



More jobs for S.I.U. members with the addition of two new vessels

D'autres emplois pour les membres du S.I.U. grâce à l'ajout de deux nouveaux navires



The Rosaire A. Desgagnés is the latest addition to Groupe Desgagnés' fleet. A tweendeck Lo-Lo (lift on-lift off) cargo vessel, it is equipped with two 120 mt cranes capable to lift 240 mt in tandem.

The vessel is named the Rosaire A. Desgagnés in honour of Captain Rosaire Desgagnés, a well-known and much respected figure in the Canadian Maritime Industry who has made an outstanding contribution to the success of Groupe Desgagnés; and also to the memory of Rosaire A. Beaulieu, father of Louis-Marie Beaulieu, the majority shareholder of Desgagnés.

The Rosaire A. Desgagnés will mainly be trading in the Eastern Arctic during the summer months and will be chartered out to the international market during the rest of the year.

Le Rosaire A. Desgagnés est la toute nouvelle addition à la flotte du Groupe Desgagnés. Un cargo à entrepont Lo-Lo (à manutention verticale), il est équipé de deux grues de 120 tm pouvant soulever 240 tm en tandem.

Le navire porte le nom Rosaire A. Desgagnés en l'honneur du Capitaine Rosaire Desgagnés, une personnalité bien connue et hautement respectée dans l'industrie maritime et qui a contribué fortement aux succès du Groupe Desgagnés, et également à la mémoire de Rosaire A. Beaulieu, père de Louis-Marie Beaulieu, actionnaire majoritaire de Desgagnés.

Le Rosaire A. Desgagnés sera exploité principalement dans l'Arctique de l'Est durant les mois d'été et il sera affrété en service international durant les autres mois de l'année.



Groupe Océan has added a new vessel to its fleet. A state-of-the-art 5,000 BHP tugboat propelled by two Z-drive propellers, it features a Class 1 firefighting equipment and an Ice Class 1A hull.

Groupe Océan has christened its new tugboat, the Océan Raymond Lemay, in honour of Mr. Raymond Lemay, one of the most important figures in the Canadian maritime industry. (See page 3 for more details)

Groupe Océan a ajouté un nouveau navire à sa flotte. Un remorqueur de fine pointe de 5 000 BHP propulsé par deux hélices de type Z-Drive, il est équipé d'un système de lutte contre les incendies de classe 1 et sa coque est classée Glace 1A.

Groupe Océan a nommé son nouveau remorqueur l'Océan Raymond Lemay, en l'honneur de M. Raymond Lemay, l'une des plus importantes personnalités de l'industrie maritime canadienne. (Voir en page 3 pour de plus amples détails).



The challenge of changing times

The maritime industry has changed drastically over the last two decades. Most of the traditional bulkers, the reliable vessels that for a long time traded regularly between Thunder Bay and the ports of Montreal and Quebec City have been replaced by technologically advanced self-unloaders.

The new vessels allow faster turn-around and less down-time being loaded and unloaded more rapidly, more efficiently and of great importance to seafarers and employers, more safely.

At the same time, the cargoes carried by Canadian vessels have also changed. While for years, many vessels were mainly carrying grain from the Lakehead to ports on the St. Lawrence where their cargoes would be transferred onto large deep sea vessels for delivery to European countries, mainly east-European countries.

The dependency on grain shipments created problems for the Canadian shipping companies. For many vessels, the high points of our shipping seasons were from the months of March to June, to ship the left-over grain stored in Lakehead elevators over the winter months and the months of October to December with the arrival of new crops. Many bulkers were laid up from July to September and many sailors were idle over the summer months.

The new economy has changed ways of doing things. East-European countries have developed the necessary expertise to grow almost enough grain to meet their needs. The Canadian maritime industry has adapted to the new market conditions. The major shipping companies under contracts with the S.I.U. have developed new markets and now carry a wide variety of cargoes. They have upgraded their fleets, made their vessels more versatile and more efficient.

Upgrading the fleets from bulkers to self-unloaders has required important investments by the shipowners. Several

bulkers have been converted to self-unloaders while others have been widened and the deck and engine departments modernized and made more efficient, requiring investments of millions of dollars. Some shipowners have chosen to purchase new builds at a tremendous cost. A new laker size self-unloader ordered today costs between 50 and 60 million dollars. And you have to plan ahead and wait as the big shipyards in China, Venezuela or Turkey cannot guarantee delivery before at least four years.

Members have adapted to changing times

S.I.U. members have been prepared to meet the new challenges brought by the new technologies and the more sophisticated equipment used on new and modernized vessels. All collective agreements signed with the major employers include provisions for training and upgrading programs through the Seafarers' Training Institute (S.T.I.). Training courses have been made available to members in the deck, engine room, tunnel and galley departments and S.I.U. members have responded with enthusiasm and dedication. They have made the sacrifice of being away from their families during the winter break to attend S.T.I. courses presented in the most-advanced training facilities in Canada and they meet the challenges brought by new equipment aboard today's vessels. The S.I.U. can proudly state that S.I.U. members are amongst the best-trained sailors in the world.

Excellent opportunities to work

S.I.U. members have plenty of opportunities to work. The traditional season has been extended and many vessels now operate almost year-round. With the training they have

received, S.I.U. members have the necessary qualifications to fill various positions efficiently and safely.

Extensive training and the priority given to safety have brought results and S.I.U. members and their employers benefit from the safe environment that has been created aboard ships. Work-related accidents are at an all time low as members are not exposed to hazardous working conditions.

More changes ahead

The superior efficiency of the maritime industry over other modes of transportation is expected to increase even further with the development of new technologies making vessels faster with new drive systems and reduction of frictional resistance in addition to creating less pollution per tonne-mile.

The rapidly expanding industrial centers of China, India, Mexico and South America are creating new markets for Canadian and American manufacturers. Free trade agreements are being concluded and more and more of our products are being sold overseas and transported on vessels.

The growth in international trade by Canadian manufacturers opens new opportunities for the Canadian maritime industry and we can expect this trend to continue in the years ahead.

In most cases, these products can be safely stowed in containers and rapidly brought to final destinations by trucks or the rail system.

The Canadian Shipping Industry has evolved tremendously in the last two decades and the future is promising. Men and women looking for employment offering excellent working conditions, good wages and job security can look forward to a rewarding career by joining the S.I.U.

Le défi d'une ère nouvelle

L'industrie maritime a changé radicalement au cours des deux dernières décennies. La plupart des vraquiers traditionnels, ces navires fiables qui pendant longtemps ont transigé régulièrement entre Thunder Bay et les ports de Montréal et de Québec ont été remplacés par des auto-déchargeurs à la fine pointe de la technologie.

Les nouveaux navires permettent une transition plus rapide et réduisent le temps d'attente en étant chargés et déchargés plus rapidement, plus efficacement et de la grande importance pour les marins et les employeurs, en plus grande sécurité.

Durant cette même période, les cargaisons transportées par les navires canadiens ont également changé. De nombreux navires étaient affectés principalement au transport du grain, à partir de la tête des Grands Lacs aux ports du St-Laurent où leurs cargaisons étaient transférées sur de grands navires de haute mer pour livraison en Europe, principalement dans des pays de l'Europe de l'Est.

La dépendance sur ces cargaisons de grain a créé des problèmes pour les compagnies maritimes canadiennes. Pour plusieurs navires, le temps de pointe était de mars à juin, pour transporter le grain entreposé dans les élévateurs durant les mois d'hiver et d'octobre à décembre avec l'arrivée de nouvelles récoltes. Plusieurs vraquiers étaient attachés de juillet à septembre et de nombreux marins étaient inactifs durant les mois d'été.

La nouvelle économie a changé la situation. Les pays de l'Europe de l'Est ont développé l'expertise nécessaire pour cultiver presque assez de grain pour répondre à leurs besoins et l'industrie maritime canadienne s'est adaptée aux conditions du marché. Les principales compagnies maritimes sous contrat avec le S.I.U. ont créé de nouveaux marchés et transportent maintenant une grande variété de cargaisons. Elles ont amélioré leurs flottes et elles ont rendu leurs navires plus polyvalents et plus efficaces.

La transition des vraquiers aux auto-déchargeurs a nécessité des investissements importants par les armateurs. Plusieurs vraquiers ont été convertis en auto-déchargeurs alors que d'autres ont été élargis et les

départements du pont et de la salle des machines ont été modernisés et rendus plus efficaces, exigeant des investissements de millions de dollars. Certains armateurs ont choisi d'acheter de nouveaux navires à un coût énorme. Un auto-déchargeur neuf destiné au service sur les Grands Lacs coûte entre 50 et 60 millions de dollars. De plus, il faut planifier à long terme puisque les grands chantiers maritimes en Chine, au Venezuela ou en Turquie ne peuvent garantir la livraison avant au moins quatre ans.

Les membres se sont adaptés à ces temps nouveaux

Les membres du S.I.U. ont été préparés afin de relever les défis créés par les nouvelles technologies et l'équipement très avancé que l'on trouve à bord des navires neufs et modernisés. Toutes les conventions collectives signées avec les principaux employeurs comprennent des dispositions pour la présentation de programmes de formation et de perfectionnement par l'Institut de formation des marins (I.F.M.). Des cours de formation ont été offerts aux membres dans les classifications du pont, de la salle des machines, du tunnel et du commissariat et les membres du S.I.U. ont répondu avec enthousiasme et dévouement. Ils ont fait le sacrifice d'être éloignés de leurs familles pendant la période d'hiver pour suivre les cours présentés par l'I.F.M. dans les centres de formation les plus avancés au Canada et ils relèvent les défis que présente le nouvel équipement à bord des navires d'aujourd'hui. Le S.I.U. peut déclarer avec fierté que ses membres sont parmi les marins les mieux qualifiés au monde.

Excellentes opportunités d'emploi

Les membres du S.I.U. ont de nombreuses opportunités d'obtenir du travail. La saison traditionnelle a été prolongée et de nombreux navires sont exploités durant la meilleure partie de la saison. Grâce à la formation qu'ils ont reçue, les

membres du S.I.U. ont les qualifications requises pour combler divers postes avec efficacité et en toute sécurité.

L'excellente formation et la priorité accordée à la sécurité ont produit des résultats et les membres du S.I.U. et leurs employeurs tirent bénéfice de l'environnement sécuritaire créé à bord des navires.

Les accidents de travail sont au plus bas niveau car les membres ne sont pas exposés à des conditions de travail dangereuses.

D'autres changements à venir

Il faut prévoir que le rendement supérieur qu'offre l'industrie maritime par rapport aux autres modes de transport augmentera encore grâce au développement de nouvelles technologies rendant les navires plus rapides avec de nouveaux systèmes d'entraînement et la réduction de la résistance de friction en plus de créer moins de pollution par tonne-mille.

Les centres industriels en pleine croissance de la Chine, de l'Inde, du Mexique et de l'Amérique du Sud créent de nouveaux marchés pour les manufacturiers canadiens et américains. De nouveaux traités de libre-échange sont conclus et de plus en plus de nos produits sont vendus outre-mer et transportés sur des navires.

La croissance du commerce international par les fabricants canadiens ouvre de nouvelles occasions pour l'industrie maritime canadienne et nous pouvons prévoir que cette tendance se maintiendra dans les années à venir.

Dans la plupart des cas, ces produits peuvent être rangés en toute sécurité dans des conteneurs et livrés par camions ou le système de transport ferroviaire.

L'industrie maritime canadienne a évolué considérablement au cours des deux dernières décennies et un bel avenir est à prévoir.

Les hommes et les femmes à la recherche d'un emploi offrant d'excellentes conditions de travail, de bons salaires et la sécurité d'emploi peuvent entrevoir une carrière prometteuse en se joignant au S.I.U.



Report on negotiations

We are presently finalizing negotiations with Groupe Océan in Montréal which operates the harbour tugs. We recently filed an application for certification for both licensed and unlicensed seafarers working on the pilot boats in Montreal. The pilot boats are also operated by Groupe Océan Montréal and we expect to negotiate their first agreement in the very near future.

M/V Arctic to return in six months

The M/V Arctic is now in China being completely refurbished over the next six months after which the vessel will return to its regular trade of carrying nickel between Québec and Deception Bay. A tentative agreement has been reached with the company and will be sent by mail to the members employed by Anglo-Eastern for a ballot vote.

This will give Raglen the opportunity to reinforce its dock as, for the first time ever, three CSL self-unloaders will be bringing stone cargos to the Deception Bay facilities. The crews on the Atlantic Erie, Nanticoke and Atlantic Huron will have the unique opportunity of admiring Arctic life.

S.I.U. saddened by loss of Brother Mansfield

An unfortunate accident recently resulted in the death of long-time S.I.U. member Danny Mansfield on the Algomarine.

Safety procedure awareness is forefront in everyone's mind when such incidents occur. Shipboard safety meetings are of the utmost importance and compulsory for everyone and should be applied on a daily basis and in all aspects of your duties.

We sincerely hope and pray that we will never have to live through an incident such as this again.

The Executive Board and membership hereby extend their deepest condolences to Brother Mansfield's family.

In conclusion, we wish to remind everyone to work safely.

Raymond Lemay honoured

Groupe Océan recently honoured Mr. Raymond Lemay by christening their new tugboat, the Océan Raymond Lemay.

Mr. Lemay, one of the most prominent executives in the Canadian maritime industry, is a notable personality in Québec's business community. He was a tremendous influence in the development of the Port of Montréal and was named to the Board of Directors of the Montreal Port Authority before assuming the chairmanship in 1996, a position he would hold until 2005. Among his other career accomplishments in the maritime industry, Mr. Lemay was President and Chief Operating Officer of Canada Steamship Lines from 1980 until 1989.

The vessel is currently in service in the Port of Quebec and its home base will be determined in the coming months.

Rapport des négociations

Nous complétons présentement les négociations avec Groupe Océan à Montréal, la Compagnie qui exploite les remorqueurs du port. Nous avons récemment déposé une demande d'accréditation pour les marins brevetés et non-brevetés qui travaillent sur les bateaux servant au transport des pilotes à Montréal. Ces bateaux sont également exploités par Groupe Océan Montréal et nous comptons négocier leur première convention dans un avenir prochain.

Le M/V Arctic de retour dans six mois

Le M/V Arctic est présentement en Chine où il subit une remise complète en état qui pourrait durer six mois. À son retour, le navire reprendra son service régulier de transport de nickel entre Québec et Deception Bay. Une entente de principe a été conclue avec la Compagnie et elle sera transmise par la poste aux membres à l'emploi de Anglo-Eastern pour leur vote de ratification.

Ceci donnera à Raglen l'occasion de renforcer son quai alors que pour la première fois, trois auto-déchargeurs de CSL transporteront des cargaisons de pierre aux installations de Deception Bay. Les équipages des Atlantic Erie, Nanticoke et Atlantic Huron auront l'occasion unique d'admirer la beauté de la région arctique.

Le S.I.U. attristé par la perte du confrère Mansfield

Un malheureux accident à bord du Algomarine a récemment causé le décès de Confrère Danny Mansfield, membre du S.I.U. depuis de nombreuses années.

La connaissance des procédures de sécurité vient immédiatement à l'esprit de tous quand de tels incidents se produisent. Les réunions de sûreté à bord des navires sont primordiales et obligatoires pour tous et les mesures de sécurité devraient être appliquées quotidiennement et dans tous les aspects de vos fonctions.

Nous espérons et prions ne jamais revivre un autre incident aussi tragique.

Le conseil d'administration et les membres offrent leurs plus sincères condoléances à la famille de confrère Mansfield.

En terminant, nous rappelons à tous de travailler prudemment.

Hommage à Raymond Lemay

Groupe Océan a rendu hommage récemment à M. Raymond Lemay en baptisant leur nouveau remorqueur, l'Océan Raymond Lemay.

M. Lemay, l'une des plus importantes personnalités de l'industrie maritime canadienne, a acquis une réputation enviable dans le milieu des affaires du Québec. Il a joué un rôle important dans le développement du port de Montréal et fut nommé au Conseil de direction de l'Administration portuaire de Montréal. Il fut nommé président du Conseil en 1996, poste qu'il occupa jusqu'en 2005. M. Lemay a également exercé une influence importante dans l'industrie maritime à titre de président et directeur-général de l'exploitation de Canada Steamship Lines de 1980 à 1989.

L'Océan Raymond Lemay est présentement en service dans le port de Québec et son port d'attache sera déterminé au cours des prochains mois.



PHOTO - SYLVAIN GIGUÈRE

Raymond Lemay at christening of Ocean tug named in his honour.

Raymond Lemay lors du baptême du remorqueur de Groupe Océan nommé en son honneur.



SECRETARY-TREASURER'S REPORT

RAPPORT DE LA SECRÉTAIRE-TRESORIERE RAPPOR DE LA SECRÉTAIRE-TRÉSORIÈRE



More training opportunities for S.I.U. members

The upcoming training programs organized by the Seafarers' Training Institute (S.T.I.) offer S.I.U. members new opportunities to upgrade their skills and get jobs. Training is important: In addition to providing new methods of doing their work, training helps members to work more safely.

Again this year, the training programs are presented by highly qualified instructors in some of the best maritime training centers in Canada. Members who have taken S.T.I. courses in the past can testify to the quality of the training programs offered.

Experienced members will find the training programs provide them with opportunities to refresh the knowledge they acquired over the years and to familiarize themselves with new methods to work more efficiently.

For members with less experience, the training programs give them additional opportunities to improve their skills.

The programs offered this year are:

Combined Chemical/Petroleum Tanker Endorsement	September 2007 (To be confirmed)
Able seaman	February 10 to February 15, 2008 February 17 to February 22, 2008
Galley management (basic course)	September 2007 (Dates to be announced) February 2008 (Dates to be announced)
Tunnelman	February 18 to February 22, 2008
Electrician	February 18 to February 22, 2008 February 25 to February 29, 2008
Mechanical Assistant	(Dates to be announced)

For more information on the courses to be offered over the coming months, contact the Seafarers' Training Institute at Headquarters or inquire at any S.I.U. Hiring Hall.

Autres opportunités de formation pour les membres du S.I.U.

Les prochains programmes de formation organisés par l'Institut de formation des marins (I.F.M.) offrent aux membres du S.I.U. de nouvelles opportunités de perfectionner leurs compétences et d'obtenir des emplois. La formation est importante : En plus d'offrir aux membres de nouvelles méthodes pour faire leur travail, elle leur permet de travailler d'une façon plus sécuritaire.

De nouveau cette année, la formation sera offerte par des instructeurs hautement qualifiés dans des centres de formation parmi les meilleurs au Canada. Les membres qui ont suivi des cours de l'I.F.M. dans le passé peuvent témoigner de la qualité des programmes de formation offerts.

Les membres avec expérience constateront que les programmes de formation leur offrent l'opportunité de rafraîchir les connaissances déjà acquises et de connaître de nouvelles méthodes pour faire leur travail plus efficacement.

Pour les membres ayant moins d'expérience, les programmes de formation leur apportent de nouvelles opportunités d'améliorer leurs compétences.

Les programmes offerts cette année sont :

Endossement combiné - Produits pétroliers/chimiques	Septembre 2007 (à confirmer)
Matelot qualifié	10 février au 15 février 2008 17 février au 22 février 2008
Gestion du commissariat (cours de base)	Septembre 2007 (Dates à être annoncées) Février 2008 (Dates à être annoncées)
Préposé au tunnel	18 février au 22 février 2008
Électricien	18 février au 22 février 2008 25 février au 29 février 2008
Assistant mécanicien	(Dates à être annoncées)

Pour de plus amples renseignements sur les cours offerts au cours des prochains mois, communiquez avec l'Institut de formation des marins ou l'une des salles d'embauche du S.I.U.

ANNUAL REPORT SEAFARERS' APPEAL AND REVIEW BOARD

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

During the year ended January 31, 2007, the Seafarers' Appeal and Review Board received no grievances. One grievance, which was received during the previous year, was dismissed during the past year, with written reasons supplied to the grievor on May 2, 2006. As a result, there are no grievances pending at the present time.

Toronto, Ontario
June 27, 2007

Hon. Fred Kaufman, C.M., Q.C.
Arbitrator

RAPPORT ANNUEL COMMISSION D'APPEL ET DE RÉVISION DES MARINS

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

Durant l'année se terminant le 31 janvier 2007, la Commission d'Appel et de Révision des Marins n'a reçu aucun grief. Un grief, qui avait été reçu durant l'année précédente, fut rejeté durant l'année passée, et les raisons transmises par écrit au plaignant le 2 mai 2006. Conséquemment, aucun grief n'est présentement en instance.

Toronto, Ontario
27 juin 2007

Hon. Fred Kaufman, C.M., Q.C.
Arbitre

AUGUST 2007 AOÛT



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 Secretary-Treasurer / Secrétaire-trésorière - 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 www.seafarers.ca	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 1601 Station C St. Johns' NFLD, A1C 5P3	Québec Michel Galarneau 240 Chemin Ste-Foy Québec, Qué. G1R 1T3 Tél (418) 529-6801 Fax (418) 529-3024	Thorold Jim Given 70 St. David S. East Thorold, Ont. L2V 4V4 Tel (905) 227-5212 Fax (905) 227-0130	Vancouver David Crockett Suite 301 1620 West, 8th Avenue Vancouver, B.C. V6J 1V4 Tel (604) 687-6699 Fax (604) 687-6897
--	--	---	--	---	--



Excellent season in the Arctic

All vessels heading north have left the ports of Montreal, Valleyfield and Cote Ste Catherine, fully loaded with supplies for mines and Inuit communities. The Anna Desgagnés was the first to go followed by the Umiavut, Camilla Desgagnés, Cecilia Desgagnés, Maria Desgagnés and Jade Star.

We would like to remind all seafarers to be very careful in their work especially by the end of their shift. Accidents are more likely to happen at the end of a shift even to the most experienced person. Please be attentive at all time, stay alert and stay alive.

East Coast News

Coastal Shipping had no major

issue and the Company is doing its best to get crew changes done on time. The Seafarers' International Union is still the only place where companies can find experienced and ready to go seafarers on the Canadian East Coast and the Great Lakes. A good example of the trust the S.I.U. gets from its members is that many sons and daughters of our members have sent in their resumes and have now shipped.

Negotiations

Seabase contract proposals are coming in from crews for the upcoming negotiations. Four Seabase vessels are under foreign contracts outside of Canadian waters mainly because of

Canadian government tax credit opportunities. If it wasn't for this tax break, those vessels would have probably laid up. Our crews are enjoying the change.

Overseas Shipholding Group

Crew members on the Overseas Shirley were recently contacted in Halifax and had no problems to report. The new wage scale with recent increases was put on board for our crew members.

On the ASL Sanderling, some agreement issues were raised by crew members and after discussions with the Company, the issues were settled to the satisfaction of the crew.

ITF

Meetings were held in Halifax with all East Coast ITF Canadian and American coordinators. This meeting was to coordinate efforts in the Flag-of-convenience campaign. This has helped us put together a list of targeted vessels coming to our ports with the aim of taking the proper action. Another meeting will be held in September in Port Alfred, Quebec, hosted by the Port Alfred's mission as a fund raiser. The Inspectors were invited as guest speakers with the purpose of educating port authorities and companies officials on what is the ITF and what it does to help seafarers world wide. We expect more than 200 people to attend.

Nombreux départs pour l'Arctique

Tous les navires à destination de l'Arctique ont quitté les ports de Montréal, Valleyfield et Côte Ste-Catherine avec leurs cargaisons destinées aux mines et aux communautés Inuit. Le Anna Desgagnés a été le premier à partir suivi des Umiavut, Camilla Desgagnés, Cecilia Desgagnés, Maria Desgagnés et Jade Star.

Nous rappelons à tous les marins d'être vigilants au travail, particulièrement à la fin de leur quart de travail. Des accidents sont plus fréquents à la fin des quarts même pour les personnes ayant plus d'expérience. Soyez attentifs en tout temps, soyez vigilants et restez en vie.

Nouvelles de la Côte Est

Aucun problème à rapporter chez Coastal Shipping et la Compagnie fait tous les efforts pour effectuer les changements d'équipages tel que prévu. Le Syndicat international des marins demeure la meilleure ressource où les compagnies peuvent obtenir des marins avec expérience et prêts à faire le travail sur la Côte Est et les Grands Lacs.

Un bon indice de la confiance qu'ont les membres envers le S.I.U. est le nombre d'applications reçues de fils et de filles de marins qui sont depuis montés à bord.

Négociations

Des propositions des équipages de Seabase sont reçues en vue des prochaines négociations. Quatre navires de Seabase transigent présentement à l'extérieur des eaux canadiennes grâce aux opportunités offertes par le programme de crédits d'impôt du gouvernement canadien. Sans ces avantages, les navires seraient probablement attachés. Nos équipages apprécient le changement.

Overseas Shipholding Group

Nous avons récemment rencontré les membres d'équipages du Overseas Shirley à Halifax et tout va bien à bord. Ils ont reçu récemment les nouveaux barèmes de salaire en vigueur.

À bord du ASL Sanderling, les membres

d'équipage ont soulevé certains problèmes relativement à la convention et après discussion avec la Compagnie, les problèmes ont été réglés à la satisfaction de tous.

ITF

Des réunions ont été tenues à Halifax avec les coordonnateurs ITF de la Côte Est du Canada et des États-Unis. L'objectif était de coordonner les activités de tous dans la campagne de l'ITF sur les navires sous pavillon de complaisance. Nous avons dressé une liste de navires qui visitent nos ports afin de prendre les actions adéquates.

Une autre réunion sera tenue à Port Alfred, Québec dont l'hôte sera la Mission d'aide aux marins de Port Alfred et servira à lever des fonds pour poursuivre ses activités. Les inspecteurs ont été invités à prendre la parole afin de renseigner les autorités du port et des compagnies sur le rôle de l'ITF et comment l'ITF aide les marins à l'échelle mondiale. 200 personnes sont attendues.



Rene Dufour, Guy Beland, Yvon Dufour, Jocelyn Dufour
Umiavut



Tony Morgan, Paul Dawe, Maurice Best, Douglas Stoodley
Maersk Placentia



LES INQUIÉTUDES SUR L'AMIANTE REFONT SURFACE À MATANE

En mai et juin 2006, 49 employés de la Société des traversiers du Québec (S.T.Q.) se prêtaient volontairement à un examen radiologique de dépistage de maladie pulmonaire relié à l'exposition aux poussières d'amiante et à la silice. Suite à ces examens, le Coordonnateur en santé et sécurité à la S.T.Q. nous confirmait que les résultats des 49 examens étaient normaux.

Toutefois, l'un des employés ayant subi les tests en 2006 est décédé d'une maladie pulmonaire bien que son examen radiologique de l'an dernier ait été considéré normal ce qui nous porte à croire que son décès serait en lien direct avec son emploi à la STQ. Évidemment, les employés sont très inquiets. Plusieurs membres remettent en question la validité des examens radiologiques subis en 2006.

Du côté syndical, nous avons déposé des plaintes formelles à la Commission de la santé et de la sécurité du travail (C.S.S.T.) en 2006. Nous avons fait les représentations nécessaires où c'était nécessaire, incluant au niveau ministériel du Québec afin que toutes les mesures adéquates de sécurité soient mises en œuvre le plus rapidement possible. Nous avons convaincu les autorités que des travaux importants de décontamination devaient être effectués sur le Camille Marcoux. Depuis, nous avons négocié une convention collective dans laquelle les questions reliées à la santé et à la sécurité relativement à l'amiante / à la silice ont été abondamment adressées par une série de mesures visant la protection des travailleurs.

Toutefois, le décès de notre confrère soulève tellement de questions que nous n'avons d'autres alternatives que de prendre d'autres moyens

extraordinaires afin d'assurer que la C.S.S.T. et la Commission des lésions professionnelles (C.L.P.) fassent, sans délai, toute la lumière sur cette situation.

Le situation présente requiert que des réponses soient données à certaines questions pour les employés du Camille Marcoux; ceux-ci sont-ils en présence d'une maladie professionnelle ? Est-ce que les autorités sont prêtes à admettre que des examens plus approfondis sont requis pour tous les travailleurs exposés ? Combien d'employés pourraient être affectés après des examens plus poussés ? Combien d'ex-employés retraités pourraient être affectés par l'amiante et la silice ? Etc, etc.

Nous comptons sur la coopération de la direction de la Société des traversiers du Québec et l'appui du Gouvernement du Québec ainsi que de toutes les instances gouvernementales qui peuvent contribuer à régler définitivement ce malheureux problème de sécurité.

Recrutement de cadets

Il nous fait plaisir d'annoncer que depuis la fin de leur période de classe aux Instituts maritimes de Rimouski et de Port Hawkesbury, une bonne vingtaine d'étudiants en navigation ou en mécanique se sont inscrits aux services de placement du Syndicat. La plupart se sont vus offrir des emplois par nos services de placement et naviguent maintenant à titre de membres du S.I.U. en attendant de retourner en classe.

Ces nouveaux membres sont habituellement

des étudiants de deuxième ou troisième année qui ont acquis de l'expérience lors de leur stage en mer. De plus, ils possèdent déjà les brevets nécessaires pour exercer des emplois bien rémunérés de matelot, homme de roue ou assistant mécanicien, avant de devenir un jour officiers de navigation ou en mécanique. Depuis nos premières expériences avec le recrutement de cadets il y a quelques années, nous savons qu'ils sont bien appréciés par les compagnies maritimes et nous invitons ceux et celles qui ont besoin d'information à communiquer avec nous.

Négociations

BIOREX DU GOLFE : Lors d'une récente tournée dans les Maritimes, nous avons procédé à la présentation et à la ratification de la récente entente de principe de quatre ans. Par cette entente, les membres réguliers deviendront éligibles au Régime médical des marins canadiens à l'année dès que les formalités seront complétées. Les observateurs rencontrés étaient très heureux du résultat des négociations.

OCÉAN NAVIGATION : Avec cette unité nous rencontrons des difficultés imprévues lors de la campagne de syndicalisation. En effet, les activités de cette division du Groupe Océan ont considérablement diminué depuis l'an dernier. Malgré le ralentissement des activités, nous tenterons de conclure les négociations prochainement.

RELAIS NORDIK : À la mi juillet, patrouilleur Yvon Ouellet a fait un voyage sur le Nordik Express afin de rencontrer les membres présents et de recevoir leurs demandes en vue de la prochaine convention collective. Nous prévoyons débiter les négociations en septembre afin de tenter de conclure avant le début de la saison prochaine. Nous anticipons des négociations difficiles avec cette filiale du Groupe Desgagnés.

COMPAGNIE DE NAVIGATION DES BASQUES : Les activités du traversier reliant Trois-Pistoles à Les Escoumins sont interrompues en attendant la réfection des quais sur les deux rives. Cependant, la convention collective est expirée et la Compagnie a convenu de prolonger sa durée jusqu'à la reprise des activités. Selon la compagnie, le Gouvernement fédéral a annoncé un budget de 13 millions de dollars pour la réfection des quais et les activités devraient reprendre en 2008.

Autour du port de québec

La saison des voyages dans l'Arctique bat son plein. Les Anna Desgagnés, Camillia Desgagnés, Cécilia Desgagnés et Jade Star ont tous deux ou trois voyages à réaliser. Quant au nouveau navire du Groupe Desgagnés, le Rosaire A Desgagnés, il est attendu au Canada vers le 26 août pour ensuite prendre sa première cargaison pour l'Arctique. Félicitations au Groupe Desgagnés.

Nous nous devons de souligner le départ à la retraite bien méritée de plusieurs confrères de la S.T.Q. à l'Isle aux Coudres, et en particulier celui de notre ami Paul André Harvey qui s'est dévoué comme délégué syndical durant de nombreuses années. Nous saluons aussi le départ à la retraite des confrères Léude Desgagnés, Clairmon Dufour, Yvan Tremblay et Joseph Dufour. Profitez de votre retraite les amis !

Bonne saison et travaillez prudemment .

Fisheries observers – Observateurs des pêches Biorex du Golfe



Front/à l'avant: Murray McWilliams, Mario Ferron, Berry Aucoin, Leslie Matthews.
Rear/à l'arrière: Claude Lanteigne, Ricky Perry, Kevin Slade.



CONCERNS OVER ASBESTOS RESURFACE IN MATANE

In May and June 2006, 49 employees on the Camille Marcoux underwent a radiological examination with the intent of screening for pulmonary diseases linked to asbestos and silica dusts. Following these exams, the health and safety Coordinator at the Société des traversiers du Québec (S.T.Q.) confirmed to us that all 49 results were normal.

However, one of the employees who was tested in 2006 recently passed away due to a pulmonary disease despite the fact that his radiological test results were found normal only last year which brings us to believe that his death is directly linked to his employment with the S.T.Q.. Obviously, employees are greatly concerned. Many of our members question the credibility of the radiological examination undergone in 2006.

On the Union side, we had filed formal complaints with the Quebec Health and Safety Commission in the Workplace (C.S.S.T.) in 2006. We have made all the necessary representations, including at the Quebec ministerial level, in order to ensure that all possible safety measures are enforced within the shortest time delays. We convinced the authority that important decontamination work had to be undertaken on board the Camille Marcoux without delay. We have since negotiated a collective agreement in which the questions relative to health and safety concerning asbestos-silica have been widely addressed and have included a series of measures regarding workers' protection.

Nevertheless, the recent death of our brother raises many questions that we are left with no alternative but to take extraordinary measures to ensure that the Commission de santé et sécurité au travail (CSST) and the Commission des lésions professionnelles (CLP) shed light on this situation without delay.

At this stage, answers to some questions are needed for employees of the Camille Marcoux; are they in the presence of a professional disease? Are the authorities ready to agree that further and much more detailed screening is required for all the exposed workers? How many employees could be affected after further examinations? How many retired ex-employees could be affected by asbestos and silica? Etc, etc.

We are counting on the cooperation from the management of the Société des Traversiers du Québec and support from the government of Québec as well as all governmental authorities that could, once and for all, contribute to solve this sad safety problem.

Recruitment amongst cadets

It is a pleasure to announce that, since the end of their semesters at both Rimouski and Port Hawksburry Marine Institutes, at least 20 navigation and mechanic students have taken advantage and registered in the S.I.U. hiring halls. The majority have been offered jobs and now sail as members of the S.I.U. until the time comes for them to go back to school.

These new members are usually 2nd or 3rd year students who have experience at sea acquired during their sea training. As well, they already have the necessary certificates to obtain well-paid jobs as deckhands, wheelmen or mechanical assistants who one day may become navigation or mechanic officers. Since our first experience with the recruitment of cadets a few years ago, we now know

that they are well appreciated by shipping companies. We invite those in need of information to communicate with us.

Negotiations

BIOREX GULF: During a recent trip to the Maritimes, we have presented and ratified a recent 4-year tentative agreement. Through this agreement, regular members will become eligible for year-round coverage with the Seafarers' Medical Plan as soon as formalities will be completed. Observers we met were very pleased with the negotiations' outcomes.

Océan NAVIGATION: We have met unexpected difficulties after the organization campaign of this unit. Effectively, the activities of this division of Groupe Océan have considerably slowed down since last year. We realize the slowing down of the activities and will conclude the negotiations shortly.

RELAIS NORDIK: In mid-July, patrolman Yvon Ouellet made a trip on the Nordik Express in order to meet the members on board and to receive their demands for the next collective agreement. We expect to start negotiations in September in order to conclude before the beginning of the following season. We anticipate tough negotiations with this subsidiary of Groupe Desgagnés.

COMPAGNIE DE NAVIGATION DES

BASQUES: Activities of the ferry between Trois-Pistoles and Les Escoumins have been suspended while waiting for dock repairs on both shores to be finalized. However, the collective agreement having expired, the company has agreed to extend its duration until the operations pick-up again. According to the company, the Federal Government has announced a 13 million dollar budget for dock repairs and activities should resume in 2008.

Around the port of Québec

It is peak season for the trips to the Arctic. The Anna Desgagnés, Camilla Desgagnés, Cécilia Desgagnés and the Jade Star are all scheduled for two to three trips each. As for the new ship belonging to Groupe Desgagnés, the Rosaire A. Desgagnés, it is scheduled to arrive in Canada sometime around August 26th in order to load its first cargo for the Arctic. Congratulations to Groupe Desgagnés.

We have to underline the retirement of many brothers from the STQ at the Isle aux Coudres, in particular the retirement of our friend Paul André Harvey who has devoted himself as a Union Delegate for many years. Brothers Léude Desgagnés, Clairmon Dufour, Yvan Tremblay and Joseph Dufour have also decided to retire and we wish them all happy retirement.

Enjoy the season and work safely.

Fisheries observers – Observateurs des pêches Biorex du Golfe



Front/à l'avant: Yves Larocque, Brian Branch, Serge Godin
Back/à l'arrière : Joey Savoie, Michel Galarneau, Alexis Larocque.



Jim GIVEN

VICE-PRESIDENT GREAT LAKES AND INLAND WATERS



VICE-PRÉSIDENT GRANDS LACS ET EAUX INTÉRIEURES

VICE-PRÉSIDENT GRANDS LACS ET EAUX INTÉRIEURES

Lots of jobs

With many members taking extra time off we have seen a large increase of jobs called in Thorold. This has been great for members who sail relief as they have had their pick of jobs. Jobs left over are being filled with the many new members that have joined the S.I.U.

Even with all the new recruits we are still experiencing shortages of Mechanical Assistants and Able Bodied Seamen. Unfortunately for these ratings it's the same old story. Transport Canada requires you to hold a certificate to obtain one of these jobs but you can't get the certificate unless you have done the job. Everyone in the industry is going to have to take a hard look at the shortage of qualified seafarers and come up with some creative solutions

to the problem. The S.I.U. has and will continue to do its part to provide upgrading and training to its members to help alleviate this shortage.

Training

Speaking of training, many of the members who attended the AB training have put it to use by shipping as AB this year. It is a testament to the quality of the training and the ambition of the members to see so many members moving up the ladder.

Organizing

S.I.U. organizers have recently been contacted by workers from Talisman Energy. Talisman employs workers on natural gas drill rigs that

are currently operating on Lake Erie. In the early stages of the campaign organizers have been meeting with the workers one on one to discuss how the S.I.U. can improve their workplace. While wages aren't their major worry other concerns as far as job security are being discussed. If you work for Talisman or any other non-union company call the S.I.U. to see what we can do for you.

While we all enjoy the summer weather we must realize that there are problems that come with it. Too much sun and extreme heat can cause serious health issues. When working in the sun we have to remember to cover up as much as possible and apply sunscreen to any exposed skin. Drink lots of water and know the signs of problems created by the heat.

When coming to ship out make sure you have all your certificates with you and that everything is up to date. Companies are requesting copies of all certificates when a member is shipped out and will not accept anyone if everything is not in order.

Three new power stations

The St. Lawrence Seaway is becoming more environmentally friendly. Plans to build three power stations beside locks 1, 2 and 3 were recently announced. The power will be generated using water that spills over the weirs beside these locks. It is estimated that enough energy will be produced to power 5,000 homes per year.

Until next issue safe sailing!!

Abondance d'emplois

Le nombre élevé de membres prenant des congés supplémentaires ont créé une augmentation du nombre d'emplois disponibles à la salle de Thorold. Les membres qui occupent des postes de relève ont eu le choix d'opportunités d'emploi. Les nombreux nouveaux membres qui se sont joints au S.I.U. ont également comblé des postes.

Même avec ces nouvelles recrues nous éprouvons une pénurie d'assistants-mécaniciens et de matelots qualifiés. Malheureusement pour ces deux classifications, c'est toujours la même vieille histoire. Transport Canada exige que le postulant détienne un certificat pour obtenir un de ces postes mais vous ne pouvez pas obtenir le certificat à moins d'avoir fait ce travail. Tous les décideurs de l'industrie maritime devront examiner la pénurie de matelots qualifiés et trouver une solution. Le S.I.U. continuera à faire sa part pour procurer des programmes de formation et perfectionnement à ses membres afin d'alléger cette pénurie.

Formation

Sur la question de la formation, plusieurs membres qui ont pris le cours de matelot qualifié

ont obtenu un emploi dans cette classification cette année. C'est un excellent témoignage de la qualité de la formation et du désir de réussir de nos membres.

Syndicalisation

Des recruteurs du S.I.U. ont récemment rencontré des travailleurs de Talisman Energy. Cette compagnie emploie des travailleurs sur des installations de forage de gaz naturel sur le lac Erie. Au début de la campagne de syndicalisation, les représentants du S.I.U. avaient rencontré les ouvriers un à un pour discuter comment le S.I.U. pouvait améliorer leur milieu de travail. Alors que les salaires ne sont pas leur principale préoccupation, d'autres inquiétudes incluant la sécurité d'emploi ont été discutées. Si vous travaillez pour Talisman ou un autre employeur non syndiqué, appelez le S.I.U. pour apprendre ce qu'on peut faire pour vous.

Alors que nous apprécions le beau climat saisonnier, il faut réaliser que des problèmes peuvent survenir. Un surplus d'exposition au soleil et à la chaleur extrême peut causer des problèmes

sérieux. En travaillant au soleil, il faut se recouvrir autant que possible et appliquer une protection solaire sur la peau exposée aux rayons du soleil. Buvez beaucoup d'eau et connaissez les problèmes causés par la chaleur.

Lorsque vous venez à la salle d'embauche pour obtenir un emploi, assurez-vous d'avoir tous vos certificats et que tous vos documents sont en ordre. Les compagnies demandent des copies de tous les certificats quand un membre monte à bord et n'acceptent que les personnes dont tous les documents sont en règle.

Trois nouvelles centrales électriques

La voie maritime du St-Laurent se préoccupe de plus en plus de l'environnement. Des projets visant la construction de trois centrales électriques près des écluses 1, 2 et 3 ont été annoncés récemment. L'énergie sera développée en utilisant l'eau qui se déverse près de ces écluses. Il est prévu que l'énergie produite pourra répondre aux besoins de 5000 foyers par an.

Bonne saison et travaillez prudemment.



Residence on Garrison

Judy Dibernardi, Jillian Melinko, Vice-President Jim Given, Erin Potter

S.I.U.'s Industrial Division grows shoreside with newly organized companies

Croissance de la Division Industrielle du S.I.U. au sein de compagnies nouvellement syndiquées.



Mike GIVEN

ORGANIZING DIRECTOR

ORGANIZING DIRECTOR
DIRECTEUR DU RECRUTEMENT
DIRECTEUR DU RECRUTEMENT



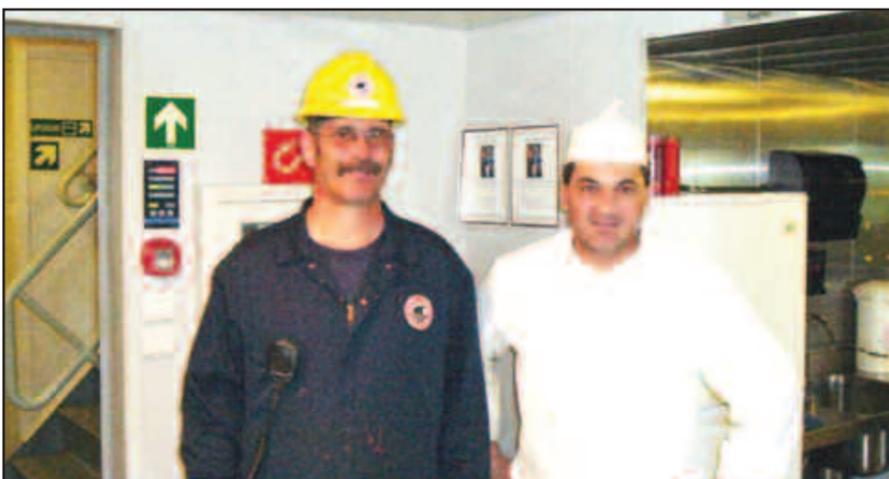
Henry Jacob, Manon Vallerand
Atlantic Huron



Corwin Thorne, Rick Keeping, Calvin Durnford
Algowood



John Clowe, Leroy Keeping
English River



Geoff Cook, Alain Dufour
Algosea

Unionized workers enjoy additional benefits

While it is a fact that unionized workers earn a better income than non-union workers, wages are just a small part of what unions offer. S.I.U. organizers are being approached more and more often by workers who, while satisfied with their wages, are interested in the other benefits of union membership. They are looking for medical and pension benefits, a grievance procedure to protect their rights and the opportunity to find employment through our hiring halls should the need arise.

Above all this is security that you gain through union membership. With a S.I.U. negotiated collective agreement working conditions, fringe benefits and annual wage increases are all guaranteed. This gives the unionized workers the security that allows them and their families to plan for the future knowing that their employment is secure and their families are protected.

Important ITF meetings

Canadian ITF Inspectors recently gathered in Halifax to discuss their role in the ITF's Flag of Convenience Campaign. It was decided that by combining our resources on strategic targets, ships that regularly call on all our ports, we could achieve our goals more effectively. In Canada, every major Union involved in the shipping industry is affiliated with the ITF. With this type of coverage on the waterfront owners of FOC ships can expect a concentrated effort from all Canadian Unions to have them sign ITF agreements.

Another benefit of the Halifax meetings was the opportunity to draw from the experiences of Inspectors from various regions. Canadian Inspectors were joined by ITF Coordinators from the United States East and Gulf coasts. A special thanks to Rick Esopa and Dwayne Boudreaux for their valuable contributions to the meetings.

Les travailleurs syndiqués profitent d'avantages additionnels

Bien qu'il soit reconnu que les travailleurs syndiqués gagnent un meilleur salaire que les travailleurs non syndiqués, les salaires ne sont qu'une petite partie des avantages offerts par les syndicats. Les recruteurs du S.I.U. rencontrent de plus en plus souvent des travailleurs qui, bien qu'ils soient satisfaits de leurs salaires, sont intéressés par les autres avantages qu'offre l'adhésion à un syndicat. Ils recherchent la protection qu'offrent les régimes de santé et de retraite, une procédure de règlement de grief pour protéger leurs droits et l'occasion de trouver un emploi dans l'une de nos salles d'embauche si le besoin se fait sentir.

Plus que tout, l'adhésion à un syndicat vous offre la sécurité. Une convention collective négociée par le S.I.U. vous assure de bonnes conditions de travail, des avantages sociaux et des augmentations de salaire annuelles. Ces conditions permettent au travailleur syndiqué et à sa famille de planifier leur avenir, sachant que leur emploi est assuré et que leur famille est protégée.

Importantes réunions de l'ITF

Les inspecteurs d'ITF au Canada se sont réunis récemment à Halifax afin de déterminer leur rôle dans la campagne de l'ITF sur les pavillons de complaisance. Il a été convenu qu'en combinant nos ressources sur les cibles stratégiques, les navires qui visitent régulièrement nos ports, nous pourrions réaliser nos objectifs plus efficacement. Au Canada, tous les principaux syndicats œuvrant dans l'industrie maritime sont affiliés à l'ITF. Ainsi, les propriétaires de navires FOC peuvent s'attendre à un effort concerté de tous les syndicats canadiens afin de les faire signer des conventions de l'ITF.

Les réunions d'Halifax ont aussi permis de profiter de l'expérience des inspecteurs de diverses régions. Les inspecteurs canadiens ont été rejoints par les coordonnateurs de l'ITF de la côte Est et du Golfe des États-Unis. Nous remercions particulièrement Rick Esopa et Dwayne Boudreaux pour leur importante contribution lors de ces réunions.



More jobs on the West Coast

The Port of Vancouver has seen an increase in jobs this year as members retire and take promotions.

Some companies are offering training for new graduates from the Pacific Marine Training Institute.

Fraser River Pile & Dredge Ltd

Contract proposals with FRPD have been finalized and suitable dates for contract negotiations are being looked at by both parties.

Northern Transportation Company Ltd

The season at NTCL received an early start with members reporting in mid-May. Things were shaping up for an early start to the navigational season, the ice was cooperating and S.I.U. members were hard at work getting vessels ready for the season. Since the Coast vessel was unable to secure the buoys nothing moved until late June. This will of course put a lot of pressure on the Company and crews at the end of the season and most likely many of the vessels will not return to Hay River.

NTCL recently announced the names of S.I.U. members for a Long Service Award. Members with 5 years were Gaetan Audet, Scott Davis, Audrey Elias, Frank Greene, Robert Molnar, Keith Samson and Fred Thorne. Members recognized for 10 years and 15 years were Lawrence Harley, Florence Thomas and Dale Pottie.

Plus d'emplois sur la Côte Ouest

Le Port de Vancouver a connu une augmentation du nombre d'emplois cette année alors que des membres ont pris leur retraite ou ont été promus.

Des compagnies offrent des cours de formation aux nouveaux diplômés du Pacific Marine Training Institute.

Fraser River Pile & Dredge Ltd

Les propositions de convention avec FRPD sont maintenant terminées et les deux parties considèrent des dates convenables pour la tenue des négociations.

Northern Transportation Company Ltd

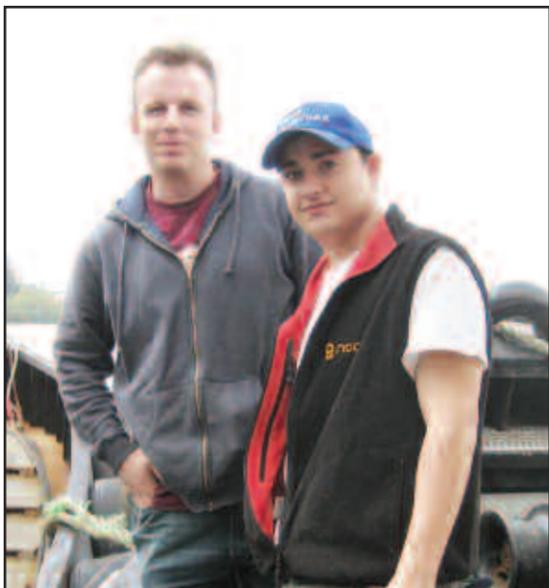
La saison a débuté tôt chez NTCL alors que les membres se sont rapportés à la mi-mai. Tout laissait prévoir un début hâtif de la saison grâce à la fonte des glaces et l'excellent travail des membres dans la préparation des navires pour la saison. Toutefois, le navire de la Garde côtière fut incapable d'installer les bouées à temps et rien n'a été fait avant tard en juin. Pour cette raison, la Compagnie et les équipages auront un calendrier chargé en fin de saison et fort probablement, plusieurs navires ne retourneront pas à Hay River. NTCL a annoncé récemment le nom des membres du S.I.U. qui seront récipiendaires des prix pour long service. Les membres comptant cinq ans de service sont Gaetan Audet, Scott Davis, Audrey Elias, Frank Greene, Robert Molnar, Keith Samson et Fred Thorne. Les membres comptant dix et quinze ans de service sont Lawrence Harley, Florence Thomas et Dale Pottie.



Phil Poirier
SMIT



Myles Thorpe-Double, Dave Crockett, Glen Perry, John Rotenburger
Jones Marine



Terry Rose, Thomas Whitear
SMIT

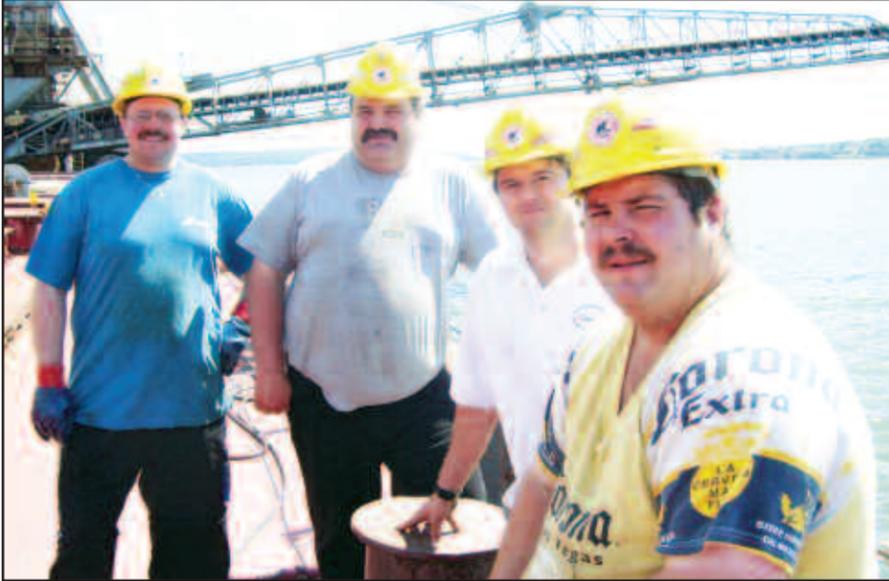


Justin Keleman, Mark Kilner, Derek Bird, Richard Miller
Harken



AROUND THE PORTS

AUTOUR DES PORTS



Randy Chislett, Eric Keeping, Steven Guay, Lyndon Neil
Algorail



Yvon Bibeau, Richard Cimon, Luc Larouche, Denis Landry,
Michel Dusseault, Hugues Douville
Dragage St-Maurice



Ivan Strickland, Grant Evans, Marie-France Fiola
Nordik Express



Noella Bourgeois, Nathalie Arseneault, Brenda Reid
CTMA Madeleine



Richard Rubio, Michel Lavallée
Vega Desgagnés



Raymond Tobin, Angus Waterman, Mark Lewis, Kristin Hunt, Tia England,
Dermot Halleran
Maersk Chancellor



Darren Van Oene, Jon Roy, Curtis Kelly
Jones Marine



Bill Brown, Ron Bird
Algosteel



Minister of Transport,
Infrastructure and Communities



Ministre des Transports,
de l'Infrastructure et des Collectivités

Ottawa, Canada K1A 0N5

I am pleased to provide you with Canada's National Policy Framework for Strategic Gateways and Trade Corridors.

Canada's prosperity and quality of life depend on our success as a trading nation. The National Policy Framework for Strategic Gateways and Trade Corridors will enhance our competitiveness in the rapidly changing global economy by focusing on the transportation systems that connect Canada with the world.

This National Policy Framework will guide investment and policy measures in several gateway and corridor strategies, responding to unique geographic, trade and transportation opportunities in key regions.

The gateway approach promises real benefits for Canadians and Canadian companies as we build upon our country's competitive advantages and strengthen our position in international commerce. Our success will help ensure a strong Canada and a strong economy for future generations.

I invite you to find out more about gateway and corridor activities at: www.tc.gc.ca.

Sincerely,

The Hon. Lawrence Cannon, P.C., M.P.



Je suis heureux de vous fournir le Cadre politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques du Canada.

La prospérité et la qualité de vie au Canada dépendent de son succès en tant que pays commerçant. Le Cadre politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques améliorera la compétitivité du Canada dans une économie mondiale qui change rapidement, étant axé sur les réseaux de transport qui relient le pays au monde.

Ce cadre guidera les mesures d'investissement et les mesures politiques prises dans le cadre de plusieurs stratégies de porte et de corridor pour saisir les occasions uniques qui s'offrent dans des régions clés sur les plans de la géographie, du commerce et des transports.

L'approche de porte d'entrée promet de réels avantages aux Canadiens et aux entreprises canadiennes, puisque nous misons sur nos avantages concurrentiels et renforçons notre position commerciale sur le plan international. Notre succès assurera un Canada et une économie forts aux générations futures.

Je vous invite à en apprendre plus sur les activités liées aux portes d'entrée et aux corridors à l'adresse www.tc.gc.ca.

Veuillez agréer l'expression de mes sentiments distingués.

L'hon Lawrence Cannon, c.p., député

National Policy Framework for Strategic Gateways and Trade Corridors

The National Policy Framework for Strategic Gateways and Trade Corridors has been developed to advance the competitiveness of the Canadian economy on the rapidly changing playing field of global commerce. It will do so by providing focus and direction for strategies that foster further development and exploitation of the transportation systems that are key to Canada's most important opportunities and challenges in international trade.

Strategies advanced under this Framework will enhance multimodal integration of major transportation systems, as well as their efficiency, safety, security, and sustainability. They also could address other, interconnected issues that impact on how well those systems work and how well Canada takes advantage of them. The Framework and the strategies it will support are instruments of national policy tailored to geographic, trade and transportation opportunities in different regions of Canada. This national approach emphasizes rigorous analysis and long-term planning in partnerships among governments and between public and private sectors.

The National Policy Framework for Strategic Gateways and Trade Corridors will also help guide investment decisions for the new \$2.1 billion fund for gateways and border crossings established by Budget 2007 as part of Building Canada, the federal government's long-term infrastructure plan.

"No country in the world is better positioned than Canada to prosper in the emerging global economy... The Gateway Initiative is obviously critical to realizing our potential as a country."

Prime Minister Stephen Harper, May 2007

Shortsea Shipping

Shortsea shipping is a multi-modal concept involving the marine transportation of passengers and goods that do not cross oceans. In the North American context, this is shipping that takes place within and among Canada, the U.S. and Mexico. Shortsea shipping is part of an efficient, integrated transport system for North America, and can help meet the commercial, social and environmental needs of the continent's growing population and expanding trade. From an environmental perspective, for example, shortsea shipping can offer air quality improvement, reduce traffic congestion and mitigate noise pollution. By most indices, marine shipping tends to have lower environmental and social impacts than land transport.

To maximize the benefits of shortsea shipping, Transport Canada will continue to work with its North American shortsea shipping partners to explore the mutual benefits of shortsea shipping, identify mechanisms to mitigate barriers, implement trilateral promotional activities, investigate specific cross-border corridors, and ultimately develop a North American shortsea shipping strategy.

Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques

Le Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques a été élaboré afin de favoriser la compétitivité de l'économie canadienne sur le terrain en évolution rapide du commerce mondial. Il permettra d'établir des cibles et d'orienter les stratégies de manière à favoriser le développement futur et l'utilisation optimale des réseaux de transport, qui sont à la fois source de défis et de possibilités pour le Canada en matière de commerce international.

Les stratégies préconisées par le Cadre amélioreront l'intégration multimodale des grands réseaux de transport ainsi que leur efficacité, leur sécurité, leur sûreté et leur durabilité. Elles pourraient aussi traiter d'autres questions interreliées qui ont une incidence sur le bon fonctionnement des systèmes et la façon dont le Canada en tire profit. Le Cadre et les stratégies qu'il appuiera sont des instruments de politique nationale conçus sur mesure pour tirer profit des avantages sur les plans de la géographie, du commerce et des transports dans diverses régions du Canada. Cette approche nationale met l'accent sur l'analyse rigoureuse et la planification de longue durée dans le cadre de partenariats entre les gouvernements et entre les secteurs public et privé.

Le Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques aidera aussi à orienter les décisions d'investissement concernant le nouveau fonds de 2,1 milliards de dollars pour les portes et passages frontaliers créé par le Budget de 2007 dans le cadre de « Chantiers Canada », le plan à long terme du gouvernement fédéral concernant les infrastructures.

« Aucun pays n'est en meilleure position que le nôtre pour prospérer dans l'économie mondiale émergente (...). L'Initiative de la porte d'entrée est manifestement cruciale pour la réalisation de notre potentiel comme pays. »

Le premier ministre Stephen Harper, mai 2007

Transport maritime à courte distance

Le transport maritime à courte distance est un concept multimodal impliquant le transport de passagers et de marchandises ne traversant pas un océan. Dans le contexte nord-américain, il s'agit d'un transport maritime à l'intérieur du Canada, des États-Unis et du Mexique, ou entre ces pays. Le transport maritime à courte distance fait partie d'un réseau de transport efficace et intégré pour l'Amérique du Nord et peut aider à répondre aux besoins commerciaux, sociaux et environnementaux de la population croissante du continent et à l'augmentation des échanges commerciaux. Du point de vue de l'environnement, par exemple, le transport maritime à courte distance peut offrir une amélioration de la qualité de l'air, diminuer la congestion de la circulation et atténuer la pollution par le bruit. Selon la plupart des indices, le transport maritime tend à avoir des incidences moindres sur l'environnement et la société que le transport terrestre.

Afin de maximiser les avantages du transport maritime à courte distance, Transports Canada continuera à collaborer avec ses partenaires nord-américains du transport maritime à courte distance afin d'explorer les avantages mutuels du transport maritime à courte distance, recenser les mécanismes permettant d'atténuer les obstacles, mettre en œuvre des activités trilatérales de promotion, étudier des corridors transfrontaliers particuliers et, finalement, mettre au point une stratégie nord-américaine du transport maritime à courte distance.