and what is right for sailors.

We must go forward, not backwards !

Members voting on tentative agreement with Rigel

We are happy to report that the Union just concluded a four year agreement with Rigel Canada Inc. which operates three tankers on the East Coast, St-Lawrence River and the Great Lakes since 1994.

Although negotiating was ongoing for several months the intervention of a Labour Canada conciliation officer became necessary. In mid-August the parties met with Senior Conciliation Officer Mr. Barney Dobbin and with his assistance the Company made major concessions so that a tentative agreement could be reached with the Union.

We are presently in the process of voting the agreement which is recommended by the Union negotiator and we wish to thank our membership for their continued support and solidarity.

CSL (V-Ships) - AUCUN PROGRÈS

Après plus de huit mois de discussions avec le Groupe CSL, les négociateurs du Syndicat ne pouvaient accepter les demandes de la Compagnie qui auraient causé d'importantes coupures d'équipages et des changements dans les heures de travail.

Nous réalisons que les armateurs non-syndiqués ont des équipages réduits et n'offrent pas les avantages de régimes de santé et de retraite dont bénéficient nos membres.

Nous réalisons également que les équipages non-syndiqués travaillent des heures au gré des employeurs, causant une concurrence injuste pour les employeurs syndiqués.

Toutefois, les équipages non brevetés ne peuvent être les seuls à faire des concessions sans rien obtenir en retour.

La formation est en tête de nos demandes ainsi que les congés payés lorsque les membres suivent des cours de formation et des augmentations au régime de santé. Présentement, les compagnies sous contrat avec

le S.I.U. ont des équipages ayant la meilleure formation au Canada, ayant le plus bas taux d'accidents et la meilleure productivité.

Les membres au sein du comité de négociation ont rejeté les demandes de la Compagnie et demandent la nomination d'un conciliateur par le gouvernement fédéral dans un ultime effort pour solutionner les questions de réductions des équipages et des heures de travail en plus de nombreuses autres demandes de la Compagnie, demandes que les négociateurs du Syndicat jugent totalement inacceptables.

Les officiers du Syndicat rencontreront les équipages de CSL sous peu afin de faire le point sur la marche à suivre advenant que le processus de conciliation ne réussisse pas. Souvenez-vous, rien n'est facile et nous devons être prêts à lutter pour ce qui nous appartient et pour l'avenir des marins.

Nous devons aller de l'avant et non aller en arrière.

Des membres votent sur l'entente de principe avec Rigel

Nous avons le plaisir de vous faire part que le Syndicat a conclu une entente de quatre ans avec Rigel Canada Inc., qui exploite trois pétroliers sur la Côte Est, le Saint-Laurent et les Grands Lacs depuis 1994. Bien que les négociations duraient depuis plusieurs mois, il fallut l'intervention d'un officier de conciliation de Travail Canada.

En août, les parties rencontraient M. Barney Dobbin, officier principal de conciliation, et avec son aide, la Compagnie faisait d'importantes concessions qui permirent au Syndicat de conclure une entente de principe.

À la recommandation du négociateur du Syndicat, un vote de ratification est présentement en cours. Nous remercions les membres pour leur appui et leur solidarité.

Algoma Central Marine (ACM) negotiations moving forward

Progress has been slow in this tough set of negotiations. To date, we have reached agreement on most of the non-monetary issues, with more dates set for September and October for direct negotiations to tackle the main issues of manning and a monetary package.

Your committee is committed to get the best deal possible for our members and will continue negotiating for a settlement.

Les négociations avec Algoma Central Marine (ACM) progressent

Cette difficile ronde de négociations a progressé lentement. À date, nous avons une entente sur la plupart des questions non monétaires et des négociations directes sont prévues en septembre et en octobre et pour s'attaquer aux principales questions de dotation en personnel et à l'ensemble des questions monétaires.

Votre comité a pris l'engagement d'obtenir le meilleur contrat possible pour nos membres et poursuivra les négociations pour en arriver à une entente.



EXECUTIVE VICE-PRESIDENT

Western Hemisphere Travel Initiative Proposed Rule Outlines New Document Requirements For Air and Sea Travel



Following are the requirements proposed by the Department of Homeland Security for Canadians who will wish to enter the United States by air or sea after January 8, 2007. We are currently working closely with the Canadian and American Governments to ease up on these requirements but should they come into effect, we recommend to all members wishing to work aboard a vessel entering American waters after January 8, 2007 to make arrangements to obtain and have in hand a valid Canadian Passport.

The U.S. Department of Homeland Security (DHS) and U.S. Department of State has announced the proposed requirement, with some exceptions, for citizens of the United States, Canada, Mexico, and British Overseas Territory of Bermuda to present a passport to enter the United States when arriving by air or sea from any part of the Western Hemisphere beginning January 8, 2007.

What is the Western Hemisphere Travel Initiative (WHTI)?

The Western Hemisphere Travel Initiative proposes to require all travelers to and from the United States, Canada, Mexico, the Caribbean, Central and South America and the British Overseas Territory of Bermuda to have a passport or other accepted document that establishes the bearer's identity and citizenship to enter or re-enter the United States.

Who will WHTI affect?

The travel initiative will affect all *United States citizens entering or re-entering the United States.*

It will also affect *certain foreign nationals* who currently are not required to present a passport to travel to the United States, namely most Canadian citizens, citizens of the British Overseas Territory of Bermuda and Mexican citizens.

The proposed timeline will be as follows:

January 8, 2007 – Requirement applied to all air and sea travel from Canada, Mexico, Central and South America, the Caribbean and Bermuda to the U.S.

January 1, 2008 – Requirement extended to all air, sea and land border crossings.

What other documents will be acceptable?

Passports are the document of choice because of security features and internationally accepted standards for international travel. However, the Department of Homeland Security is proposing the Merchant Mariner Document (MMD) and NEXUS Air Card as other acceptable travel documents to enter the U.S. when arriving by air and sea.

Where do I find out more information on WHTI?

Department of Homeland Security, www.dhs.gov
Department of State, www.travel.state.gov

Le règlement proposé sur l'initiative de voyage de l'hémisphère occidental souligne les exigences d'un nouveau document pour voyage par air ou par mer

Voici les exigences proposées par le « Department of Homeland Security » (Affaires Intérieures des É-U), pour les Canadiens désirant entrer aux É-U par air ou par mer après le 8 janvier 2007. Nous négocions présentement avec les gouvernements canadien et américain afin d'alléger ces exigences mais advenant qu'elles entrent en vigueur, nous recommandons à tous les membres désirant travailler à bord de navires entrant en eaux américaines après le 8 janvier 2007 de prendre les dispositions pour obtenir et avoir en main un passeport canadien en règle.

Le Département Homeland Security et le Secrétariat d'État des É-U ont annoncé l'exigence, avec certaines exceptions, pour les citoyens des É-U, Canada, Mexique et le Territoire britannique d'outre-mer des Bermudes de présenter un passeport lors de leur arrivée aux É-U par

air ou par mer en provenance de toute région de l'hémisphère occidental à partir du 8 janvier 2007.

Qui seront touchés par ces exigences ?

L'initiative de voyage touche tous les *citoyens américains qui entrent ou re-entrent aux États-Unis.* Elle touche également *certaines citoyens d'autres pays* qui présentement ne sont pas tenus de présenter un passeport pour voyager aux États-Unis, notamment les citoyens canadiens, les citoyens du Territoire britannique d'outre-mer des Bermudes et les citoyens mexicains.

L'échéancier proposé est le suivant :

8 janvier 2007 - L'exigence s'applique à tout voyage par air ou par mer provenant du Canada, Mexique, des Amériques centrale et du sud, des Caraïbes, et des Bermudes arrivant aux É-U.

1er janvier 2008 - L'exigence sera étendue à tout passage frontalier par air, mer ou terre.

Quel autre document sera acceptable ?

Les passeports sont les documents de choix en raison des caractéristiques et des normes de sécurité acceptées à l'échelle internationale pour tout voyage international. Toutefois le Department of Homeland Security propose que le Document d'identité des marins et que la carte NEXUS soient des documents de voyage acceptables pour entrer aux É-U par mer ou par air.

Où puis-je obtenir plus d'information sur cette initiative ?

Department of Homeland Security, www.dhs.gov
Department of State, www.travel.state.gov

Meeting with the Québec Minister for Transport

Executive V-P Michel Desjardins and V-P East Coast Michel Galarneau met recently with Madame Julie Boulet, Québec Minister for Transport. The meeting gave the opportunity to bring to the Minister's attention the importance of finalizing the awarding of the 15 year contract to Relais Nordik to provide ferry services and supplies to the population of the Quebec Lower North Shore.

Minister Boulet was also made aware of the S.I.U. members' concerns with the presence of asbestos aboard the Camille Marcoux. Our brothers took the opportunity to thank the Minister for the support she gave crewmembers in providing full health checks (linked to the presence of asbestos) paid by the employer.

Rencontre avec la Ministre déléguée aux Transports du Québec

V-P exécutif Michel Desjardins et V-P Côte Est Michel Galarneau rencontraient récemment Madame Julie Boulet, Ministre déléguée aux Transports. La rencontre a permis d'alerter la Ministre sur l'importance de finaliser l'octroi du contrat de 15 ans à Relais Nordik pour les services de traversier et de navire de ravitaillement de la Basse Côte Nord du Québec.

Madame la Ministre Boulet a également été sensibilisée aux préoccupations des membres du S.I.U. sur la présence d'amiante à bord du Camille Marcoux. Nos confrères ont profité de l'occasion pour remercier Madame Boulet de l'appui qu'elle accordé aux membres d'équipage du Camille Marcoux afin qu'ils subissent des examens complets de santé reliés à la présence d'amiante et qui furent défrayés par l'employeur.



Michel Desjardins - Executive V-P / V-P exécutif, Madame Julie Boulet - Ministre déléguée aux Transports / Québec Minister for Transport, Michel Galarneau - V-P East Coast / V-P Côte Est.



Michel GALARNEAU

VICE-PRESIDENT EAST COAST



VICE-PRÉSIDENT CÔTE EST

VICE-PRÉSIDENT CÔTE EST

Les observateurs de pêche de Biorex Québec obtiennent une convention de quatre ans

Après de longues et difficiles négociations, une convention collective de quatre ans a été conclue en présence d'un conciliateur fédéral pour les observateurs de pêche de Biorex Québec.

La convention a été soumise aux travailleurs de Biorex Québec pour leur ratification et selon les commentaires reçus de Délégués et de membres, la convention atteint les objectifs des membres.

La nouvelle convention procure, entre autres avantages obtenus, la pleine éligibilité à l'année longue au Régime médical des marins pour les observateurs ayant complété leur période de probation. Cette disposition est importante pour les observateurs car la majorité d'entre eux travaillent sur une base saisonnière et ils pourront dorénavant satisfaire les exigences d'admissibilité.

Biorex a également consenti des améliorations au plan de la rémunération et des cotisations au Régime de retraite. Nous félicitons et remercions les Délégués André Rioux et Serge Dunn pour leur excellent travail et leur contribution au processus de négociation.

Observateurs des pêches de la région du Golfe

À la suite de la conclusion de l'entente avec Biorex Québec, nous communiquerons avec les observateurs du Nouveau-Brunswick, de l'Île du Prince Édouard et de la Nouvelle-Écosse et des négociations débuteront avec Biorex Région du Golfe dès que les propositions des membres auront été reçues. Le comité de négociation apportera la même détermination à conclure une entente qui répond aux besoins des membres.

L'avenir du programme des observateurs des pêches et la sécurité en mer

L'édition de décembre du Marin canadien soulignait les préoccupations des observateurs sur leur avenir à la suite de l'annonce que le gouvernement libéral considérait confier la gestion du programme des observateurs de pêches aux pêcheurs et aux associations de pêcheurs. À la suite du changement de gouvernement, ce projet a été suspendu par le gouvernement conservateur. L'incertitude demeure une préoccupation pour tous les observateurs et nous

sommes déterminés à poursuivre notre lutte afin de protéger et maintenir cet excellent programme reconnu internationalement pour la protection de nos stocks de poissons et pour protéger l'avenir des observateurs de pêches.

En Colombie-Britannique

Le 22 août, le Vancouver Sun rapportait que selon les données de WorkSafeBC et du Bureau de la sécurité des transports du Canada, entre 1975 et 2005, 66 pêcheurs ont perdu la vie et 157 bateaux de pêche ont chaviré sur la Côte Ouest. L'article mentionne que les facteurs qui contribuent aux naufrages est la conception inadéquate des navires, des pratiques d'entretien insuffisantes, des modifications apportées aux bateaux, des pratiques d'exploitation inadéquates ou une combinaison de ces facteurs.

Bien que les statistiques sur le nombre de tels incidents entraînant des pertes de vie sur la Côte Est ne sont pas relevées, tout indique qu'ils sont heureusement très rares. Nous croyons que les dispositions sur la sécurité en mer prévues dans les conventions collectives des observateurs contribuent non seulement à la sécurité de ceux-ci mais également à la sécurité de tout le personnel du secteur des pêches sur la Côte Est.

Autres négociations

Nous négocierons au cours des prochains mois avec la Société des traversiers du Québec (S.T.Q.) pour le renouvellement de conventions collectives comprenant les membres à l'emploi des traversiers de l'Île aux Coudres et de Matane.

Les restrictions imposées par l'infâme Loi 142 adoptée par le gouvernement du Québec et imposant les augmentations salariales maximales jusqu'en 2010 n'aideront pas le processus de négociation.

Gestion Yves Harrison a obtenu le contrat de gestion de la cafétéria à bord du Camille Marcoux pour une durée de cinq ans et nous prévoyons entreprendre les négociations en octobre.

En ce qui a trait à Relais Nordik, nous avons eu de nombreuses discussions sur des sujets variés avec la direction mais la lenteur du gouvernement à annoncer officiellement l'octroi du contrat de longue durée à cette filiale de Groupe Desgagnés nous empêche de finaliser les négociations.

Griefs soumis à l'arbitrage

Nous attendons la confirmation des dates prévues pour l'audition d'un grief collectif déposé par les membres à l'emploi du Camille Marcoux relativement aux changements par l'employeur de pratiques établies de travail. Un grief collectif déposé au nom des membres d'équipage de CTMA touchant également des changements dans les pratiques établies de travail est prévu fin septembre.

Des emplois, des emplois et encore des emplois!

Les opportunités d'emploi ont été nombreuses dans les salles d'embauche du S.I.U. tout au long de l'été. Tous les membres qualifiés désirant travailler ont été comblés. De nouveau, la disponibilité d'emplois rémunérateurs se maintiendra durant l'automne. Un plus grand nombre de voyages dans l'Arctique auront été complétés cette année par rapport aux années passées. Groupe Desgagnés connaîtra sa meilleure année dans le Nord depuis les 25 dernières années. Le Camilla Desgagnés fera quatre voyages dans le Nord alors que les Cécilia, Anna et Maria Desgagnés feront tous trois voyages.

Tous les navires du Groupe Desgagnés sont en activité sur les Grands Lacs ou sur la Côte Est alors que toutes les divisions du Groupe Océan bourdonnent d'activité. Le traversier Joseph Savard de la S.T.Q. desservant St-Joseph de la Rive et l'Île aux Coudres passera une bonne partie de l'automne au chantier maritime de l'Île aux Coudres exigeant de nombreuses heures de travail pour les membres du S.I.U. qui y travaillent.

De nombreux navires de C.S.L., Algoma et Rigel fréquentent régulièrement le port de Québec.

Autour du Port de Québec

Les projets de ports méthaniers à Cacouna et à Lévis semblent obtenir l'appui de nombreuses sociétés dans la région. À Cacouna, un référendum sur un projet de 650 \$ millions a obtenu l'appui de la population alors qu'à Lévis, 350 dirigeants d'entreprises ont démontré de l'intérêt dans le projet Rabaska d'une valeur de 840 \$ millions. Des armateurs du Québec pourraient bénéficier de la construction de ces terminaux, créant ainsi de nombreux emplois pour des membres du S.I.U.

Profitez de l'automne et travaillez prudemment.



Chantal Bénard, Mélanie Longuépée, Linda Landry, Celine Duclos, François-Xavier Tardif, Linda Cummings, Lisa Miousse



Ray Dufour, Terry Clark, Walter Eggleton, Paul Macdonald, Dave Chaulk



FOUR-YEAR COLLECTIVE AGREEMENT FOR BIOREX QUÉBEC FISHERIES OBSERVERS

After a long and difficult set of negotiations covering Fisheries Observers working for Biorex' Québec Region, a four-year tentative Agreement was reached before a Federal Conciliator.

The agreement has now been submitted for ratification by Biorex Quebec workers and according to the Delegates' and members' comments received to date, the collective agreement meets the members' objectives.

The new agreement provides, among other benefits, full year-round coverage by the Seafarers' Medical Plan for all employees who have completed the probationary period. This new benefit is important for fisheries observers as the majority of them work on a seasonal basis and they will now meet the eligibility requirements. Biorex has also agreed to increases in wages and contributions to the Pension Plan. We congratulate and thank Delegates Andre Rioux and Serge Dunn for their excellent work and their contribution to the negotiation process.

Gulf Region Fisheries Observers

Following the conclusion of the agreement with Biorex Québec, Fisheries Observers working in New Brunswick, Prince-Edward Island and Nova-Scotia will be contacted shortly and negotiations will commence with Biorex' Gulf Region once proposals are received from the members and the Negotiating Committee will apply the same determination to conclude an agreement that meets the members' expectations.

The Future of the Fisheries Observers' Program and Safety at Sea

Last December's edition of the Canadian Sailor reported the Fisheries Observers' concerns about their future following reports that the Liberal Government intended to transfer the administration of the Observers' Program to fishermen and fishermen's associations. Following the change of government, this project has been put on hold by the Conservative Government. The uncertainty remains a concern for all Fisheries Observers and we intend to continue our fight to safeguard and maintain this excellent program which is renowned internationally for the protection of fish stocks and to protect the future of Fisheries Observers.

In British Colombia

On August 22nd, the *Vancouver Sun* reported that according to WorkSafeBC and Transportation Safety Board data, between 1975 and 2005, 66 fishermen lost their lives and 157 fishing vessels capsized on the West Coast. The article states that factors which can contribute to capsize are poor vessel design, poor maintenance practices, vessel modifications, poor operating practices or a combination of these factors.

While statistics on the number of such incidents on the East Coast are not included in this report, it is believed such accidents leading to loss of life are extremely rare in the Maritime Provinces. We also believe that the provisions on safety at sea included in the collective agreements for Fisheries Observers contribute not only to enhance their safety but also the safety of all personnel involved in fisheries activities on the East Coast.

Other Negotiations

The next few months will see us in negotiations with the *Société des traversiers du Québec* (S.T.Q.) for the renewal of collective agreements covering members working aboard ferries in Île aux Coudres and Matane. The restrictions imposed by the infamous Bill 142 adopted by the Government of Quebec and which sets maximum increases in wages until 2010 will not help the negotiation process.

Following the award of a five-year contract to Gestion Yves Harrison for the operation of the cafeteria aboard the Camille Marcoux, we expect to start negotiations in October.

Regarding Relais Nordik, several meetings have been held with management to discuss various issues but the fact the Québec Government is still stalling in officially awarding the long-term contract it had committed to at the beginning of the year (to this subsidiary company of Groupe Desgagnés), it is still not possible to finalize negotiations.

Grievances go to Arbitration

We are awaiting confirmation of the hearing dates for the collective grievance on behalf of members working aboard the Camille Marcoux regarding changes by the employer of established labour practices. A collective grievance on behalf of crewmembers working for CTMA and also regarding changes in established

labour practices is scheduled for arbitration at the end of September.

Jobs, Jobs and more Jobs!

There has been a great opportunity for jobs throughout summer in the S.I.U. hiring halls. All qualified members willing to work had plenty of opportunities to do so. And again this year, the availability of good paying jobs will continue this fall. There are more voyages to the Arctic this year than there have been over the last few years; actually, 2006 will be Groupe Desgagnés' most active year in the North for the last 25 years. For example, the Camilla Desgagnés should complete four trips to the Arctic while the Cécilia, Anna and Maria Desgagnés will each complete three voyages.

All Groupe Desgagnés vessels are in operation either on the Lakes or on the East Coast and all Groupe Océan's divisions are teeming with activity. The ferry Joseph Savard operated by the S.T.Q. between St-Joseph de la Rive and Île aux Coudres will spend most of the

fall at Groupe Océan's Île aux Coudres shipyard for major work that will require lots of work for S.I.U. members at the shipyard.

Many C.S.L., Algoma and Rigel vessels trade regularly in the Port of Québec and provide excellent job opportunities to S.I.U. members.

Around the Port of Québec

The projects for the creation of liquefied natural gas tanker terminals in Cacouna and Lévis appear to be supported by many companies in these regions. In Cacouna, the local population voted by referendum in favour of the \$650 million project while in Lévis, 350 manufacturers and contractors are showing interest in the \$840 million project bearing the name Rabaska. Shipowners operating in the Province of Quebec could benefit greatly from the construction of these tanker terminals resulting in the creation of many jobs for S.I.U. members.

Enjoy the fall season and work safely.



Michel Poirier, Jean-Louis Tremblay, Stéphane Lauzé, Claude Levesque, Fernando Montealegre, Mario Tremblay



Léon Langford, Mathieu Turbide, Jean Turbide, André Richard, Léon Arseneau



Jim GIVEN

VICE-PRESIDENT GREAT LAKES
AND INLAND WATERS



VICE-PRÉSIDENT GRANDS LACS
ET EAUX INTÉRIEURES

Victory on the Picket Line

On August 16th the S.I.U. set up a picket on the Sarah Spencer in Sarnia harbor in order to protect our jobs.

The Sarah Spencer was owned by Great Lakes Transportation Company from Halifax and the vessel still had two years left on a collective agreement with the S.I.U.. After months of trying to contact the new owners to discuss getting S.I.U. members on the vessel it became apparent that we were banging our heads against the wall. Something had to be done so the S.I.U. Executive Board made a decision to picket the vessel in Sarnia.

In the early morning hours of August 16th members of the S.I.U. set up a picket line blocking the entrance

to the Government Warf in Sarnia, stopping work on the Sarah Spencer. Fraser Marine, Shelly Marine and Allied Marine, who have a contract to do over 4 million dollars in repairs refused to cross the S.I.U. picket line and work was halted on the vessel. The employees of these companies understood the reason for the picket and in a show of support packed up there tools and left the area. It is worth noting that Shelly Marine and Allied Marine are non-union companies but the employees work closely with S.I.U. members on most of our contracted vessels and

therefore made a decision based on respect for the S.I.U. membership.

After 10 days of round the clock pickets the owners of the Sarah Spencer contacted the S.I.U. in Montreal and a new collective agreement was signed.

Chris Chaulk
Jeremy Pope
Adam Billard
Allison Skeard
Keith Cociani

Gavin Snook
Mike Leamon
Rick Keeping
Calman Francis

Thanks Sarnia

We must also thank the people of Sarnia. Not an hour went by that someone did not stop by the picket line with words of support. Sarnia is a great union town and we had everyone willing to help. From Boilermakers to Carpenters, from Teamsters to Operating Engineers, from Steelworkers to CUPE and PSAC and the list goes on. The Mission to Seafarers made a regular visit to the picket line offering newspapers, coffee and whatever else they could do for us. The crew of the Coast Guard vessel "Samuel Risley" opened their ship to us for coffee and a place to get out of the heat; several of the crew of the Risley came up through the ranks of the S.I.U.. The Sarnia and District Labor Council made several trips to the picket line offering support and encouragement. On behalf of the Seafarers International Union Executive and Membership we thank each and every one of you who made the effort to drop by and offer support.

A day on the picket line

Members of the S.I.U. from all across the Country maintained the Sarah Spencer picket line 24 hours a day. Represented on the picket line were members from British Columbia, Ontario, Nova Scotia and Newfoundland. It truly showed the cross-country nature of our union. Members from everywhere, standing tall and fighting for the jobs that are ours.

Standing a picket line is no easy job. Members had to be prepared at all times in order to keep the message strong and also be vigilant for strike breakers and scab workers. Long shifts followed by a short rest period were the order of the day. S.I.U. members showed our true strength by manning the line round the clock with no complaints. The S.I.U. flags were flown proudly from one end of the line to the other.

Our special thanks go out to the following S.I.U. members who stood the line for the S.I.U.

More Victories

The success of the picket of the Sarah Spencer was a hard fought victory and one that we should use to gain momentum and move forward. As S.I.U. members we belong to a very strong and proud union. The S.I.U. team is unlike any other. From Coast to Coast we have the hardest working and most dedicated team in the union movement today. We have the power to flex our muscle on the waterfront when it is needed and we have the most well trained and dedicated staff to win victories in the boardroom.

At a time when we are facing our toughest negotiations in recent memory we can all be confident that no matter what the outcome we have the resources to be victorious and the guts to take a stand!!

Safe Sailing!!!



SARAH SPENCER

George Devoe, Matthew Benson, Anthony Connolly, George Herritt, Randy Puddester, Art Herritt

Autres victoires

Le succès de la ligne de piquetage à Sarnia résulte d'une dure lutte et a été bien mérité; et nous devons en profiter pour aller de l'avant. En tant que membres du S.I.U., nous adhérons à un syndicat très puissant et fier. L'équipe du S.I.U. est incomparable. D'un océan à l'autre, nous comptons sur une équipe qui est la plus laborieuse et motivée du monde ouvrier. Au besoin, nous pouvons faire jouer nos muscles sur les quais et nous avons un personnel aguerri et dévoué lors de négociations.

Alors que nous faisons face aux plus difficiles négociations des dernières années, nous pouvons avoir confiance de posséder les ressources pour remporter la victoire et le courage d'affirmer notre fierté.

Travaillez prudemment.



Gavin Snook, Keith Cociani, Mike Leamon



Rick Keeping, Ryan Bergeron, Allison Skeard, Jim Krecichwost, Seward Herritt



Jim GIVEN

VICE-PRÉSIDENT GRands Lacs
ET EAUX INTÉRIEURES

VICE-PRÉSIDENT GREAT LAKES
AND INLAND WATERS

Victoire sur la ligne de piquetage

Le 16 août, le S.I.U. a établi une ligne de piquetage devant le Sarah Spencer à Sarnia afin de protéger nos emplois.

Le Sarah Spencer appartenait à Great Lakes Transportation Company de Halifax et une convention collective était en vigueur avec le S.I.U. pour deux autres années. Après avoir tenté durant des mois de communiquer avec les nouveaux propriétaires afin d'assurer le retour de membres du S.I.U. à bord, il devint évident que toute tentative était futile. Le Conseil d'administration du S.I.U. décida alors d'ériger une ligne de piquetage à Sarnia.

Aux premières heures le 16 août, des membres du S.I.U. érigèrent une ligne de piquetage, bloquant l'entrée au quai du gouvernement à Sarnia et arrêtant le travail sur le Sarah Spencer. Les compagnies Fraser Marine, Shelly Marine et Allied Marine sous contrat pour effectuer des travaux de 4 millions sur ce navire refusèrent de franchir la ligne de piquetage et tout travail fut arrêté. Les employés de ces compagnies comprirent la raison de

notre action et en guise d'appui, ils quittèrent les lieux. Il faut souligner que les employés de Shelly Marine et de Allied Marine ne sont pas syndiqués mais ils travaillent étroitement avec des membres du S.I.U. sur la plupart des navires sous contrat avec notre Syndicat et ils décidèrent de respecter les membres du S.I.U.

Après dix jours de piquetage continu, les propriétaires du Sarah Spencer communiquèrent avec le S.I.U. à Montréal et une nouvelle convention collective fut conclue.

Une journée sur la ligne de piquetage

Des membres du S.I.U. de Colombie-Britannique, Ontario, Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve ont participé 24 heures par jour à la ligne de piquetage du Sarah Spencer et démontrent le caractère national de notre Syndicat. Des membres

provenant de diverses régions ont lutté pour sauvegarder nos emplois. Participer à une ligne de piquetage n'est pas de tout repos. Les membres devaient être vigilants et prêts à affronter des briseurs de grève. Les membres ont démontré leur détermination en restant en poste 24 heures sur 24, sans se plaindre. Les drapeaux du S.I.U. ont flotté fièrement d'un bout à l'autre de la ligne de piquetage et nous remercions sincèrement les membres du S.I.U. pour leur appui, notamment :

Chris Chaulk	Gavin Snook
Jeremy Pope	Mike Leamon
Adam Billard	Rick Keeping
Allison Skeard	Calman Francis
Keith Cociani	

Merci Sarnia

Nous remercions également la population de Sarnia. À tout moment,

des gens s'arrêtaient pour transmettre des mots d'encouragement. Sarnia est une ville favorable aux syndicats et tous voulaient nous aider. Des chaudronniers aux menuisiers, des camionneurs aux conducteurs de machines fixes, des travailleurs de l'acier aux membres de l'AFPC ainsi que de nombreux autres. L'organisme Mission to Seafarers a régulièrement visité nos membres offrant café, journaux et toute aide nécessaire. L'équipage du Samuel Risley de la Garde côtière nous a invité à bord et a offert du café ainsi qu'un moment de repos à l'abri de la chaleur; plusieurs membres d'équipage du Risley ont été membres du S.I.U. dans le passé. Le conseil ouvrier de Sarnia a rencontré nos membres à plusieurs reprises offrant leur appui et leur encouragement.

Au nom des dirigeants et des membres du S.I.U. nous remercions tous et chacun pour leur appui.

S.I.U. members on the picket line / Membres du S.I.U. sur la ligne de piquetage



Ryan Bergeron, Stewart Kendall



Bruce Bryan, Jeff MacPhee, Jim Krecichwost



Marty Petite



S.I.U. members got support from members of the Coast Guard (CG) - Les membres du S.I.U. ont eu l'appui de membres de la Garde côtière (CG). From left to right/de gauche à droite: Rick Keeping (S.I.U.), Jana Lorbetski (CG), Adam Billard (S.I.U.), Tom Baxter (CG), Jeremy Pope (S.I.U.), Brad Edwards (CG), Paul Armstrong (CG), Allison Skeard (S.I.U.), Chris Chaulk (S.I.U.), Seward Herritt (S.I.U.), Signe Gottfredsen (CG), Greg Sepetdjian (CG).



Canada's North has it all ! Opportunities, Opportunities, Opportunities!

As Northern Transportation Company Limited (NTCL) grows

Opportunities in the coming decades will be tied to the raw resources being gobbled up by emerging and already energized economies around the world.

Diamonds in the central barrenlands, oil and gas in the Beaufort-Delta and Arctic Islands, gold in the Kitikmeot and Kivalliq, tungsten in the Nahanni, uranium in the Thelon Basin and Great Bear Lake, iron ore on Baffin Island, coal beds in the southern Deh Cho and eastern Sahtu.

The sheer size and richness of all these Northern resources, together with increasing demand and rising world prices, make a very good business case for focusing exploration dollars and development capital in Nunavut and the Northwest Territories.

Excellent reserves of gas and oil

The proposed \$7 billion Mackenzie Valley pipeline will unlock trillions of cubic feet of natural gas. Much more natural gas lays undiscovered, not to mention crude oil, which will attract hundreds of millions of exploration dollars.

The industry needs to be able to get to the resources and get them to the market. That means roads and deep water ports. Plans are in the works for both.

A \$280 million deep water port in Bathurst Inlet to open up a supply route through Nunavut and the Northwest Passage has long been proposed by the economic wing of the Kitikmeot Inuit Association.

Wolfden Resources, with an eye to recently acquired deposits of copper, lead, zinc, silver and gold around Izok Lake, Lupin mine and elsewhere in the Kitikmeot, is proposing a road and port of its own at Gray's Bay southeast of Kugluktuk.

The new Conservative government is proposing another deep water port for Iqaluit, one that would have strategic

military value as well as commercial.

In January, NTCL announced its intentions to re-establish its shipping routes to the Kivalliq and in April it won the Government of Nunavut freight contract for the region.

The sealift contract, which carries a five-year term, is worth millions of dollars to shipping companies.

Nunavut Sealink and Supply Inc. (NNSI) were again successful in getting a share of the action. Arctic Co-operatives is NNSI's majority shareholder. Transport Desgagnes, headquartered in Quebec City, is the venture's managing partner. Its main competitor is Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS), owned by regional Inuit corporations in Nunavut and northern Quebec. NEAS is partnered with Transport Nanuk, another Montreal based firm. The Northwest Company and Logistec are behind Transport Nanuk.

Northern Transportation Company Ltd. (NTCL) was also included in the sealift contract. It continues to serve the Kitikmeot but re-emerges in the Kivalliq after an absence dating back to 2002.

Fuel is delivered separately to Nunavut. The existing fuel contracts with Woodward Oil of Newfoundland were extended by the Government of Nunavut until 2007.

NTCL grows

In January 2006, NTCL announced its intentions to re-establish its shipping routes to Rankin Inlet.

In April, the Government of Nunavut announced that NTCL will handle all government freight shipped from the Port of Churchill, Man. for the next five years. In addition, the shipping company is hoping to capture other individual, commercial and industrial Nunavut-bound freight from Churchill.

Northern Transportation Company Ltd. made a push into the east coast last year. The shipping company expanded its operations to Halifax, opening an

office and stationing two Arctic-class supply vessels at the Halifax port to capture some of the east coast oil and gas market and charter orders.

The rising cost of fuel forced NTCL to add a fuel surcharge last year, which will be in effect again this year.

Last summer, the Inuvialuit Development Corporation and the Nunasi Corporation marked 20 years of ownership of NTCL.

Those companies, principal partners of the Inuvialuit and Inuit-owned NorTerra Group, purchased Northern Transportation Company Ltd. (NTCL) from the federal government on July 15, 1985.

The shipping firm has been operating in the North since 1934.

NTCL employs close to 250 people during peak summer season, and has 100 workers during the winter. Approximately 23 per cent of NTCL's workforce is Inuit or Inuvialuit beneficiaries.

The company owns close to 100 barges. About 65 are used regularly for shipping freight and fuel down the Mackenzie River and along the Arctic coast – a total of 5,000 km of waterways.

Headquartered in Hay River, NTCL has other regional offices and terminals in Inuvik, Tuktoyaktuk, Norman Wells, Cambridge Bay, Iqaluit and Anchorage Alaska.

Great opportunities for S.I.U. members

With all that has been detailed above it is not surprising that so many new jobs for SIU members were filled this season. With all the possibility of future work this maybe the beginning of many years of increased job opportunities for SIU members.

This year most of the fleet was fitting out from Hay River which gave Union officers an excellent chance to spend some time with the membership, to mention a few Harvey Johnson, Al

Strickland, Silas Gordon, Ranley Felix, Gaetan Audet, Frank Greene, Thomas Whitear, Feras Najafi-Jam, Paul Hayes, Donald Buckle, Keith Samson, Aidan Turner, Dale Pottie, and Mary Harrison.

Joe Cummings, after years of representing the SIU members as delegate has decided to pass the torch to Chris Coolen. We wish to thank Joe for all his hard work over these many years and to congratulate Chris for taking on the job.

As soon as the Union was made aware of the possibility of the Vessel Keewaiten serving the Eastern Arctic this season and that two NTCL supply ships Jim Kilubuk and Alex Gordon which have been stationed on the east coast for approximately twenty years now, would make a number of trips or work for a number of days in our Union certified area in the Western Arctic and Eastern Arctic we contacted the company for an explanation.

It would seem that a middle manager in a branch office in Halifax apparently ill informed arranged the above contract work for these vessels. The Union (and we hope the company) believes that the membership of our union is committed to further our already excellent working relationship by working with our partners. We know and our members know that your gain is our gain via jobs, benefits and a good work environment.

It is important to note for the membership that once our working partners at NTCL in Hay River realized the error that was made by the branch office they acted quickly to meet with your Union a number of times to determine an equitable settlement and other procedures to warrant against any future errors.

The details of the settlement will not be known prior to press time therefore we will contact the membership via mail as soon as possible.

Wishing you a safe and prosperous season and we'll see you in October!



Thomas Whitear, Dennis Bonnetrouge, Marc Lademann



Lawrence Harley, Silas Gordon



Le Nord du Canada déborde de richesses! Opportunités, Opportunités, Opportunités!

Northern Transportation Company Limited (NTCL) progresse

Il faut prévoir qu'au cours des prochaines décennies, les opportunités seront reliées aux économies émergentes à travers le monde.

Des diamants dans les terres stériles, des réserves de pétrole et de gaz dans la région de Beaufort et Arctic Islands, de l'or à Kitikmeot et Kivalliq, du tungstène à Nahanni, de l'uranium dans le bassin Thelon et à Great Bear Lake, du minerai de fer à Baffin Island, du charbon à Deh Cho et Sahtu.

L'ampleur et la richesse des ressources du Nord combinées à la demande croissante et l'augmentation des prix à travers le monde justifient les investissements dans l'exploration de ces ressources à Nunavut et les Territoires du Nord-Ouest.

Importantes réserves de gaz et de pétrole

Le pipe-line proposé d'une valeur de 7 \$ milliards dans la vallée MacKenzie permettra le développement de trillions de pieds cubes de gaz naturel. D'importantes réserves de gaz et de pétrole sont encore inexploitées.

L'industrie a besoin de ces ressources qui doivent être commercialisées et pour y parvenir des routes et des ports en eau profonde sont à l'étude et devront être construits.

L'association Inuit Kitikmeot propose depuis longtemps la construction d'un port à Bathurst Inlet afin de permettre l'ouverture d'une route d'approvisionnement à Nunavut et au Passage du Nord-Ouest.

Wolfden Resources convoite le développement de dépôts de cuivre, plomb, zinc, argent et or à Izok Lake, Lupin et en d'autres endroits à Kitikmeot et projette de construire une route et un port à Gray's Bay, au sud-est de Kugluktuk.

Le gouvernement conservateur projette de bâtir un port en eau profonde à Iqaluit. Ce port aurait une valeur stratégique tant au plan militaire que commercial.

En janvier, NTCL annonçait son intention de reprendre ses activités à Kivalliq et a obtenu le contrat d'approvisionnement du gouvernement de Nunavut.

Ce contrat de transport d'une durée de cinq ans a une valeur de millions de dollars aux compagnies maritimes.

Nunavut Sealink and Supply, dont le principal actionnaire est Arctic Co-operatives, obtient une part des contrats. Transport Desgagnés de Québec est partenaire et gestionnaire

du projet. Son principal concurrent est Nunavut Eastern Arctic Shipping, propriété de sociétés Inuit à Nunavut et du Nord du Québec qui a une entente de partenariat avec Transport Nanuk, une compagnie de Montréal. Northwest Company et Logistec sont actionnaires dans Transport Nanuk.

NTCL a également obtenu une portion du contrat de transport. La compagnie continue de desservir Kitikmeot et est de retour à Kivallik après une absence de cinq ans.

Le transport de pétrole à Nunavut est assuré en vertu d'un contrat distinct à Woodward Oil de Terre-Neuve. Le contrat a été prolongé jusqu'en 2007 par le gouvernement de Nunavut.

NTCL progresse

En janvier dernier, NTCL a annoncé son intention de reprendre son service à Rankin Inlet.

En avril, le gouvernement de Nunavut annonçait que NTCL assurerait le transport de toutes ses cargaisons provenant du port de Churchill pour les cinq prochaines années. De plus, NTCL espère obtenir d'autres chargements de clients commerciaux à destination de Nunavut.

NTCL a fait une percée sur la Côte Est l'an dernier. La compagnie a étendu ses opérations à Halifax, y ouvrant un bureau et stationnant deux navires de classe Arctique dans le port afin de décrocher des contrats de transport dans le secteur des gaz et pétroles.

L'augmentation du prix du pétrole a obligé la compagnie à ajouter un supplément à ses taux de transport l'an dernier et cette année.

Les sociétés de Développement Inuvialuit et Nunasi sont propriétaires de NTCL depuis 20 ans. Principaux

partenaires de NorTerra Group, elles ont fait l'acquisition de NTCL, qui appartenait au gouvernement fédéral, le 15 juillet 1985.

La compagnie NTCL poursuit ses activités dans le Nord depuis 1934. Elle emploie près de 250 personnes durant la période de pointe de l'été et environ 100 personnes durant l'hiver. Environ 23 % du personnel sont d'origine Inuit ou Inuvialuit.

La compagnie possède près de 100 barges dont environ 65 servent au transport de cargaisons sur la rivière MacKenzie et le long de la Côte de l'Arctique, un réseau s'étendant sur 5 000 km.

Ses quartiers généraux sont établis à Hay River et elle possède des bureaux régionaux et des terminaux à Inuvik, Tuktoyaktuk, Norman Wells, Cambridge Bay, Iqaluit et Anchorage en Alaska.

Excellentes opportunités pour les membres du S.I.U.

Considérant toutes ces activités au Nord, il ne faut pas se surprendre qu'un si grand nombre de nouveaux emplois ont été offerts aux membres du S.I.U. durant cette saison. Il faut prévoir que de plus en plus de nouvelles opportunités d'emploi seront offertes dans l'avenir.

La plupart des navires de NTCL ont débuté leur saison à Hay River, permettant aux officiers du S.I.U. de rencontrer plusieurs membres incluant Harvey Johnson, Al Strickland, Silas Gordon, Ranley Felix, Gaetan Audet, Frank Greene, Thomas Whitear, Feras Najafi-Jam, Paul Hayes, Donald Buckle, Keith Samson, Aidan Turner, Dale Pottie et Mary Harrison.

Après avoir représenté les membres du S.I.U. durant de nombreuses années à titre de

Délégué, Joe Cummings a décidé de passer le flambeau à Chris Coolen. Nous remercions Joe pour son excellent travail durant tant d'années et félicitons Chris pour sa nomination.

Lorsque le S.I.U. a appris que le navire Keewaiten pourrait être exploité dans l'Arctique de l'Est cette saison et que les navires d'approvisionnement Jim Kilubuk et Alex Gordon qui étaient sur la Côte Est depuis près de 20 ans feraient un certain nombre de voyages ou seraient exploités un certain nombre de jours dans la région accréditée à notre Syndicat dans l'Arctique de l'Ouest et l'Arctique de l'Est, nous avons communiqué avec la compagnie.

Tout indique qu'un dirigeant intermédiaire au bureau régional d'Halifax, qui semble t-il était mal informé, a conclu un contrat pour ces navires. Le Syndicat (et la Compagnie également nous l'espérons) croit que les membres du S.I.U. prennent l'engagement de promouvoir nos excellentes relations de travail en collaborant avec nos partenaires. Le Syndicat et ses membres savent que tous profitent de cette collaboration par des emplois, des avantages et un bon milieu de travail.

Il est important de souligner qu'immédiatement après avoir appris cette erreur de leur bureau régional, les dirigeants de NTCL à Hay River se sont empressés de rencontrer des représentants du S.I.U. afin de déterminer un règlement équitable et des procédures afin d'empêcher de telles erreurs dans l'avenir.

Les détails du règlement ne sont pas connus au moment d'aller sous presse et nous communiquerons par la poste avec les membres dans les meilleurs délais.



Brent Perry, Pearce Gillard, Fred Thorne, John Ryan, Donny Buckle



Jim MEREDITH

VICE-PRESIDENT WEST COAST



VICE-PRÉSIDENT CÔTE OUEST

VICE-PRÉSIDENT CÔTE OUEST

MEMBERS RATIFY AGREEMENT WITH THE WASHINGTON GROUP

After a short but tough set of negotiations with the Washington Marine Group which almost ended in applying for conciliation but was averted by the quick thinking and skill of the Union and the Negotiating Committee of Bill Woods, Pete Billaux, and Syd Brown-John by simply asking how may we achieve the comprehensive proposals that have been requested by our members? The Company replied that the only way that we would be able to gain the considerable number of proposals put forward would be for us to consider the Company's proposal of a long term contract of seven years.

Seven year agreement

After much deliberation by the Union's Negotiating Committee – weighing the importance

of the proposals to the membership such as Post Retirement Benefits, improved Health and Welfare package, improved Seniority Rights the Union's Negotiating Committee concluded that in light of all that would be gained they recommended that members accept a seven year memorandum of agreement.

Great job by the Negotiating Committee

Union officers have had an opportunity to talk with most of the members employed at Cates, Kingcome and Seaforth and the response to the Memorandum of Agreement has been excellent. Members such as Mike Lucarz, Nick Johnston, Jay Melnuk, Bill Fiddis, Orin Hubert, Mike Paddon, and Bob Kebalo (to name a few) made a point of

thanking the Union and the members of the Negotiating Committee for a job well done. Voting was by a mail ballot from July 27 to August 30, 2006. The Tallying Committee reported on August 31, 2006 that the offer was accepted by the majority of the members at Kingcome, Cates, and Seaforth and will take effect October 1st 2006.

Other negotiations ahead

As reported in the last edition the following West Coast companies are scheduled for contract negotiations in the upcoming months. This includes; Valley, Rivtow (SMIT), Lafarge, Harken and Jones Marine.

Fall will soon be upon us! Have a great season and as always work safely.



Bill Woods, Syd Brown-John, V-P Jim Meredith, Peter Billaux
Negotiating Committee - Comité de négociation



Gil Nielson, Mike Paddon, V-P Jim Meredith, Bill Woods
Tallying Committee – Comité de dépouillement du vote

LES MEMBRES RATIFIENT L'ENTENTE AVEC WASHINGTON GROUP

Après une ronde de négociations ardues avec Washington Marine Group qui a presque conduit à un appel à la conciliation, celle-ci a été évitée grâce à la présence d'esprit du Syndicat et du comité de négociation composé de Bill Woods, Pete Billaux et Syd Brown-John en demandant à la Compagnie comment les demandes des membres pouvaient-elles être acceptées. La Compagnie répliqua que le nombre élevé de demandes des membres ne pouvait être accepté que si la proposition de la Compagnie d'une convention d'une durée de sept ans était entérinée.

Entente de sept ans

Après d'intenses discussions au sein du comité du Syndicat et considérant l'importance qu'accordaient les membres à des avantages tels que les prestations à

la retraite, les avantages du régime de santé et de bien-être ainsi que les droits d'ancienneté, le comité de négociation du Syndicat a conclu que considérant les avantages offerts, il recommandait que les membres acceptent la convention collective d'une durée de sept ans.

Excellent travail par le comité de négociation

Les officiers du Syndicat ont eu l'opportunité de rencontrer la plupart des membres à l'emploi de Cates, Kingcome et Seaforth et leur réaction à la convention collective a été excellente. Les membres Mike Lucarz, Nick Johnston, Jay Melnuk, Bill Fiddis, Orin Hubert, Mike Paddon et Bob Kebalo, entre autres, ont tenu à remercier le Syndicat et les

membres du comité de négociation pour un excellent travail. Le vote de ratification fut tenu par la poste entre le 27 juillet et le 30 août et les membres du comité de dépouillement du scrutin ont présenté leur rapport le 31 août à l'effet que l'offre était acceptée par la majorité des membres chez Kingcome, Cates et Seaforth et que l'entente entrerait en vigueur le 1^{er} octobre 2006.

Autres négociations à venir

Des négociations de contrat sont à venir avec d'autres compagnies de la Côte Ouest, notamment, Valley, Rivtow (SMIT), Lafarge, Harken et Jones Marine.

L'automne est à nos portes. Bonne saison et travaillez prudemment.



AROUND THE PORTS

AUTOUR DES PORTS



Jim Given, Ray Fillion

Bob Kebalo

Orin Hubert

Dianne Rattray, Mary Harrison

Robert Molnar



Jay Melnuk

Joe Cummings, Harvey Johnson,
Chris Coolen, Alfred Baker, Al Strickland

Joe Hawkins, John Courtney, Wally Gill

Dan Campbell, Kevin Marsh



Patrick Deveau, Yvon Ouellet, Daniel Richard

Dany Dumas, Christian Cormier, Guy Leblanc

Capt. Despotovich, Myles Fullom



Maryse Blais, Christina Green, Anita Simard

Serge Beaudry, Donald Taylor

Rene Dufour, Norman Shennungnuk, Joe
Crow, Carl Tremblay, Yvon Dufour, Alain
Leduc, Frederic Pagacz, Louis Beaudoin,
Steve Lavoie



Randy Dawe, Charlie Dominix,
Howard Kean, Gavin Andrews

Richard Laplante, Pierre Letendre,
Christian Savard

John Scott, Lance Pynn, Angus Waterman, Greg Pennell,
John Williams, Raymond Tobin



Protégez votre dos!

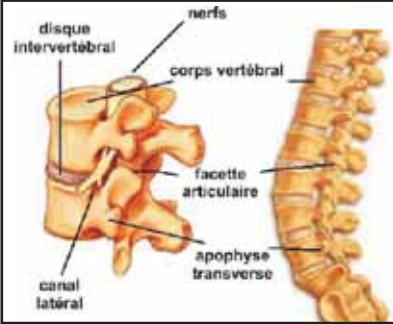
La colonne vertébrale : un échafaudage plus ou moins solide

En posant des gestes aussi simples que de transporter un colis, de conduire votre automobile ou de vous pencher pour nouer vos souliers, vous pouvez soudainement ressentir une douleur au dos, comme si vous receviez un coup de couteau. Votre dos barre : vous restez immobile, incapable de vous redresser et de faire le moindre mouvement. En ces quelques secondes, votre nom s'est ajouté aux milliers d'autres qui souffrent de maux de dos.

Un repos de quelques semaines suffira normalement pour guérir votre dos, mais parfois il faudra recourir à des traitements plus drastiques, comme la traction et la chirurgie. Certains ne s'en sortiront pas. Ils souffriront d'une incapacité permanente et seront dorénavant incapables d'exécuter des travaux exigeants pour leur colonne.

Votre colonne vertébrale est une véritable merveille d'architecture. Elle possède des vertèbres capables de supporter plus d'une centaine de fois leur poids. Celles-ci sont séparées par des disques suffisamment souples pour permettre des flexions et des rotations dans tous les sens, souvent sous une lourde charge. Elles sont creuses pour permettre aux nerfs et aux vaisseaux sanguins de la traverser et elles sont maintenues en place par un ensemble de muscles structuraux capables de fonctionner pendant toute votre vie. Mais votre colonne vertébrale n'est pas à toute épreuve.

Lorsque vous manipulez une charge, la force qu'exercent vos mains est transmise au plancher par l'intermédiaire des poignets, des coudes, des épaules, du tronc, des hanches, des genoux, des chevilles et des pieds. Or, dans cette chaîne d'os et de muscles, le tronc et plus spécifiquement le bas du dos est le maillon le plus faible. Il n'est donc pas surprenant de constater que les lésions dorsales inférieures (LDI) représentent le quart des lésions professionnelles et les deux tiers des lésions attribuables au travail répétitif.



Les maux de dos ordinaires

La majorité des maux de dos sont causés par une simple irritation des muscles. La douleur se localise au cou, dans le haut du dos, au bas du dos (le lumbago) ou descend dans les fesses et les cuisses (la sciatique).

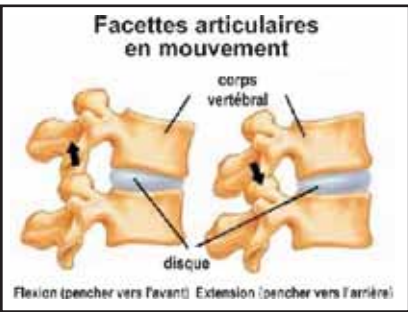
Les événements imprévus et soudains

Lorsque vous perdez l'équilibre, que vous trébuchez sur un objet, que vous tombez ou que vous êtes frappé ou frôlé par un objet, vous sursautez et réagissez afin d'éviter l'accident. Ces réactions corporelles peuvent être très dommageables pour votre dos. Pour éviter ces maux de dos, assurez-vous que votre environnement de travail ne présente pas ce genre d'obstacles.

- Réparez les planchers endommagés.
- Ramassez les débris et les déchets qui peuvent nuire à vos déplacements.
- Évitez de manipuler des objets dans les escaliers.
- Installez des ouvertures automatiques sur les portes.
- N'essayez pas d'arrêter une charge qui tombe.
- Utilisez toujours le bon équipement de manutention.

Le levage occasionnel d'une charge très lourde

Le « claquage de dos » arrive généralement chez les personnes qui ne sont pas habituées à soulever des charges et survient lorsque la charge est trop lourde, inhabituellement légère ou retenue. Ces LDI sont généralement d'origine musculaire mais elles peuvent aussi être très graves si vous êtes exagérément penché ou si vous êtes obligé de faire une rotation du bassin alors que vous êtes penché. Les disques peuvent s'écraser, sortir de leur nid (hernie) ou se déchirer.



- Dans votre emploi, identifiez puis éliminez ou remplacez la tâche la plus stressante pour votre dos.
- Si vous n'êtes pas habitué à forcer, ne soulevez pas de poids supérieur à 23 kg.
- Demandez de l'aide lorsque les charges sont trop lourdes.
- La manutention de charges à la limite de vos capacités corporelles

Le claquage arrive également lorsque vous travaillez aux limites de vos capacités. Certaines personnes sont plus fortes que d'autres, d'autres le sont moins. N'essayez

jamais de manipuler une charge que « vous » trouvez trop lourde et ne surestimez jamais vos forces, même si vous êtes habitué à travailler dur.

- Ne forcez jamais inutilement.
- Ne lancez pas de défis.
- Ne vous croyez pas plus fort qu'un autre.
- Augmentez vos capacités musculaires par des exercices physiques réguliers.
- Augmentez votre capacité aérobique par des exercices de résistance.

Les maux de dos chroniques

Ces LDI chroniques sont différents des maux de dos ordinaires (claquage de dos) et se rencontrent fréquemment chez les personnes qui exécutent des travaux répétitifs. Les disques et une partie des vertèbres sont progressivement détruits et irritent la racine des nerfs qui sortent de la colonne. Au début, la LDI chronique ne présente pas de symptômes : pas de douleur, pas de courbature, pas de gêne. Même les rayons X ne peuvent détecter un disque qui commence à se détruire. Ensuite, la douleur apparaît, plus ou moins subitement, et se répand aux structures avoisinantes selon les nerfs irrités ou abîmés.

Le levage répétitif de charges

Le levage répétitif de charges est la cause la plus connue des LDI chroniques. Le risque de maux de dos est plus élevé si la fréquence de levage est élevée, si la distance de levage est grande, si le poids de la charge est élevé, si elle est prise loin en avant de vous ou ramassée au sol, et si vous êtes obligé de vous étirer ou d'étendre un ou deux bras pour l'attraper, ou de tourner ou de vous pencher avec la charge en mains. Les moyens de prévention à votre disposition sont fort nombreux.

- Si possible, éliminez complètement les travaux répétitifs.
- Automatisez autant que possible les postes à tâches répétitives.
- Utilisez des équipements de manutention mécaniques, comme un diable, un camion élévateur et un convoyeur.
- Réaménagez les postes de travail pour éliminer les postures encombrantes.
- Diminuez le poids des objets manutentionnés.
- Ajoutez des poignées aux objets à manutentionner.
- Utilisez un équipement de protection personnelle, tels une ceinture, un corset, des jambières et un tapis antifatigue.
- Apprenez et appliquez des techniques de levage sécuritaires.



Les autres manutentions répétitives

Le fait de tirer, de pousser, de retenir, de changer la direction d'une charge en mouvement, de lancer ou même de transporter régulièrement des charges occasionne également des LDI chroniques en exerçant un stress sur la colonne et les muscles du dos. Nous retrouvons ici les mêmes facteurs causals que ceux que nous avons décrits pour le levage mais la hauteur du poste de travail semble déterminante.

- Ajustez la hauteur des convoyeurs au niveau de la taille des grandes personnes (environ 100 cm), les petites pouvant monter sur une estrade.
- Soulevez et déposez les objets lourds sur un plan de travail d'au moins 50 cm de hauteur.
- Gardez les tablettes du haut d'une étagère pour les objets légers. La dernière tablette ne devrait jamais dépasser 175 cm.

La position debout ou assise prolongée

Le fait de passer des journées assis devant un bureau ou un écran d'ordinateur peut entraîner des douleurs au cou ou dans le haut du dos, et des douleurs au bas du dos. Les douleurs au cou et au haut du dos sont généralement musculaires et disparaissent après un ajustement ergonomique de votre poste de travail : abaissement de l'écran, ajustement de la chaise, ajustement de la hauteur du clavier, etc.

Par contre, les LDI sont causées par une destruction lente des disques due au basculement du bassin et à l'arrondissement de la colonne vertébrale lorsque vous êtes en position assise. Elles sont encore plus probables si vous devez manipuler des charges lorsque vous êtes assis.

- Assurez-vous d'avoir une bonne chaise.
- Ajustez l'angle du dossier entre 110° et 120° vers l'arrière et installez un rembourrage de 5 cm d'épaisseur au niveau des reins.
- Évitez d'étirer les bras pour prendre une charge. Levez-vous.

La conduite d'un véhicule

Associée aux vibrations continues de la route, la position assise est très dure pour la colonne. Ces LDI sont causées à la fois par l'arrondissement du dos et par la fatigue et le ramollissement des disques et des ligaments des muscles soumis aux vibrations.

- Essayez de ne pas maintenir les pieds dans les airs. Reposez-les fréquemment et, si possible, gardez les talons au sol.
- Supportez votre dos en ajustant l'angle et la hauteur du rembourrage du dossier.
- Installez des amortisseurs sous le siège.
- Ne sautez pas en bas de la cabine. Utilisez les marches.
- Lors des pauses, étirez-vous lentement, relaxez les muscles de votre dos et surtout, marchez.

Les travaux lourds

Certains travaux exigent une dépense métabolique au-delà de la limite normale que la majorité des individus peuvent fournir : ambiance chaude, mouvements rapides, travail de tous les membres, manutention de lourdes charges, montée d'escaliers, etc. Nous ne savons pas encore très bien pourquoi les travaux lourds occasionnent plus de maux de dos (lumbago, sciatique et LDI chronique) que les travaux légers : sans doute à cause du stress postural et de la fatigue.

- Réduisez les charges de travail.
- Évitez les charges statiques.
- Ventilez le poste de travail afin de réduire la température.
- Augmentez le nombre de pauses et leur durée.
- Augmentez l'espace nécessaire aux mouvements.
- Portez des vêtements légers.
- Procédez à une période de réchauffement musculaire avant de commencer à travailler.

Autres troubles associés aux maux de dos

On oublie trop fréquemment que les maux de dos arrivent rarement seuls. La manutention répétitive peut aussi causer d'autres genres de blessures. À maintes reprises, les maux de dos s'accompagnent de lacérations, d'écrasements et de fractures causés par les surfaces rugueuses, la chute des objets, la chute de l'opérateur et les heurts. Le stress musculo-squelettique est également dommageable pour d'autres ensembles d'articulations et de muscles du corps humain, principalement pour ceux du cou, des épaules, des coudes, des genoux, des hanches et des doigts. La fatigue peut aussi se mettre de la partie et entraîner une augmentation du rythme cardiaque et de la pression sanguine et parfois des troubles respiratoires.

Votre apport personnel

Toute proportion gardée, les maux de dos sont plus fréquents chez les femmes et les personnes âgées. Nous ne pouvons pas y faire grand-chose. Par contre, vous pouvez réduire le risque de mal de dos si vous vous maintenez en forme par des exercices physiques et aérobiques réguliers, si vous augmentez votre force musculaire, surtout celle des abdominaux, et si vous adoptez de bonnes techniques de levage. Mais ne vous leurrez pas : c'est surtout en réaménageant votre poste de travail, en réduisant les charges et les rythmes de travail et en utilisant des équipements de manutention que vous réduirez le plus les risques de maux de dos.

©Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, 2003
No de catalogue : L31-99/2003
ISBN 0-662-67591-6

Protect Your Back!

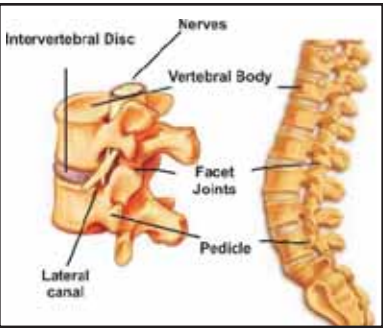


The spinal column: A more or less solid structure

Doing things as simple as carrying a parcel, driving your car or bending over to tie your shoes can cause you to feel sudden back pain, as if you've been stabbed in the back. Your back locks up and you're immobilized, unable to straighten up or make the slightest movement. In just these few seconds, you have joined the thousands of others who suffer from back pain.

A few weeks of rest is usually all it takes for your back to recover but sometimes more drastic treatments are required, such as traction and surgery. Some people never recover. They are left with a permanent disability and from then on are unable to perform any strenuous work involving their spine.

Your spinal column is truly an architectural marvel. It is made up of vertebrae that are able to support more than one hundred times their own weight. These vertebrae are separated by discs flexible enough to allow for flexion and rotation in all directions, often under the stress of a heavy load. The vertebrae are concave to allow the nerves and blood vessels to pass along the spine and they are held in place by a group of structural muscles that are designed to function throughout your life. But your spine is not solid as a rock.



When you handle a heavy load, the force exerted by your hands is transmitted to the floor through your wrists, elbows, shoulders, trunk, hips, knees, ankles and feet. In this interconnected system of bones and muscles, the trunk and more specifically the lower back is the weakest link. It is not surprising, then, that low back injuries (LBI) account for one quarter of all occupational injuries and two thirds of repetitive work injuries.

Ordinary back pain

Most backaches are caused by simple muscle irritation. The pain is localized in the neck, upper back or lower back (lumbago), or spreads down into the buttock and thigh areas (sciatica).

Unexpected or sudden events

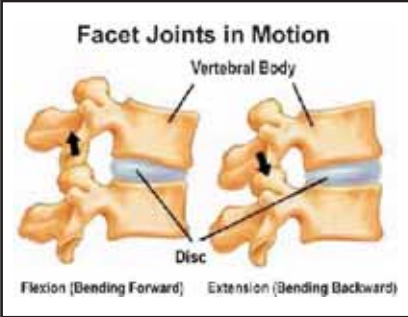
When you lose your balance, trip over an object or fall down, or when you are struck or grazed by an object, you jump and react in order to avoid an accident. These bodily reactions can be very damaging to your back. To avoid any onset of back pain, make sure that your work environment is free of these kinds of obstacles.

- Repair damaged floors.
- Pick up garbage and debris that could get in your way.
- Avoid handling objects on stairs.
- Install automatic door openers.
- Do not try to stop a falling object.
- Always use proper material handling equipment.

Occasional lifting of heavy loads

"Back strain" generally affects those who are not used to lifting loads, and occurs when the load is too heavy, unusually light or when it is held onto. These LBI are generally of muscular origin but they can also be very serious if you are bent over too far or if you must rotate your lower back while in a bent position. The discs can be crushed, protrude (hernia) or tear.

- Identify the job task that puts the most stress on your back and then either eliminate it or replace it.
- If you are not used to exertion, do not lift objects over 23 kg.
- Ask for assistance if loads are too heavy.



Handling loads at your maximum physical capacity

A strain can also occur when you are working at your maximum capacity. Some people are stronger than others, while others are not as strong. Never attempt to handle a load that "you" find too heavy and never overestimate your strength, even if you are used to doing physically strenuous work.

- Never exert yourself unnecessarily.
- Do not challenge yourself.
- Do not consider yourself stronger than someone else.
- Increase your muscle strength through regular physical exercise.
- Increase your aerobic capacity through resistance exercises.

Chronic back pain

Chronic LBI is different from ordinary back pain and is frequently seen in individuals performing repetitive work. The discs and portions of the vertebrae gradually deteriorate and irritate the nerve roots exiting from the spine. In the early stages, there are no symptoms: no pain, no stiffness, no discomfort. Not even x-rays can detect a disc that is starting to degenerate. Later, pain develops more or less suddenly and spreads to the adjacent structures depending on which nerves are irritated or impaired.

Repetitive lifting

• Repetitive lifting is the most common cause of chronic LBI. The risk of back pain is higher if you frequently lift loads, if you carry loads over long distances, if the load is heavy, if you carry a load far out in front of you or pick up a load from the floor, and if you must extend or stretch one or both arms out to reach the load or bend or twist while carrying the load. There are many ways to prevent chronic back pain.

- If possible, completely eliminate repetitive work.
- As much as possible, automate jobs involving repetitive tasks.
- Use mechanical handling equipment, such as hand trucks, lift trucks and conveyors.
- Reconfigure workstations in order to avoid awkward positions.
- Decrease the weight of objects handled.
- Add grips to objects being handled.
- Use personal protective equipment, such as belts, braces, leg guards and anti-fatigue matting.
- Learn and apply safe lifting techniques.



Other types of repetitive handling

Pushing, pulling, grasping, changing the direction of a moving load, throwing or even just regularly carrying loads can also cause chronic LBI by exerting stress on the spine and back muscles. Here we find the same causal factors as those described for lifting but the height of the work area seems to be the determining factor.

- Adjust the height of conveyors to the waist level of tall persons (approximately 100 cm); shorter individuals can stand on a platform.
- Lift and set heavy objects down on a work surface at least 50 cm high.
- Keep the top shelves of a shelving unit for lightweight objects. The top shelf should never be higher than 175 cm.

Prolonged sitting or standing

Sitting day after day in front of a desk or computer screen can result in neck pain or upper back pain, as well as low back pain. Neck and upper back pain is generally muscular and disappears after an ergonomic adjustment of your workstation: lowering the screen, adjusting the chair, adjusting the keyboard height, etc.

However, LBI are caused by a slow deterioration of the discs due to pelvic tilt and rounding of the spinal column when you are sitting down. These injuries are even more likely to occur if you must handle heavy objects while sitting.

- Make sure you have a proper chair.
- Adjust the back rest to angle backwards between 110° and 120° and place a 5 cm thick pad at the small of your back.
- Avoid stretching your arms out to reach for objects. Stand up.

Operating a vehicle

When associated with continuous vibrations from the road, sitting is very hard on the spine. LBI are caused by rounding of the back and also by fatigue and softening of the discs and ligaments attached to the muscles that are subjected to such vibrations.

- Try not to keep your feet in the air. Rest them frequently and, if possible, keep your heels on the floor.
- Support your back by adjusting the angle and height of the back rest.
- Install shock absorbers underneath the seat.
- Do not jump out of the cab. Use the steps.
- During breaks, do gentle stretches, relax your back muscles and above all, go for a walk.

Heavy work

Some jobs require a metabolic output that exceeds the normal limit of most individuals: hot environment, quick movements, work using all four limbs, handling heavy loads, climbing stairs, etc. We do not yet fully understand why heavy work results in more back pain (lumbago, sciatica and chronic LBI) than light work, but certainly one reason is postural stress and fatigue.

- Lighten the workload.
- Avoid static loads.
- Ventilate the work area to lower the temperature.
- Increase the number and length of breaks.
- Allow more space for movement.
- Wear lightweight clothing.
- Do a muscle warm-up before starting to work.

Other problems associated with back pain

Too often we forget that backaches rarely occur on their own. Repetitive handling can also cause other types of injuries. Many times, back pain is accompanied by lacerations, crush injuries and fractures caused by uneven surfaces, falling objects, a fall by the operator and impacts. Musculoskeletal stress is also harmful for other joints and muscles in the human body, mainly at the neck, shoulders, elbows, knees, hips and fingers.

Fatigue can also be a factor leading to increased heart rate and blood pressure and sometimes respiratory problems.

What you can do

Relatively speaking, back pain is more frequent in women and the elderly. There is nothing much we can do about it. Still, you can reduce the risk of back pain if you stay in shape through regular physical and aerobic exercise, increase your muscle strength, especially the abdominal muscles, and adopt proper lifting techniques.

But make no mistake: it is primarily by reconfiguring your workstation, lightening loads, slowing down the work pace and using handling equipment that you will most likely reduce the risk of back pain.

©Her Majesty the Queen in Right of Canada, 2003
Cat. No.: L31-99/2003
ISBN 0-662-67591-6



Another Maersk Vessel

More jobs for S.I.U. members

Un autre navire Maersk

Plus d'emplois pour les membres du S.I.U.

The Maersk Detector has now been added to the Seabase fleet. The state-of-the-art supply vessel will be operated on the East Coast to transport supplies to offshore oil industry sites. Built expressly to meet the sometimes harsh conditions off the coast of Newfoundland, the powerful Maersk Detector has the capacity to move drill rigs and platform anchors and it can carry up to 54 people when other means of transportation cannot reach the offshore sites.

Crew accommodations are second to none and crewmembers report their satisfaction with the facilities offered aboard.

Seen here are five S.I.U. members getting ready to board the Maersk Detector.



Mark Picco, Stephen Oldford, Greg Pennell, Fred Royle, Dion Thompson.

Le Maersk Detector a été ajouté à la flotte de Seabase. Le navire à la fine pointe de la technologie sera affecté sur la Côte Est au transport d'approvisionnement aux sites de forage au large des côtes. Construit pour affronter les conditions parfois rigoureuses au large des côtes de Terre-Neuve, le puissant Maersk Detector peut déplacer des installations de forage et des ancres de plate-forme et transporter jusqu'à 54 personnes quand d'autres modes de transport ne peuvent atteindre les sites de forage.

Les quartiers de l'équipage sont insurpassés et les membres d'équipage expriment leur satisfaction des commodités offertes à bord.

La photo nous montre cinq membres du S.I.U. se préparant à monter à bord.



Patrice CARON

PORT AGENT'S REPORT

RAPPORT DE L'AGENT DE PORT



ITF Report

More abuse aboard another FOC vessel

Rapport ITF

Autre abus à bord d'un navire FOC

A few months ago, the ITF inspector in Montreal was informed three sailors originating from the Philippines and working aboard the Porto Cervo, a Flag of Convenience (FOC) vessel registered in Panama, were demanding assistance from the ITF. They had been working for the past 28 consecutive months and they wanted to get paid off and go back to their families.

The Master repeatedly kept telling them they would get off at the next port but he kept on delaying their release from the vessel. When informed the sailors had contacted the ITF, the Master then finally agreed to release the sailors. He offered to pay them off but the sailors realized an amount of \$500 had been deducted every month from their wage account without any valid reason. This amount was very important when we consider the ordinary seaman was earning \$1,350 monthly and the second officer was earning \$2,345 monthly.

Fortunately for the sailors and unfortunately for the Master, the three sailors had kept monthly statements of their wage account for the whole period. With this proof in hand, we were able to assist them recover more than \$42,000 US from the company and the grateful sailors were repatriated at the Company's expense.

This is another example of the abuse suffered by many sailors working aboard Flag of Convenience vessels. In many cases, sailors stranded in a foreign country accept whatever money the company or the Master offers them and they pay their way home, relieved to disembark from the shameful rust-buckets called Flag of Convenience vessels.

Il y a quelques mois, l'inspecteur ITF à Montréal apprit que trois marins originaires des Philippines et travaillant à bord du Porto Cervo, un navire sous registre de convenance (FOC) de Panama, demandaient l'aide de l'ITF. Ils travaillaient à bord de ce navire depuis 28 mois consécutifs et ils désiraient recevoir leurs salaires et retrouver leur famille.

Le capitaine leur répétait qu'ils pourraient quitter le navire au prochain port mais il retardait sans cesse leur départ. Ayant appris que les marins avaient communiqué avec l'ITF, le capitaine accepta de libérer les marins. Il offrit de les payer mais les marins réalisèrent qu'un montant de 500 \$ était déduit de leurs salaires à tous les mois. Ce montant est important si l'on considère que les matelots ordinaires gagnaient 1 350 \$ par mois alors que le deuxième officier recevait 2 345 \$ par mois.

Heureusement pour les marins et malheureusement pour le Capitaine, les marins avaient conservé leurs relevés de salaires durant tout le temps à bord. Grâce à cette justification, nous avons pu les assister à recouvrer plus de 42 000 \$US de la compagnie et les marins reconnaissants ont été rapatriés dans leur pays natal aux frais de la compagnie.

Cette situation offre un autre exemple des abus infligés à plusieurs marins travaillant à bord de navires sous registre de convenance. Dans de nombreux cas, les marins en détresse dans un pays étranger acceptent l'argent offert par la compagnie ou le capitaine et ils retournent chez eux à leurs frais, heureux de débarquer de ces rafiots sous registre de convenance.

SEPTEMBER 2006 SEPTEMBRE



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

President / Président
Roman Gralewicz

Executive Vice President / Vice-Président exécutif
Michel Desjardins

Secretary-Treasurer / Secrétaire-trésorière
Désirée Gralewicz

Medical Plan Representative / Représentante du Régime médical
Lana Smyth

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

Union Offices / Bureaux du Syndicat

**Headquarters /
Quartiers Généraux**
1333 rue St-Jacques
Montréal, Québec. H3C 4K2
Tél (514) 931-7859
Fax (514) 931-3667

**Records Department /
Services des dossiers**
9300 Henri-Bourassa Ouest
Suite 280
Montreal, QC, H4S 1L5
Tél (514) 931-7859
Fax (514) 931-3667

Newfoundland / Terre-Neuve
Patrice Caron
354 Water Street
St. John's
NFLD,
A1C 5P3

Québec
Michel Galarneau
240 Chemin Ste-Foy
Québec, Qué. G1R 1T3
Tél (418) 529-6801
Fax (418) 529-3024

Thorold
Jim Given
70 St.David S. East
Thorold, Ont. L2V 4V4
Tél (905) 227-5212
Fax (905) 227-0130

Vancouver
Jim Meredith
Suite 301
1620 West, 8th Avenue
Vancouver, B.C. V6J 1V4
Tel (604) 687-6699
Fax (604) 687-6897