



NATIONAL SHIPPING RULES REVISED

Please see insert

RÈGLEMENTS NATIONAUX D'EMBAUCHE RÉVISÉS

Voir encart

Crewed by S.I.U. members, the Overseas Shirley is a tanker operated by Overseas Shipholding Group on the Canadian and American East Coasts.



Comptant sur un équipage S.I.U., le Overseas Shirley de Overseas Shipholding Group est un pétrolier exploité sur la Côte Est du Canada et des États-Unis.

Overseas Shirley crew enjoys new recreational equipment

L'équipage du Overseas Shirley apprécie le nouvel équipement récréatif



Left to right/de gauche à droite : Arnold Simon, Edward Parsons, John Dixon, Adrian Neamtu, Shawn Drover.



THE PRESIDENT'S REPORT

RAPPORT DU PRÉSIDENT

RAPPORT DU PRÉSIDENT

Canada needs a shipbuilding policy

Thanks to a qualified and motivated workforce and a fleet of reliable and efficient vessels, the Canadian maritime industry is doing well. Our industry has changed. The long summer waits for western farmers to harvest and bring their grain to port are a thing of the past; new markets have been developed and most vessels operate almost steadily from March to December.

S.I.U. members benefit from this stability. The majority of our members enjoy the benefits of long term collective agreements and yearly wage increases as well as the protection of medical and pension plans. Thanks to these important benefits, S.I.U. members and their families can plan for the future. They can buy a comfortable home, buy a new car or truck, make plans for their children's education or a nice vacation.

Shipowners also benefit from the new stability and as a result, most have improved their fleet's performance and profitability by investing either in new vessels or by upgrading older vessels. Many have also invested in their human resources by offering their crewmembers excellent opportunities to improve their skills while attending training and upgrading programs dispensed by professional instructors. As a result, the Canadian maritime industry can rely on the S.I.U. for the best-trained sailors to operate their vessels efficiently and safely.

The federal government must get involved

While the industry has evolved, the federal government has remained silent. For years, the S.I.U. has urged the federal government to adopt a maritime policy that would set the course for the new millennium and create new opportunities for the Canadian Maritime Industry and good paying jobs for Canadian workers, both at sea or in shoreside jobs.

Our industry has been neglected by the federal government for the last 20 years, regardless of the political party at the helm. Billions of dollars have been made available to the aerospace industry, the railways and the trucking industry while in the meantime, nothing has been done to stimulate the maritime industry.

The Seaway and our waterways infrastructure have been neglected. Preventive maintenance of the Welland Canal, the critical link in the system, is inadequate as was demonstrated recently by the malfunction of a pump at Lock 5 in the Welland Canal.

Shipbuilding in Canada is a moot expression. The shipyards

facilities that had placed Canada at the forefront of the shipping world fifty years ago have been abandoned by successive federal administrations. Because of its abundant natural resources, Canada has succeeded to prosper but these resources are being sold to foreign countries and corporations who use them to build products for much less than we can because of much lower labour costs.

Revitalizing the maritime industry

"It is recognized that ships have an inherently superior efficiency for freight transport as compared to other modes in terms of consumption of fossil fuels per tonne-mile" according to Gerard McDonald, former Director General of Transport Canada Marine Safety.

The advantage enjoyed by the maritime industry will be even greater in the years ahead with the development of new technologies and new products – faster vessels with new drive systems, less pollution and greater efficiency with fuel cell technology, reduction of frictional resistance.

The urgent need of a maritime policy

For the Canadian shipping industry to flourish in the future, the federal government must develop and adopt a comprehensive maritime policy which would guide shipowners and investors in the future. Such a policy must give priority to Canadian-owned vessels and protect the safety of our waterways. The need is even more crucial with the future opening of the Northern Passage and the risks of contamination of the fragile environment in the Great North.

Giving open access to foreign vessels, which are in many cases registered under flag of convenience arrangements and often dump ballast containing dangerous matters, has endangered the quality of our waters. Other countries have limited access to their waterways and Canada must do likewise.

Canadian ships are entitled to have priority

The safety and dependability assured by Canadian ships crewed by Canadian seafarers and the great potential for the Canadian shipping industry in the future create the need for new vessels.

Unfortunately, Canada has no shipbuilding policy and as a

result, the last Laker-size vessel built in a Canadian shipyard was built in 1985. The lack of incentives from the federal government has forced the closure of Canadian shipyards and has led Canadian shipowners to have their vessels built offshore, mostly in China or in Venezuela, where governments grant huge subsidies and where wages are extremely low.

The Canadian government has remained idle and has neglected to stimulate shipbuilding. Without offering any alternative, it imposes a 25% tariff on the importation of vessels, new or used. In other words, the government makes Canadian shipping companies pay for the lack of a sound shipbuilding policy.

It is important to note that while they are obligated to pay the 25% tariff to register a vessel in Canada, shipowners have no alternative but to buy offshore because of the huge incentives offered to foreign shipyards by their local governments.

The S.I.U.'s recommendation

The S.I.U. position in this matter is to encourage the government and the shipowners to work together and find ways to enhance the future of the Canadian shipping industry. New vessels are needed now and more will be needed in the future.

Elimination of the 25% tariff

The government has two choices: To invest in the construction and in the upgrading of shipyards and make a commitment to subsidize the construction of new vessels as it does in the aerospace industry. Alternatively, the Canadian government must eliminate the 25% tariff to ensure a level playing field and give Canadian shipowners the opportunity to compete against foreign shipowners and create jobs for Canadian seafarers. We recommend that the tariff be eliminated subject to the vessel being in operation under Canadian Registry for a minimum of 15 years.

We recommend the tariff on ship repairs made in foreign shipyards be maintained since there are in Canada shipyards that have the human and technical resources to get the job done efficiently. There again, government has a responsibility to assist with subsidies similar to the various programs in effect in the aerospace industry. On page 16 of this issue, The Canadian Sailor publishes an official proposal prepared by the Canadian Shipowners Association and presented recently to various federal cabinet ministers.

Le Canada a besoin d'une politique de construction navale

Grâce à une main d'œuvre qualifiée et motivée et à une flotte de navires fiables et performants, l'industrie maritime canadienne connaît du succès. Notre industrie a changé. Le temps perdu à attendre tout l'été que les fermiers de l'ouest fauchent leur blé et l'apportent aux ports est une chose du passé ; de nouveaux marchés ont été créés et la plupart des navires fonctionnent presque sans arrêt de mars à décembre.

Les membres du S.I.U. bénéficient de cette stabilité. La majorité de nos membres profitent de conventions collectives de longue durée et d'augmentations de salaire annuelles ainsi que de la protection de régimes de santé et de retraite. Grâce à ces avantages importants, les membres du S.I.U. et leurs familles peuvent planifier leur avenir. Ils peuvent acheter une maison confortable, acheter une nouvelle voiture ou camion, faire des projets pour l'éducation de leurs enfants ou de vacances agréables.

Les armateurs tirent également bénéfice de cette stabilité et la plupart ont amélioré le rendement et la rentabilité de leur flotte en consacrant d'importants investissements dans l'achat de nouveaux navires ou en améliorant des navires plus anciens. Beaucoup ont également investi dans leurs ressources humaines en offrant à leurs membres d'équipage d'excellentes opportunités d'améliorer leurs qualifications en suivant des cours de formation et de perfectionnement présentés par des instructeurs professionnels.

Ainsi, l'industrie maritime canadienne peut compter sur le S.I.U. pour obtenir les marins ayant la meilleure formation afin d'exploiter leurs navires avec efficacité et en toute sécurité.

Le gouvernement fédéral doit s'impliquer

Alors que l'industrie a évolué, le gouvernement fédéral est demeuré silencieux. Pendant des années, le S.I.U. a prié le gouvernement fédéral d'adopter une politique maritime qui déterminerait la voie à suivre pour le nouveau millénaire et créerait de nouvelles opportunités à l'industrie maritime canadienne et des emplois rémunérateurs pour les ouvriers canadiens, en mer ou à terre.

Notre industrie a été négligée par le gouvernement fédéral au cours des 20 dernières années, quel que soit le parti politique au pouvoir. Des milliards de dollars ont été offerts à l'industrie aérospatiale, aux chemins de fer et à l'industrie du camionnage alors que rien n'a été fait pour stimuler l'industrie maritime.

La voie maritime et l'infrastructure de nos cours d'eau ont été négligées. L'entretien préventif du canal Welland, le lien névralgique du système, est inadéquat tel qu'il a été démontré récemment par le mauvais fonctionnement d'une pompe à l'écluse 5 du canal Welland.

La construction navale au Canada est une expression vide de sens. Les installations de construction navale qui avaient placé le Canada parmi les meneurs du monde maritime il y a 50 ans ont été

abandonnées par les administrations fédérales successives. Grâce à ses ressources naturelles abondantes, le Canada a réussi à prospérer mais ces ressources sont maintenant vendues à des pays étrangers et à des sociétés qui les utilisent pour fabriquer des produits à des coûts bien inférieurs aux nôtres en raison d'une main d'œuvre bon marché.

Revitalisation de l'industrie maritime

« Il est reconnu que les navires ont une efficacité supérieure inhérente pour le transport de cargaisons par rapport aux autres modes en ce qui a trait à la consommation des combustibles fossiles par tonne-mille » selon Gerard McDonald, ancien directeur général de la sécurité maritime de Transport Canada.

L'avantage reconnu du transport maritime sera encore plus important dans les années à venir grâce au développement de nouvelles technologies et de nouveaux produits - des navires plus rapides avec de nouveaux systèmes de propulsion, une pollution moindre et une plus grande efficacité énergétique avec la technologie des piles à combustibles et de la réduction de la résistance de frottement.

Le besoin pressant d'une politique maritime

Afin que l'industrie maritime canadienne s'épanouisse à l'avenir, le gouvernement fédéral doit développer et adopter une politique maritime globale qui guiderait les armateurs et les investisseurs. Une telle politique doit accorder la priorité aux navires appartenant à des sociétés canadiennes et elle doit protéger la sécurité de nos voies navigables. Cette exigence prend une importance accrue avec l'ouverture de voies navigables dans l'Arctique et les risques de contamination de l'environnement fragile dans le Grand Nord.

Accorder libre accès aux navires étrangers, qui dans de nombreux cas sont enregistrés sous des pavillons de complaisance et déversent souvent leur ballast contenant des matières dangereuses, met en danger la qualité de nos eaux. D'autres pays ont limité l'accès à leurs voies navigables et le Canada doit faire de même.

Les navires canadiens doivent avoir la priorité

La sécurité et la fiabilité assurées par les navires canadiens avec équipages de marins canadiens et l'énorme potentiel pour l'industrie maritime canadienne dans l'avenir créent le besoin de nouveaux navires.

Malheureusement, le Canada n'a aucune politique de construction navale et pour cette raison, le dernier navire pour service sur les Grands Lacs a été construit en 1985. L'absence de

mesures favorables à l'industrie navale par le gouvernement a forcé la fermeture des chantiers maritimes canadiens et a mené les armateurs canadiens à confier la construction de leurs navires à des chantiers étrangers, principalement en Chine ou au Venezuela, où les gouvernements accordent d'importantes subventions et où les salaires sont extrêmement bas.

Le gouvernement canadien n'a pas réagi et a négligé d'appuyer la construction de navires. Sans offrir quelle qu'alternative que ce soit, il impose un tarif de 25% à l'importation de navires, neufs ou usagés. En d'autres termes, le gouvernement oblige les compagnies maritimes canadiennes à payer pour l'absence d'une politique de construction navale.

Il est important d'ajouter qu'alors qu'ils sont obligés de payer le tarif de 25% pour enregistrer un navire au Canada, les armateurs n'ont d'autre alternative que d'acheter à l'étranger en raison des énormes mesures incitatives offertes aux chantiers maritimes étrangers par leurs gouvernements locaux.

La recommandation de S.I.U.

Le S.I.U. encourage le gouvernement et les armateurs à travailler ensemble et à trouver des mesures pouvant favoriser l'avenir de l'industrie maritime canadienne. De nouveaux navires sont présentement nécessaires et d'autres le seront dans un avenir prochain.

Élimination du tarif de 25%

Deux options s'offrent au gouvernement : Investir dans la construction et la remise en état des chantiers maritimes et de prendre l'engagement d'accorder des subventions pour la construction de nouveaux navires dans la même mesure qu'elle le fait pour l'industrie aérospatiale. Alternativement, le gouvernement canadien doit éliminer le tarif de 25% afin d'uniformiser les règles du jeu et accorder aux armateurs canadiens l'opportunité de concurrencer les armateurs étrangers et de créer des emplois pour les marins canadiens. Nous recommandons que le tarif soit éliminé à la condition que le navire soit exploité sous registre canadien pour une durée minimale de 15 ans.

Nous recommandons que le tarif sur les réparations effectuées dans les chantiers étrangers soit maintenu puisque des chantiers maritimes au Canada ont les ressources humaines et techniques requises pour effectuer le travail efficacement. Là encore, le gouvernement a la responsabilité d'accorder des subventions comparables aux divers programmes en vigueur dans l'industrie aérospatiale.

En page 16, nous publions une proposition officielle préparée par l'Association des armateurs canadiens et présentée récemment à des ministres du cabinet fédéral.



ANTI-SCAB LAW MUST BE ADOPTED NOW

Mario Silva, Member of Parliament for the riding of Davenport, Ontario, and Liberal Party Labour Critic, recently wrote President Gralewicz to report he has introduced in the House of Commons Bill C-415 a law intended to ban replacement workers during a labour dispute. The ban would affect all federally regulated companies, including the transport sector.

In his letter, Silva adds: "It is important for all concerned, including the Liberal Leader, that the law banning replacement workers is worded to include the words "essential services" and that other significant concerns are addressed. It is for this reason that both the Liberal Leader and I, along with many of our colleagues in the House of Commons could not support Bill C-257."

(Bill C-257, the anti-scab legislation, was defeated 177 to 122 last March 21st when the opposition parties failed to agree on amendments to the original bill. Later, the Speaker of the House ruled these amendments "went beyond the scope of the bill".) It is important to note that over the years, several anti-scab bills have been introduced and defeated in the House of Commons when various political parties pretending to support this legislation ensured the bill would never be enacted by burying the essence of the bill under a multitude of amendments. The vast majority of these amendments relate to the definition of "essential services" and when are Public Health and Safety at risk. Over the past several years, by proposing amendments over amendments to whatever anti-scab legislation is introduced in the House, political parties have failed to take any definite action.

It is also important to note that while in power and enjoying a clear majority, the Liberal Party promised to adopt anti-scab legislation but the promise never materialized. We thank Mario Silva for keeping us informed on the status of Bill C-415 but he will have to work long and hard as several members of the House are already proposing closure of the present session and an early summer recess, while the rest of Canada will remain at work.

Concerted ITF efforts

At the annual International Transport Workers Federation (ITF)-Canadian Marine Advisory Committee (CMAC) meeting held in Ottawa recently, participants focused their attention on the high number of non-union vessels, including several vessels registered under flags of convenience (FOC) agreements, currently being operated in Canadian waters. In most cases, these non-union vessels are old and in poor condition and they put at risk the health and safety of their crewmembers as well as the safety of crewmembers working aboard vessels under Canadian Registry.

At the meeting, ITF inspectors from Eastern Canada and the United States agreed to meet in Halifax within the next few weeks to elaborate an action plan to redress the situation.

Thanks to the excellent cooperation they get from Transport Canada and U.S. Coast Guard officials, ITF inspectors have succeeded, over the past few years, to arrest several FOC vessels entering our waters on the grounds they were not meeting Canadian standards of seaworthiness. These vessels were not released before the necessary repairs were made to ensure they posed no risks to other vessels and their crewmembers.

In many cases, crewmembers were not being paid the wages they had been promised, they were treated as slaves and poorly fed.

At the Halifax meeting, Canadian and American ITF inspectors will exchange information and combine their efforts to eliminate unsafe vessels from our waterways.

The S.I.U. of Canada and the SIU of North America are continuing to lobby their respective governments regarding the Seafarers' Identification Document. We hope the two governments will conclude a treaty by next fall.

LA LOI ANTI-SCAB DOIT ÊTRE ADOPTÉE MAINTENANT

Mario Silva, député de la circonscription de Davenport en Ontario et critique du Parti libéral sur les questions relatives au Travail a informé Président Gralewicz récemment qu'il a présenté à la Chambre des Communes le projet de loi C-415, une loi visant à interdire l'utilisation de briseurs de grève (scabs) lors d'un conflit de travail. L'interdiction s'appliquerait à toute compagnie sous juridiction fédérale, incluant le secteur du transport.

Dans sa lettre, Silva ajoute : « Il est important pour tout intéressé, y compris le leader libéral, que la loi interdisant des ouvriers de remplacement soit rédigée afin d'inclure les mots « services essentiels » et que d'autres questions importantes soient comprises. C'est pourquoi le leader libéral et moi-même, ainsi que plusieurs de nos collègues au Parlement ne pouvaient appuyer la loi C-257. »

(La loi C-257, la loi anti-scab, a été défaite 21 mars dernier par un vote de 177 à 122 quand les parties d'opposition n'ont pu s'entendre sur des amendements à la loi originale. Plus tard, l'orateur de la Chambre a statué que ces amendements « allaient au-delà de la portée de la loi ».)

Il est important de noter qu'au cours des années, plusieurs lois anti-scabs ont été présentées et défaites à la Chambre des Communes quand divers partis politiques prétendant appuyer cette loi se sont assurés qu'elle ne soit pas adoptée en enterrant l'essence de la loi sous une multitude d'amendements. La grande majorité de ces amendements touchent la définition « des services essentiels » lorsque la santé publique et la sécurité sont menacées. Au cours des dernières années, en proposant amendements sur amendements à quelque loi anti-scab présentée en Chambre, les partis politiques n'ont jamais adopté aucune mesure effective.

Il est également important de noter qu'alors qu'il détenait le pouvoir et une imposante majorité, le parti libéral a

promis d'adopter une loi anti-scab sans jamais la réaliser.

Nous remercions Mario Silva de nous tenir au courant sur le statut de la loi C-415 mais il devra redoubler d'effort pour assurer l'adoption de cette loi alors que plusieurs députés proposent déjà la prorogation de la session et des vacances hâtives alors que le reste du Canada demeure au travail.

Efforts concertés de l'ITF

Lors de la réunion annuelle de la fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) – Conseil consultatif maritime canadien tenue à Ottawa récemment, les participants ont porté leur attention sur le nombre élevé de navires non syndiqués, y compris plusieurs navires enregistrés sous des pavillons de complaisance (navires FOC), qui transigent présentement en eaux canadiennes. Dans la plupart des cas, ces navires non syndiqués sont vieux et en mauvais état et ils mettent en danger la santé et la sécurité de leur membres d'équipage ainsi bien que la sécurité des membres d'équipage à bord des navires sous registre canadien.

Lors de la réunion, les inspecteurs de l'ITF de l'Est du Canada et des États-Unis ont convenu de se rencontrer à Halifax dans les prochaines semaines afin d'élaborer un plan d'action pour corriger la situation.

Grâce à l'excellente coopération qu'ils obtiennent des autorités de Transport Canada et de la Garde côtière des États-Unis, les inspecteurs de l'ITF ont réussi, au cours des dernières années, à détenir plusieurs navires FOC entrant dans nos eaux parce qu'ils ne répondaient pas aux normes canadiennes de navigabilité. Ces navires n'ont pas été libérés avant que les réparations nécessaires aient été effectués afin d'assurer qu'ils ne posaient aucun risque à d'autres navires et à leurs membres d'équipage.

Dans de nombreux cas, des

membres d'équipage ne recevaient pas les salaires convenus, étaient traités comme des esclaves et étaient mal nourris. Lors de la réunion de Halifax, les inspecteurs canadiens et américains de l'ITF échangeront des renseignements et combineront leurs efforts afin d'éliminer les navires peu sécuritaires de nos voies d'eau.

Le S.I.U. du Canada et du SIU de l'Amérique du Nord continuent à inciter leurs gouvernements respectifs d'adopter un document conjoint d'identification des marins. Nous espérons que les deux gouvernements concluront une entente dès l'automne prochain.



Left to right/gauche à droite : Graham Fisher, Karen Watt, Michel Desjardins, Mario Battista, Lana Smyth.

The Union recently held a labour-management meeting with representatives of Algoma Central Marine in order to review the Company investment of over \$500,000 into their payroll system which was implemented at fit-out. The new payroll system which the S.I.U. requested is now allowing a bi-monthly direct deposit thereby eliminating the mid-month advance. In response to the Union's request regarding the tanker fleet, Company representatives held meetings on each vessel explaining the changes.

Le Syndicat tenait récemment une réunion ouvrière-patronale avec des représentants de Algoma Central Marine dans le but de réviser l'investissement de plus de 500 000 \$ de la Compagnie dans un programme de gestion de la paie mis en vigueur lors du gréage des navires. Ce nouveau programme de gestion de la paie qui a été demandé par le S.I.U. permet maintenant un dépôt bancaire bimensuel en remplacement de l'avance au milieu du mois. En réponse à la demande du Syndicat en ce qui a trait à la flotte de pétroliers, des représentants de la Compagnie ont tenu des réunions à bord de chaque navire pour expliquer les changements.



SECRETARY-TREASURER'S REPORT

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

First Aid Certificate Required

Transport Canada requires that all seamen have a valid First Aid Certificate to maintain their Bridge Watchman, Engine Room and Ship's Cook certificates. In accordance with the Standard for Training and Certification of Watchkeeping convention (STCW), First Aid certificates must be renewed every three (3) years by the Red Cross or St John's Ambulance.

Certificat de Premiers Soins requis

Transport Canada requiert que tous les marins possèdent un certificat de Premiers Soins valide afin de conserver leur certificat d'Homme de quart à la passerelle, de Préposé à la Salle des machines ou de Cuisinier de navire. Conformément aux Normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), les Certificats de premiers soins doivent être renouvelés à tous les trois (3) ans par la Croix-Rouge ou l'Ambulance St-Jean.

Recommendations and Factors to be Taken into Account in a Medical Examination

Recommendations

Medical examinations are required before a certificate is issued under the *Marine Certification Regulations* and also at specified intervals to maintain the validity of certificates for use at sea under the *Crewing Regulations*. The intervals are set out in Division 8 of the *Crewing Regulations* as follows: every 2 years for a seafarer who holds a certificate and is at least 40 years of age; every 2 years for a seafarer who does not hold a certificate and is at least 60 years of age; and in all other cases, every 3 years. The interval may be shorter if specified by the physician or if the Minister requires a re-examination under Division 8 of the *Crewing Regulations*. It is recommended that a medical examination consists, at a minimum, of the following elements: Chest X-ray, Electrocardiogram, Dental examination, Urinalysis*
* Not to be used for drug testing

Recommandations et facteurs à prendre en considération lors d'un examen médical

Recommandations

L'examen médical est exigé préalablement à la délivrance d'un brevet sous le régime du Règlement sur la délivrance des brevets et certificats (marine) ainsi qu'aux intervalles prescrits en vue du maintien de la validité des brevets à détenir pour le service en mer sous le régime du Règlement sur l'armement en équipage des navires. Les intervalles sont précisés à la Section 8 du Règlement sur l'armement en équipage des navires : deux ans dans le cas du navigant âgé de 40 ans ou plus qui est titulaire d'un brevet ou d'un certificat; deux ans dans le cas du navigant âgé de 60 ans ou plus qui n'est pas titulaire d'un brevet ou d'un certificat; trois ans dans tout autre cas. L'intervalle peut être plus court sur l'avis du médecin ou si le Ministre exige un nouvel examen en vertu de la Section 8 du Règlement sur l'armement en équipage des navires. Il est recommandé que l'examen médical comprenne au moins les éléments suivants: Radiographie pulmonaire, Électrocardiogramme, Examen dentaire, Analyse des urines*
* N'est pas utilisée à des fins de dépistage de la consommation de drogues.

Financial Committee Meeting – June / Juin 2007 – Réunion du Comité des Finances

As required by the S.I.U.'s Constitution, a Quarterly Financial Committee was elected at the Union Headquarters' Quarterly membership meeting on June 4th.

The Quarterly Financial Committee makes an examination for each quarterly period of the finances of the Union and makes a report on its findings and recommendations. Members of this Committee may make dissenting reports, separate recommendations and separate findings.

The rules and regulations governing Finances and the role of the Financial Committee are enumerated in detail in the Union Constitution.

Tel que requis par la Constitution du S.I.U., un Comité trimestriel des finances a été élu lors de l'assemblée trimestrielle des membres aux Quartiers Généraux le 4 juin.

Le Comité trimestriel des finances fait un examen des finances du Syndicat à chaque trimestre et communique un rapport de ses constatations et de ses recommandations. Les membres du Comité peuvent faire des rapports dissidents et des recommandations et constatations distinctes.

Les règlements sur les finances et le rôle du Comité des finances sont décrits en détail dans la Constitution du Syndicat.



Left to right/de gauche à droite : Robert Jenkins, Anthony Garnes, Linda Brunet, Désirée Gralewicz (standing/debout), Alfred Eshun, Michael Breaker



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



Brisk activity on the East Coast

The Overseas Shirley, an Aframax-size tanker operated by Overseas Shipholding Group, is now operating on the Canadian and the American East Coasts. Chartered by Petro-Canada, it carries petroleum products originating from Hibernia, off the Coast of Newfoundland. S.I.U. members are qualified tanker crews who enjoy the leave system and their working conditions.

Coastal Shipping

Coastal Shipping's tankers are operating with S.I.U. crewmembers who, since joining the S.I.U., enjoy greatly improved wages and working conditions. The Company is doing well and members have a stable work environment. Meetings have been held with licensed and unlicensed crewmembers who fully understand the provisions and benefits of their collective agreement.

Maersk Seabase

We are currently contacting members working on Maersk Seabase supply vessels and receiving proposals in preparation for upcoming negotiations on the renewal of their collective agreement. Five Seabase vessels are being operated in Canadian waters while four other vessels are trading outside of Canada; the Gabarus in Ireland, the Detector and Dispatcher in Scotland and the Challenger on the African Coast with Canadian S.I.U. members.

Around the port of Montreal

Shipping is brisk around the port of Montreal. The supply tanker Arca is operating full speed ahead and Groupe Ocean's z-drive tugs are continuously busy.

CSL's Nanticoke will be seen more often in the port of Montreal as she will be carrying salt from the Magdalen Islands to Montreal.

Birchglen back

The Birchglen is expected back shortly after trading in various foreign countries around the world. Crewmembers will be happy to be home.

M/V Arctic

The M/V Arctic is presently in China undergoing a major refit with state-of-the-art equipment which will give our members job stability for the next fifteen years.

Our organizing efforts are continuing and we recently organized crewmembers of the Kallik, a vessel owned by Groupe Ocean providing pilot service in the port of Montreal.

ITF news

An old vessel bearing the name Gisela is presently docked in Montreal and is drawing attention from the port authorities and Transport Canada officials. The vessel, formerly registered in Canada has now been sold to a Haitian shipowner and is registered under Panamanian Flag.

Scheduled to sail away in April, the vessel is being detained in the port of Montreal by Transport Canada officials and will not be released until major repairs are done and the vessel is certified sea worthy. It appears repairs are being delayed because the shipowner has difficulties obtaining the necessary funding.

A crew of foreign sailors boarded the vessel weeks ago and on May 30th, they phoned us to report they had

not received their wages. We boarded the vessel recently and met with the shipowner requesting that the vessel be covered with an ITF agreement. The shipowner's response was clear: "We cannot pay that kind of money".

Obviously, the shipowner does not have the necessary resources. The ITF inspector is concerned about the physical condition of the vessel and how it will be maintained but he is even more worried about the crewmembers who will be working for extremely low wages and in poor working and living conditions aboard.

The Transport Canada Inspector handling this file has also been informed that the employment contracts for the crew were bearing the name of another vessel. Transport Canada officials have confirmed they will review all documents and ensure they are legitimate before the vessel is allowed to leave Canada. The ITF will keep a close eye on this vessel.

The Valdivia, a brand new vessel under German second registry and scheduled to trade between Antwerp, Liverpool and Montreal has now made her first trip to Montreal. Thanks to the efforts of ITF representatives in England, Germany and Montreal, the vessel is now covered by an ITF agreement and the crew sent their thanks to the S.I.U.

With the help of our ITF colleagues in the Netherlands, the ITF recently recovered over \$8,000 US in unpaid wages from the Singapore-registered vessel High Prosperity.

Many other foreign vessels have been boarded and the crews' employment contracts examined. They proved to be in conformity with ITF standards and International rules and regulations. The fight goes on to keep sailors safe and provide them with good living and working conditions.

Have a safe summer.

Activité intense sur la Côte Est

Le Overseas Shirley, un pétrolier de catégorie Aframax de Overseas Shipholding Group est maintenant exploité sur les côtes Est canadienne et américaine. Affrété par Petro-Canada, il transporte des produits pétroliers en provenance d'Hibernia au large de Terre-Neuve. L'équipage est composé de membres du S.I.U. travaillant sur la côte Est.

Coastal Shipping

Les pétroliers de Coastal Shipping sont exploités avec des membres du S.I.U. qui depuis qu'ils se sont joints au Syndicat, apprécient fortement de meilleurs salaires et conditions de travail. La compagnie connaît des succès et les membres ont un environnement stable. Des réunions ont été tenues avec les membres d'équipage brevetés et non-brevetés qui sont maintenant familiers avec les dispositions et les avantages de leur convention collective.

Maersk Seabase

Nous communiquons présentement avec les membres travaillant à bord des navires d'approvisionnement de Maersk Seabase et recevons les propositions en vue des prochaines négociations sur le renouvellement de leur convention collective.

Cinq navires de Seabase sont en service en eaux canadiennes alors que quatre autres navires transigent à l'extérieur du Canada, le Gabarus en Irlande, le Detector et le Dispatcher en Écosse et le Challenger sur la côte africaine avec équipages du S.I.U. du Canada.

Autour du port de Montréal

L'activité ne manque pas autour du port de Montréal. Le pétrolier Arca transige régulièrement et les remorqueurs de type Z-drive de Groupe Océan sont en pleine activité.

Le Nanticoke de CSL visitera Montréal régulièrement ayant été affecté au transport de chargements de sel des Iles de la Madeleine.

Le Birchglen est attendu sous peu après avoir transigé dans de nombreux pays. Les membres d'équipage seront heureux de revenir à la maison.

M/V Arctic

Le m/v Arctic subit présentement une remise en état complète avec des équipements de fine pointe qui devrait assurer aux membres d'équipage la stabilité d'emploi pour les 15 prochaines années.

Nous poursuivons notre travail de syndicalisation et avons recruté l'équipage du Kallik, un navire de Groupe Océan affecté au service des

pilotes dans le port de Montréal.

Nouvelles de l'ITF

Un vieux navire nommé le Gisela est présentement attaché à Montréal et il attire l'attention des autorités du port et de Transport Canada. Autrefois enregistré au Canada, le navire a été vendu à un armateur d'Haiti et est enregistré au Panama.

Le navire devait quitter Montréal en avril. Toutefois, il est détenu par les autorités de Transport Canada et ne sera pas relâché avant que d'importants travaux soient effectués à bord et que le navire soit en état de navigabilité. Tout indique que l'armateur connaît des difficultés à obtenir les fonds nécessaires.

Un équipage de marins étrangers est monté à bord il y a quelques semaines et l'un d'eux nous a appelé le 30 mai pour nous aviser qu'ils n'avaient pas reçu leurs salaires. Nous avons rencontré le propriétaire du navire récemment et lui avons demandé que l'équipage soit protégé par une convention ITF. Il a alors répondu: «Nous ne pouvons payer de tels salaires».

Évidemment, l'armateur n'a pas les ressources nécessaires. L'inspecteur ITF est préoccupé par l'état physique du navire et comment il sera maintenu en bon état mais il est encore plus

inquiet pour l'équipage qui travaillera pour de bas salaires et dans de mauvaises conditions de vie et de travail.

L'inspecteur de Transport Canada responsable du dossier a été informé que les contrats d'emploi portaient le nom d'un autre navire. Les autorités de Transport Canada ont confirmé qu'ils examineraient les documents et assureraient qu'ils sont en ordre avant de permettre au navire de quitter le Canada. L'ITF surveillera ce navire.

Le Valdivia, un tout nouveau navire sous deuxième registre allemand qui doit faire la navette entre Anvers, Liverpool et Montréal a fait son premier voyage au Canada. Grâce à la vigilance de représentants de l'ITF en Angleterre, en Allemagne et au Canada, le navire est couvert par une convention ITF et l'équipage en remercie le S.I.U.

Avec l'aide de nos collègues d'ITF aux Pays Bas, l'ITF a récemment recouvré du navire High Prosperity enregistré à Singapour plus de 8 000 \$ US en salaires impayés.

Plusieurs autres navires étrangers ont été visités et les contrats d'emploi examinés. Ils étaient conformes aux normes de l'ITF et aux règlements internationaux. La lutte se poursuit afin d'assurer la sécurité des marins et de bonnes conditions de travail.

Profitez de l'été en toute sécurité.



WHEN ARE WE GOING TO HAVE A BASIC MARINE TRAINING PROGRAM IN QUÉBEC ?

In our last edition we mentioned that since the *Institut Maritime du Québec* (IMQ) had closed their locations in Quebec City and Montreal in 2003 and 2004, there is no basic deckhand or mechanical training being offered in the province. We then tried with the Maritime Sectorial Committee (CSMO) and the IMQ to develop other alternatives with no success.

Even though two wheelsman training courses have been offered at IMQ in Rimouski in the past two years to upgrade deckhands to wheeling positions to answer the demand from shipowners, this doesn't solve the problem. Something is wrong. The reason being there is no entry level training worth mentioning in the whole province of Quebec. The Provincial Government must certainly and rapidly review its financing criterias and help the CSMO, the IMQ and the SIU to solve this situation once and for all.

We have recently visited the "Nova Scotia Community College Nautical Institute" (NSCC-NI) located in Port Hawksbury. There, we noticed the excellence of their installation and we underline the very warm welcome received from the Directors of the Institution as well as from every department head and all instructors. We met classes of enthusiastic students who were happy to receive the visit of S.I.U. officials. Many students showed interest in joining the ranks of the S.I.U. and taking advantage of the opening into the job market offered by the S.I.U..

We have been advised by the instructors that their training programs at entry level could be easily adapted to fill the exact qualifications requested by Transport Canada and shipowners, of highly qualified and ready-to-ship-out candidates either on deck or in the engine department. We plan to go back to the NSCC Nautical

Institute early in the fall and the S.I.U. may well end up with some kind of partnership with this state-of-the-art institution.

NEGOTIATIONS

Recently, members working for Gestion Yves Harrisson ratified a five-year collective agreement. A few days later, a four-year agreement with the Société des traversiers du Québec at Isle aux Coudres was ratified by the crewmembers. In both cases, members reported they were very satisfied with the improvements brought to their collective agreement.

At STQ Matane, negotiations came very close to breaking down after months in conciliation. The negotiation committee was sure that no deal would be possible without striking and went on to get a strike mandate. We then had some offers from STQ and a tentative agreement was finally reached. After a presentation of this agreement to our members on the Camille Marcoux, it's been ratified with a good majority.

Why is the Relais Nordik long term contract promised by the Quebec Government nearly 18 months ago for the servicing of the Moyenne and Basse Côte Nord area still not signed? We have for our part agreed on a collective agreement of short duration which includes many improvements. We are all looking forward for the government to finally sign this contract, as was promised. Employees are still wishing for important changes to their work schedule and are ready to do whatever it takes to obtain them.

Negotiations with CTMA were stalled in conciliation and we had to get a strike mandate to finally

have the Company withdraw its demands regarding important modifications to the schedules of work. This major difficulty having been settled, we have reached a tentative agreement which answers the main members' concerns and the agreement was then ratified by the majority of members.

With Biorex Gulf Division, despite great efforts to reach an agreement, we have applied for the conciliation Service of the federal Government. With contractual and budget constraints which the employer says it is undergoing, there is no agreement to be foreseen without the assistance of a conciliator.

We thank our member delegates for their hard work, companionship and trust.

AROUND THE PORT

Groupe Desgagnés is preparing its fleet for their trips to the Arctic. The Camilla, Anna, Cécilia, as well as the Maria Desgagnés will depart around the end of June. Desgagnés Cargo has applied for a permit for the temporary importation of a foreign vessel for an extra trip to Deception Bay. The Jade Star has two trips to the Great North this year. The Arctic, is on its way to China and should arrive in June. The vessel will undergo a refit of about 4 months when many major repairs and improvements will be made. The Groupe Ocean just received a new tug, and a third one is expected to be delivered sometime this summer.

More jobs are expected this year, and we will be happy to meet members who will visit or ship out from the Quebec Union Hall.

Enjoy an excellent season and work safely.

QUAND UN PROGRAMME DE FORMATION MARITIME DE BASE SERA T-IL OFFERT AU QUÉBEC ?

Nous avons mentionné dans notre dernier article que depuis la fermeture des succursales de l'Institut Maritime du Québec (IMQ) à Québec et à Montréal en 2003 et 2004, il n'y avait plus aucun cours de base en matelotage ou en mécanique dans la province. Nous avons alors tenté d'organiser d'autres alternatives avec le Comité sectoriel maritime (CSMO) et l'IMQ mais là encore sans succès.

Bien que deux cours de formation de timonier ont été offerts par l'IMQ à Rimouski ces deux dernières années afin de perfectionner des matelots de pont aux exigences de la timonerie en réponse aux demandes des armateurs, cela ne règle pas le problème. Il est inconcevable qu'aucune formation digne de ce nom ne soit offerte au niveau d'entrée dans toute la province de Québec. Le gouvernement provincial doit certainement réviser rapidement ses critères de financement et aider le CSMO, l'IMQ et le S.I.U. à régler définitivement cette situation.

Nous avons récemment visité l'Institut nautique du Nova Scotia Community College à Port Hawksbury. Nous avons pu constater l'excellence des installations et désirons souligner l'accueil très chaleureux des directeurs de l'établissement ainsi que des chefs de département et des instructeurs. Nous avons rencontré des classes d'étudiants enthousiastes qui étaient heureux de recevoir la visite de représentants du

S.I.U. Plusieurs étudiants ont manifesté de l'intérêt à se joindre au S.I.U. et de profiter des opportunités de carrière offertes par le S.I.U.

Les instructeurs nous ont assurés que leurs programmes de formation au niveau d'entrée pouvaient facilement être adaptés aux exigences de qualification exigées par Transport Canada et les armateurs, soit de recrues hautement qualifiées et prêtes à combler des postes sur le pont et dans la salle des machines. Nous prévoyons retourner à l'Institut à l'automne et le S.I.U. pourrait possiblement créer un partenariat avec cet établissement de fine pointe.

NÉGOCIATIONS

Récemment, les membres à l'emploi de Gestion Yves Harrisson ont ratifié une convention collective de cinq ans. Peu après, un accord de quatre ans a été ratifié par les membres d'équipage du traversier de l'Île aux Coudres de la Société des traversiers du Québec (S.T.Q.). Dans les deux cas, les membres se sont dits très satisfaits des améliorations apportées à leur convention collective.

À la S.T.Q. de Matane, les négociations sont venues très près d'une rupture après des mois de conciliation. Le comité de négociation croyant qu'aucune entente n'était possible et qu'une grève était inévitable a alors

demandé un mandat de grève. C'est alors que nous avons reçu d'autres offres de la S.T.Q. et une entente de principe a finalement été conclue. Après présentation de l'entente à nos membres du Camille Marcoux, ceux-ci l'ont ratifié par une belle majorité.

Pourquoi le contrat de longue durée promis il y a presque 18 mois à Relais Nordik par le gouvernement du Québec pour la desserte de la Moyenne et Basse Côte Nord n'est-il encore pas signé ? De notre côté, nous avons convenu d'une entente de courte durée qui comprend de nombreuses améliorations. Nous attendons encore que le gouvernement ratifie l'entente tel que promis. Les employés souhaitent des changements importants aux horaires de travail et sont prêts à tout pour les obtenir.

Les négociations avec CTMA étaient bloquées en conciliation et nous avons dû obtenir un mandat de grève pour obtenir finalement le retrait par la Compagnie de ses demandes de modifications importantes aux horaires de travail. Cette difficulté majeure étant écartée, nous sommes parvenus à une entente de principe répondant aux préoccupations principales des membres, et l'entente a ensuite été ratifiée majoritairement.

Quant à la Division du Golfe de Biorex, malgré de grands efforts pour conclure un accord, nous avons sollicité les bons offices du service de

conciliation du gouvernement fédéral. Avec les contraintes contractuelles et budgétaires que l'employeur dit subir, aucune entente n'est prévisible sans l'intervention d'un conciliateur.

Nous remercions nos délégués pour leur excellent travail, leur camaraderie et leur confiance.

AUTOUR DU PORT

Groupe Desgagnés prépare sa flotte pour les voyages dans l'Arctique. Les Camilla, Anna, Cécilia et Maria Desgagnés partiront vers la fin juin. Desgagnés Cargo a déposé une demande d'importation provisoire d'un navire étranger pour un voyage supplémentaire à Deception Bay.

Le Jade Star effectuera deux voyages dans le Grand Nord cette année.

Le navire Arctic est en route vers la Chine où il devrait arriver en juin. Le navire subira une remise en état d'environ 4 mois alors que d'importantes améliorations seront apportées.

Groupe Océan a récemment acquis un nouveau remorqueur et un troisième remorqueur est attendu au cours de l'été. De nombreux emplois sont prévus cette année et nous anticipons le plaisir de rencontrer les membres qui visiteront ou qui viendront obtenir un emploi à la salle d'embauche de Québec.

Profitez d'une excellente saison et travaillez prudemment.



MEMBERS RATIFY NEW AGREEMENTS
MEMBERS RATIFY NEW AGREEMENTS

LES MEMBRES RATIFIENT DE NOUVELLES ENTENTES

C

Magdalen Islands - *Iles de la Madeleine*

T



M



A

S.T.Q. - Matane



Front/avant : Conrad Fournier, Clément D'Auteuil, Luc Soucy –
Back/arrière : Patrick Langlais, Karl Gauthier, Frédéric Cool, Denis Miousse, Mario Dubé



Front/avant: Mario Voyer, Antonin Demers, Réal Tremblay - Back/arrière:
Alain Dubé, Philippe Cyr, Danny Dumas, Dominique Dion, Éric Blanchette



Jim GIVEN

VICE-PRESIDENT GREAT LAKES AND INLAND WATERS



VICE-PRESIDENT GRANDS LACS ET EAUX INTÉRIEURES

VICE-PRÉSIDENT GRANDS LACS ET EAUX INTÉRIEURES

Retired members answer the Call!!

With a shortage of qualified AB's and MA's, retired members of the S.I.U. are coming back to work to assist in filling relief jobs. Over the past few years we have had a rough time filling 15 and 30 day AB and MA jobs so in an effort to fill these jobs the S.I.U. is welcoming back some members who have retired in the past few years. As everyone is aware the Union has a contractual obligation to fill jobs via the union halls, and there is a real shortage of experienced sailors. Our retired members are highly trained, fully certified and more than willing to take relief jobs when they are needed.

As in the past our younger members are very thankful that their Brothers would come out of retirement in order to lend a hand and keep our vessels running smoothly. As one retired member recently said: "Once a S.I.U. member, always a S.I.U. member." We would urge all retired members who have the required certifications to contact the union hall nearest them to check on job opportunities.

Massive upgrade complete on Chi-Cheemaun

The biggest car ferry on the Great Lakes, the Chi-Cheemaun, departed Sarnia on March 3 after undergoing a massive two year refit. The "Big Canoe" spent the last two years wintered in Sarnia undergoing the refit which included everything from curtains to engines. The vessel should be good for another 30 to 35 years.

About a dozen workers carried out the repairs, which included the replacement of two Ruston 3500 horsepower diesel engines, each weighing about 28 tonnes, with four new Caterpillar diesel engines. Other finishing touches were done to passenger and other areas. In all, the cost of the upgrades totalled about \$10 million.

The 365 foot vessel has been on the lakes with S.I.U. members for more than 30 years, and

can carry as many as 638 passengers and 113 vehicles per trip.

S.I.U. members employed on the ferry are very happy to be able to look forward to many more years of employment.

Organizing - Industrial Division

The S.I.U. organizing efforts in the industrial sector are moving ahead with great strides. As reported, we are working very hard to increase the S.I.U. membership both on the water and shoreside. We have focused a lot of our attention on the call centre industry where we find conditions of employment to be very poor. Low wages, little or no benefits and a very high stress level make this new industry one of the worst in the Country. Call centres employ anywhere from 150 to 1700 people. In the Niagara region alone this sector employs in excess of 5,000 persons. The S.I.U. currently have organising drives at Convergys, SITEL and Continental Promotions Group.

Residence Negotiations - Shoreside

Negotiations continue for the S.I.U. members employed at Residence on Garrison in Fort Erie. The negotiating committee is making good progress with talks set to continue June 4th and 5th. Also at the residence we are pleased to say that the S.I.U. was able to settle a case for a worker who was stricken with cancer and unable to collect Long Term Disability. Due to confidentiality we are unable to name the member but we can say she was very thankful for the help of the S.I.U. executive board for the settlement she received.

Marine Sector, Organizing Campaign

With the shipping season underway we

continue with our efforts with Lower Lakes, Voyageur and McKeil Marine. It has been a long struggle with these companies but as time goes by they are slowly starting to get the message that it is greener on the other side. When it comes to wages and benefits they fall far short of what we have as S.I.U. members and we are confident they will come around eventually. It only stands to reason, if someone is paying you \$5000 to do a job and the guy next to you is a S.I.U. member earning \$8500 why the heck would you not join the union??

S.I.U. objects to waiver

The new company Canadafeederlines recently applied for a waiver to use a foreign container vessel on the Great Lakes, with foreign flag and foreign crew. Executive Vice President Michel Desjardins was quick to file the S.I.U. of Canada's objection on behalf of the membership and was able to block any permit being issued. The owner of this company is the same guy who worked for the St. Lawrence Seaway Corporation to do a study and see if he could make money moving containers. Nice try!!! Did we mention he was being paid with tax payer money at the time?

Lock Spill washes out Road

The stretch of road along the Welland Canal from Glendale Avenue and Lock 7 was closed for a week because of damage from an overflow of Lock 6.

When Lock 6 was being raised a valve malfunction caused extra water to be released into Lock 5. This caused water to spill onto the Welland Canal Parkway. The rush of water damaged the road causing the closer.

The west side of the flight locks were shut down while the cause of the valves malfunction was investigated and repaired. The Halifax was

in Lock 5 at the time but suffered no major damage.

Stone Trade Slows

Low inventories of limestone have slowed trade on the Great Lakes in April. Shipments totalled 3.1 million net tons, a decrease of 19 percent compared to a year ago, and a drop of 14 percent compared to the month's 5 year average.

Inventories were low because mild weather toward the end of 2006 allowed quarries to ship most of their production. Since much limestone is washed before being shipped, quarrying cannot resume until the weather warms.

For the year, the Lakes limestone trade stands at 3.5 million net tons, a decrease of nearly 1 million tons compared to the same point in 2006. However, shipments are only 330,000 net tons behind the 5 year average for the January- April timeframe.

Port News

With the ratification of the new collective agreement crews are adjusting to the changes. We have handled calls regarding galley duties and hours of work as well as a few calls requesting clarification of articles.

We would ask all members to make sure they bring all of their documents when shipping out as Algoma is requesting we fax them copies of your certificates. Even if you have been with them before, they require the certificates if they do not have them on file.

Port Weller Drydocks has reopened and recently had the old ferry Mindawayma on the blocks removing the engines. There is a rumour floating around that the engines will be used to power the old Windoc??

Until next issue safe sailing!!

Des membres retraités répondent à l'appel !

En raison d'une pénurie de matelots qualifiés et d'assistants-mécaniciens, des retraités du S.I.U. reviennent au travail pour combler des emplois de relève.

Au cours des dernières années, nous avons connu des difficultés à combler des relèves de 15 et 30 jours dans ces deux positions et le S.I.U. est heureux d'accueillir de nouveau ces membres qui ont pris leur retraite au cours des dernières années. Nous savons tous que le Syndicat a une obligation contractuelle de combler les emplois et il y a une pénurie de marins avec expérience. Nos membres à la retraite ont une excellente formation et sont qualifiés et ils sont heureux de combler ces postes.

Nos membres plus jeunes sont très reconnaissants que leurs confrères reprennent le travail pour donner un coup de main et garder les navires en service. Un membre à la retraite nous disait récemment : « Membre du S.I.U. pour un jour, membre du S.I.U. pour toujours ». Nous encourageons tous les membres retraités qui ont les certifications requises à communiquer avec la salle d'embauche la plus près afin de vérifier les possibilités d'emploi.

Complète remise en état du Chi-Cheemaun

Le plus grand traversier de passagers et véhicules sur les Grands Lacs, le Chi-Cheemaun, a quitté Sarnia le 3 mars après avoir subi une remise en état totale d'une durée de deux ans. Tout a été rénové, des rideaux aux moteurs. Le « grand canoë » devrait être adéquat pour une durée additionnelle de 30 à 35 ans. Une douzaine d'ouvriers ont effectué les réparations qui ont inclus le remplacement de deux moteurs Ruston de 3500 hp, d'un poids de 28 tonnes chacun, par quatre nouveaux moteurs Caterpillar. Des travaux ont également été effectués dans l'aire

des passagers. Le coût total des travaux a été d'environ 10 millions.

Le navire d'une longueur de 365 pieds est en service avec équipages du S.I.U. depuis plus de 30 ans et peut transporter jusqu'à 638 passagers et 113 véhicules par voyage. Les membres d'équipage du S.I.U. sont très heureux de pouvoir compter sur cette opportunité d'emploi pour de nombreuses autres années.

Campagne de syndicalisation dans le secteur industriel

Les activités de syndicalisation du S.I.U. dans le secteur industriel font de grands progrès. Nous faisons tous les efforts afin d'augmenter le nombre de membres naviguant et du secteur industriel. Nous avons accordé beaucoup d'attention aux centres d'appel où les conditions d'emploi sont mauvaises. Cette nouvelle industrie offre des salaires peu élevés, peu ou pas d'avantages sociaux et un niveau de stress très élevé. Les centres d'appel emploient de 150 à 1 700 personnes. Dans la région de Niagara, ce secteur utilise plus de 5 000 personnes. Le S.I.U. porte ses efforts sur les entreprises Convergys, SITEL et Continental Promotions Group.

Négociations – Residence on Garrison

Les négociations se poursuivent pour les membres du S.I.U. à l'emploi de Residence on Garrison à Fort Érié. Le comité de négociation a fait d'importants progrès et d'autres rencontres sont prévues pour les 4 et 5 juin. De plus, nous avons pu aider une employée qui souffrait d'un cancer et qui ne pouvait recevoir les prestations d'invalidité de longue durée. Cette employée a été très reconnaissante pour l'aide qui lui a été procurée par le Conseil d'administration du S.I.U. à obtenir un règlement.

Campagne de syndicalisation dans le secteur maritime

Depuis le début de la saison, nous poursuivons nos efforts auprès des travailleurs de Lower Lakes, Voyageur et McKeil Marine. Cette lutte perdure avec ces compagnies mais avec le temps, les travailleurs réaliseront qu'ils ont tout à gagner. Ils reçoivent des salaires et des avantages bien inférieurs à ce que reçoivent les membres du S.I.U. et nous sommes confiants qu'un jour, ils se joindront au S.I.U. Si vous obtenez 5 000 \$ pour un travail et qu'un membre du S.I.U. faisant le même travail reçoit 8 500 \$ pourquoi ne pas se joindre au Syndicat ?

Le S.I.U. s'objecte aux exemptions

La nouvelle compagnie Canadafeederlines a récemment demandé une exemption afin d'utiliser sur les Grands Lacs, un navire étranger avec pavillon étranger et équipage étranger. Vice-président exécutif Michel Desjardins n'a pas tardé à déposer une objection au nom des membres du S.I.U. et a réussi à prévenir l'émission de l'exemption. Le propriétaire de cette compagnie a précédemment travaillé pour l'administration de la Voie maritime préparant une étude sur la rentabilité du transport de conteneurs sur les Grands Lacs. Avons-nous mentionné qu'il était alors payé par les contribuables canadiens ?

Un déversement provoque l'érosion d'une route

Un déversement provoqué par le mauvais fonctionnement d'une valve de l'écluse 6 a causé le déversement d'eau dans l'écluse 5 et sur la route qui longe le canal entre Glendale Avenue et

l'écluse 7. La surabondance d'eau a endommagé la route au point de provoquer sa fermeture. Le côté ouest des écluses a été fermé temporairement afin de déterminer la cause du mauvais fonctionnement. Le Halifax était alors dans l'écluse 5 mais n'a pas subi de dommages importants.

Ralentissement des chargements de calcaire

Les inventaires réduits de calcaire ont causé une diminution de l'ordre de 19 % des chargements sur les Grands Lacs en avril par rapport à l'année précédente. Les chargements ont totalisé 3,1 millions de tonnes nettes. Les inventaires sont plus bas en raison des températures clémentes à la fin de 2006 qui ont alors permis aux producteurs d'expédier tous les stocks disponibles. Vu que le calcaire doit être lavé avant d'être expédié, les producteurs attendent des températures plus clémentes.

Autour du port

Les équipages s'adaptent à la nouvelle convention collective ratifiée récemment. Nous avons reçu des appels sur la répartition des tâches au commissariat et les heures de travail ainsi que des explications sur certains articles.

Nous suggérons aux membres d'apporter tous leurs documents au moment de monter à bord d'un navire étant donné qu'Algoma exige des copies de vos certificats, même si vous avez été à leur emploi dans le passé.

Port Weller Drydocks a repris ses activités et des travaux sont en cours pour retirer les moteurs du Mindawayma. Des rumeurs circulent à l'effet que ces moteurs seraient installés sur le vieux Windoc.

Bonne saison et travaillez avec prudence.



AROUND THE PORTS

AUTOUR DES PORTS



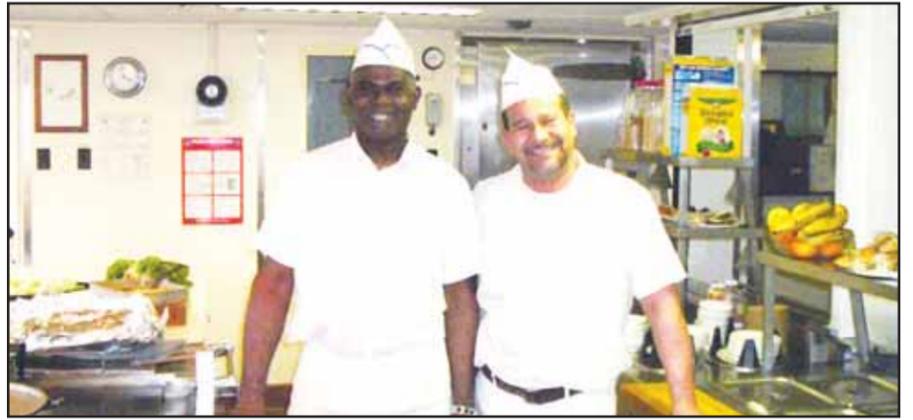
Mary Valley-Drennan, Penny MacNeil



Guylaine Diamond, Susan Brunet



Melvin Chauk, Gord Butler



Archibald Layne, Winston Gill



Robert Verge, John Courtney, Bill Tibbo, Tom Coleman, Harold Davis, Cecil Lockyer



Cal Roque, Jean-Luc Boudreau, Carl Jardine



Ryan Bergeron, Ross Harvey, Gerard Andrea, Art Seymour



Richard Mason, Alex Parsons, Greg Harvey, Cliff Lillington, Brian Munden



Bruce Duffett, Jeannie Goveia, Harvey Irscher



Robert Rouleau, Hartley Green, Karl Farnell, Sam Potter



Jim MEREDITH

VICE-PRESIDENT WEST COAST



VICE-PRESIDENT CÔTE OUEST

VICE-PRÉSIDENT CÔTE OUEST

West Coast Update

The Lockout and Strike at Jones Marine and Harken Towing by the CMSG has ended after a long battle, lasting more than three months. It was a long and bitter dispute and the bad feeling on both sides will still be felt for years, as will the economic fallout for both sides. Other than the previous mention, the coast is very busy as many of the members which took jobs with Northern Transportation Company Limited (NTCL) last year will not be returning to NTCL as they have secured jobs on the coast such as Alex Sevensma and Ben Gehrke who are now working with Seaspan, members such as Marc Ladermann and Thomas Whitear are with Smit Marine and finally, members Feras Najafi-Jam and Brandon Von Neisson secured jobs with Lafarge.

Another Excellent Season Planned For NTCL

The early news on the upcoming NTCL season is excellent with many members returning early to start the fitout process, such as Alfred Baker and Joe Cummings on the Kakisa. The other members have started on May 23rd. The latest pipelines news is not so good in that the project is again on hold with many new developments, such as a revised idea to have a joint pipeline with Alaska to bring

Arctic gas to North American markets, in part because of the spiraling costs with a new estimate of 16.2 billion for the cost of the Mackenzie Valley pipeline only which is double the original cost and not to be on stream until 2014. Also labour and material shortages and delays have driven the cost up which has prompted the Governor of Alaska Sarah Palin to now consider all options to bring her states resources to market. This could mean a revised look at the option of one line servicing both the MacKenzie Valley and Alaska. It's estimated that the MacKenzie line is one third the cost of a single Alaskan pipeline which would now mean that the Alaskan line would cost about 40 billion as a separate project; therefore, the consideration of a joint project is a worthy approach.

Keith Cociani shipped to NTCL to earn some monies to pay for the healthy new addition to the Cociani family, a baby girl named Averil Scotia born at 8 lbs 11 oz. Congratulations to him and his wife Lynn.

The Most Important West Coast Cargo Is Softwood Products

The six month old softwood trade agreement trumpeted by the Harper government as the solution to a major

irritant between Canada and the US likely will not survive its seven year mandate say former chief negotiators for both sides. Closer to home the critics of our recent Forest Reform say it's not working stating that the taxpayer is paying an estimate \$500 million for the 2003 plan but it is not achieving its goal of revitalizing the industry sector. The critics go on to say that all that has happened is there is a concentration of ownership by a few corporations which is creating regional monopolies and oligopolies in a market dominated by a small amount of sellers that has resulted in fewer logs on the market. Therefore Independent sawmills and value-added remanufactures have been unable to get enough logs to operate. This most certainly has an affect on our direct jobs. We will keep you up to date as news on this issue is developing.

Training Is the Focus Again This Year

NTCL invested a considerable amount of money in sending a group of SIU members to Halifax for a Supervisor of Oil Transfer Operations course; this included Chris Coolen, Daniel Lane, Pierce Gillard, Frank Greene, Harold Cornect and Duane French; the members airfare, hotel, food and a daily rate was paid while

in attendance. NTCL will undertake the annual large scale training courses in Hay River again this year which will include but not limited to forklift, WHIMIS, first aid, advanced rigging and confined space entry. However the reward for going the distance must be given to Seaspan this year, they have taken a giant leap forward with offering unlicensed personnel the cost of books, tuition and wages during the six months of watchkeeping course. The Company has secured a number of seats at Pacific Maritime Training Institute for the fall of 2007 course and for the spring of 2008. The company understands that if they are to keep up to the demand, this will just be the beginning of a long hard road to secure enough tugboat operators for the future. Over at Smit, Cory Hughes has just finished his 60 ton course, he has only been in the industry for a couple of years and he is well on his way. Also at Smit Terry Rose has number of reasons to be congratulated. First he now has his 60 ton and is going to his first shift as Captain in early May. However we are sure that the birth of his baby boy named Kai born on April 26 at 8 lbs 10 oz is the highlight of this month for him and his wife Nikki.

Congratulations to all and keep up the good work.

Nouvelles de la Côte Ouest

Le lock-out et la grève chez Jones Marine et Harken Towing par la Guilde a pris fin après une longue lutte de plus de trois mois. Ce conflit a perduré et laissera des séquelles négatives durant de nombreuses années en plus des retombées économiques pour les deux partis. Par contre, l'activité ne manque pas sur la côte ouest alors que des membres qui travaillaient l'an dernier pour Northern Transportation Company Limited (NTCL) n'y retourneront pas cette année après avoir obtenu des emplois ailleurs; Alex Sevensma et Ben Gehrke chez Seaspan, Marc Ladermann et Thomas Whitear chez Smit et Feras Najafi-Jam ainsi que Brandon Von Neisson chez Lafarge.

Autre excellente saison prévue pour NTCL

Tout laisse prévoir une autre excellente saison pour NTCL alors que plusieurs membres ont travaillé à l'appareillage des navires tels que Alfred Baker et Joe Cummings sur le Kakisa. Les autres membres ont commencé le 23 mai.

Les nouvelles relatives à la construction du pipe-line ne sont pas aussi bonnes; le projet est placé en attente alors que d'autres options sont considérées incluant un partenariat avec l'Alaska pour acheminer le pétrole de l'Arctique vers les marchés

nord-américains, en partie en raison des coûts croissants de développement. Le coût du pipe-line dans la vallée Mackenzie est maintenant établi à 16,2 milliards soit le double de l'estimé original et ne serait pas en œuvre avant 2014. La pénurie de main d'œuvre et de matériaux ont provoqué l'augmentation des coûts et ont incité Sarah Palin, gouverneure de l'Alaska à considérer d'autres options incluant le développement d'un seul pipe-line desservant la vallée Mackenzie et l'Alaska. On prévoit que le coût pour le projet Mackenzie est environ le tiers du pipe-line de l'Alaska qui se situerait alors à 40 milliards donnant plus de poids à la possibilité d'un projet conjoint.

Keith Cociani s'est joint à NTCL pour répondre aux besoins créés par l'arrivée d'une heureuse addition à la famille Cociani, une fille nommée Averil Scotia de 8 livres, 11 oz. Félicitations à Keith et à son épouse Lynn.

Le bois d'œuvre demeure la cargaison la plus importante sur la Côte Ouest

L'accord commercial de bois d'œuvre annoncé avec fanfare il y a six mois par le gouvernement de Harper comme solution au malaise entre le Canada

et les É-U ne survivra probablement pas son mandat de sept ans disent d'anciens négociateurs pour les deux parties.

Des critiques de la récente réforme forestière soutiennent que celle-ci, qui a coûté 500 millions aux contribuables n'atteint pas les objectifs visés de revitalisation du secteur industriel. Les critiques soutiennent que la réforme a provoqué une concentration de propriété par quelques sociétés qui a résulté en des monopoles régionaux dominés par quelques vendeurs qui ont réduit la disponibilité de billots sur le marché. Les scieries indépendantes ne peuvent ainsi obtenir suffisamment de bois pour fonctionner, ayant un effet négatif sur nos emplois. Nous vous tiendrons au courant des développements sur cette question.

La formation est de nouveau ciblée en 2007

NTCL a consacré d'importantes sommes en déléguant de nombreux membres du S.I.U à Halifax pour un cours de Surveillant du transfert de produits pétroliers, incluant Chris Coolen, Daniel Lane, Pierce Gillard, Frank Greene, Harold Cornect et Duane French. Les frais de transport aérien, d'hôtel, de nourriture et une allocation monétaire ont été défrayés

par NTCL.

À Hay River, NTCL offrira de nouveau cette année des cours intensifs de formation sur le fonctionnement d'appareils de levage, le SIMDUT, les premiers soins, la manutention de cordages et l'entrée dans des espaces clos.

La palme cette année revient à Seaspan qui a défrayé les coûts de formation d'une durée de six mois et les salaires du personnel non-licencié ayant suivi les cours de personnel de quart. La Compagnie a réservé un certain nombre de places sièges au Pacific Maritime Training Institute pour les cours prévus à l'automne 2007 et au printemps 2008. La Compagnie réalise pleinement que pour répondre aux exigences, elle doit compter sur un nombre satisfaisant d'opérateurs de remorqueur dans l'avenir.

Chez Smit, Cory Hughes qui est dans l'industrie depuis deux ans seulement, a obtenu son certificat de capitaine avec restriction 60 tonnes. Terry Rose mérite également d'être félicité. Il a obtenu son certificat 60 tonnes et sa première affectation comme capitaine en mai. Le fait saillant pour lui et son épouse Nikki est sans doute la naissance d'un fils de 8 lbs 10 oz nommé Kai né le 26 avril. Nous leur offrons nos félicitations.

Travaillez prudemment.



GRÉAGE À N.T.C.L. GRÉAGE À N.T.C.L.



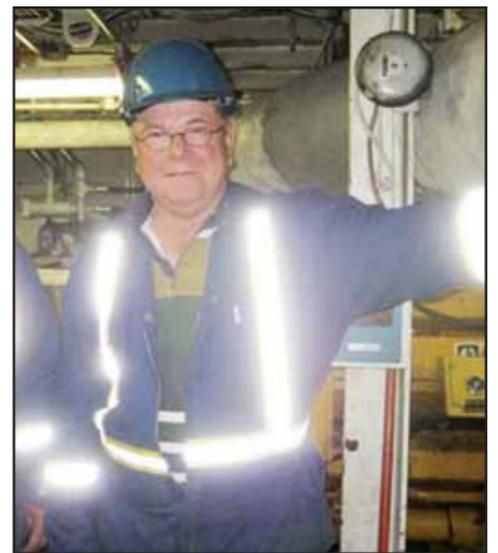
Jeffrey Wedge, Robert Molnar, Paul Hayes, Dennis Bonnetrouge, Mike Heron, Gaetan Audit, Brent Perry



Alfred Baker



Rear/arrière : Dale Pottie, Aidan Turner, Daniel Dobbin, Frank Greene – Front/avant : Keith Cociani, Fred Thorne, Duane French.



Al Strickland



Dave Crockett, Francis Gruben, Frank Greene, Eric Lecroix, Fred Thorne, Silas Gordon, Aidan Turner.



Harold Cornect



Paul Hayes, Al Strickland, Chris Coolen.



Mary Harrison, Jeffrey Wedge



Mike GIVEN



ORGANIZING DIRECTOR

DIRECTEUR DU RECRUTEMENT

DIRECTEUR DU RECRUTEMENT

ITF fights to protect sailors

It doesn't matter what part of the world you are from, Union ships are safer and provide a better way of life for seafarers. In Canada, Union seafarers receive higher wages, better pensions and guaranteed working conditions because of Union negotiated collective agreements.

The same is true for international seafarers because the ITF, through its network of over 100 inspectors world wide, fights for higher standards for all seafarers. Seafarers working for little or no pay on filthy unsafe rust buckets with the constant fear that the ship owner may abandon them in a foreign country can rely on the ITF to help them.

Be it the Federal Pioneer with its Filipino crew, the Tatjana with Romanians or the BBC Asia with Russians, the crews are always happy to see an ITF inspector. They always thank the ITF for making their lives better both on the ship and at home. When they look at their clean ships and full pantries they know who helped them get this, unions.

Recently a call was received from a Filipino seafarer from the Cyprus flagged vessel, the

Apollon. He complained of low wages and poor living conditions and requested the help of the ITF. After some investigation it was found that the ship was covered by an ITF agreement and the seafarers were being under paid by 60%. The ship had already left our waters but thanks to the ITF's world wide coverage of inspectors the ship will be contacted at its next port and the owners will be expected to pay up.

Regardless as to how much Unions have advanced working conditions for seafarers there are still owners out there who are willing to cut corners to make an extra buck. As long as there are ship owners flying flags of convenience or ignoring hours of rest and other legislation regarding working conditions, Unions will be there to fight for our rights.

As every member of the S.I.U. knows the Missions to Seafarers have always been there to help mariners with anything from a ride uptown to a sympathetic ear to listen to our problems. Father Robert Hudson has served the Port of Hamilton

Mission for many years. During a recent conversation Father Hudson spoke of how declining corporate donations and rising operating costs were forcing missions to go outside their normal channels when looking for funding. He said the one consistent source of support was the ITF Seafarers Trust. The mission in Hamilton has applied to the Trust for funds to help replace an aging van that is used to transport hundreds of seafarers every year.

A major concern to everyone is the environment. With unsafe ships spilling oil or leaving behind a few new species in their ballast water more attention is being given to the shipping industry. Presently a movement has been started by a coalition of 90 environmental groups to ban ocean going vessels from entering the seaway. While this may seem like a drastic idea it has at least got the attention of the industry.

Remember no matter where you are from or where you sail, the ITF and the SIU make seafarers lives better.

L'I.T.F. lutte pour protéger les marins

Quel que soit l'endroit au monde où vous êtes, les navires syndiqués offrent aux marins plus de sécurité et une meilleure qualité de vie. Au Canada, les marins des syndicats obtiennent des salaires plus élevés, de meilleurs régimes de retraite et des conditions de travail garanties grâce aux conventions collectives négociées par le syndicat.

La même situation prévaut pour les marins internationaux grâce à l'ITF et son réseau de plus de 100 inspecteurs, qui luttent pour assurer de meilleures normes de vie et de travail pour tous les marins. Les marins qui travaillent pour peu ou pas de salaire à bord de rafiots rouillés sous la crainte constante d'être abandonnés par les armateurs dans un pays étranger peuvent compter sur l'aide de l'ITF.

Que ce soit le Federal Pioneer avec son équipage philippin, le Tatjana avec des marins roumains ou

le BBC Asia avec des marins russes, les membres d'équipage sont toujours heureux de voir un inspecteur de l'ITF monter à bord. Ils sont reconnaissants que l'ITF améliore leur vie tant à bord qu'à la maison. Quand ils regardent la propreté de leur navire et le garde-manger bien garni, ils savent qui les a aidé à obtenir ces avantages, les syndicats.

Nous avons reçu récemment un appel d'un marin philippin travaillant à bord du Apollon, un navire enregistré à Chypre. Il se plaignait des mauvais salaires et des conditions de vie à bord et demandait l'aide de l'ITF. Après enquête, nous avons constaté que le navire était couvert par une convention ITF et que les marins ne recevaient que 60% du salaire prévu. Le navire avait déjà quitté quand nous avons obtenu ces renseignements mais grâce au réseau mondial d'inspecteurs de l'ITF, le bateau sera

inspecté au prochain port et les propriétaires seront tenus de payer ce qu'ils doivent aux marins.

Bien que les syndicats aient amélioré les conditions de travail des marins, il y a encore des armateurs qui tentent de contourner les conventions pour faire plus de bénéfices. Tant qu'il y aura des armateurs qui sont enregistrés sous pavillon de complaisance ou qui ignorent les heures du repos et toute autre loi sur les conditions de travail, les syndicats seront présents pour défendre nos droits.

Tous les membres du S.I.U. savent que l'organisme Missions to Seafarers est toujours prêt à les aider pour les véhiculer ou pour écouter leurs problèmes. Père Robert Hudson dessert le port de Hamilton depuis de nombreuses années et il nous confiait récemment que les dons des compagnies ont diminué mais que les coûts ont augmenté l'obligeant à

solliciter de l'aide de nouvelles sources. Il ajoutait qu'il peut néanmoins compter sur l'aide de l'ITF à qui il a demandé des fonds pour remplacer la fourgonnette vieillissante qui est utilisée pour transporter des centaines de marins chaque année.

L'environnement préoccupe tout le monde. De plus en plus d'attention est portée à l'industrie maritime alors que des navires déversent des produits pétroliers ou de nouvelles espèces de poissons de leur ballast. Une coalition de 90 groupes environnementaux tente d'interdire à des navires étrangers d'entrer dans la voie maritime. Une telle mesure peut sembler extrême mais elle attire l'attention de l'industrie.

Souvenez-vous que quelque soit votre lieu d'origine ou l'endroit où vous naviguez, l'ITF et le SIU contribuent à améliorer votre qualité de vie.

International Transport Workers' Federation (ITF)

The ITF has been helping seafarers since 1896 and today represents the interests of seafarers worldwide, of whom 600,000 are members of ITF affiliated unions. The ITF is working to improve conditions for seafarers of all nationalities and to ensure adequate regulation of the shipping industry to protect the interests and rights of the workers. The ITF helps crews regardless of their nationality or the flag of their ship.



Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)

L'ITF aide les marins depuis 1896 et représente aujourd'hui les intérêts des marins à l'échelle mondiale, dont 600 000 sont membres de syndicats affiliés à l'ITF. L'ITF s'efforce d'améliorer les conditions des marins de toutes nationalités et d'assurer une réglementation adéquate de l'industrie maritime afin de protéger les intérêts et les droits des travailleurs. L'ITF aide les équipages quelle que soit leur nationalité ou le pavillon qu'arbore leur navire.



AROUND THE PORTS

AUTOUR DES PORTS



Philippe Hémart, Michel Perron, Lynda Penny, Claude Ouellet



Rénald Ouellet, Daniel Bouchard, Renaud Crousset



Michel Gauron, Léo Richard, Yvon Lemay



Denise Bouillon, Suzanne Levasseur, Rachele Saucier, Guylaine Lamarre, Claudine St-Laurent, Thérèse Pearson



Rawle Bynoe, Colleen Makinson



Réjean Harvey, Guy Chevalier



Claude Levesque, Jean-Louis Tremblay, Jocelyn Boucher



Olivier Pakersky, Les Durnford, Leslie Gregory, Carl Tremblay, Bernard Grandy, Clyde Pelley, Shawn Leonard



André Poulin, Richmond Stubbert, Daniel Coté, Jacques Carré



Kevin Marsh, Renato Silverado, Ionel Oncescu, Ralph Hardy



Matthew Coles, Rejean Lavoie, Jonathan Skinner, Neil Kendall, Donald Snook



Brother **Leo Desmarais** who joined the S.I.U. on June 30, 1970 passed away on January 9, 2006 at age 72. He worked on the Rimouski and his last vessel the Richelieu.



Confrère Leo Desmarais qui s'est joint au S.I.U. le 30 juin 1970 est décédé le 9 janvier 2006 à l'âge de 72 ans. Il a travaillé à bord du Rimouski et de son dernier navire le Richelieu.

Sister **Jeanne Neadow** who joined the S.I.U. on March 26, 1956 passed away on January 31, 2006 at age 95. She worked on the Westdale and her last vessel the Judith M. Pierson.



Consoeur Jeanne Neadow qui s'est jointe au S.I.U. le 26 mars 1956 est décédée le 31 janvier 2006 à l'âge de 95 ans. Elle a travaillé à bord du Westdale et de son dernier navire le Judith M. Pierson.

Brother **Czeslaw Kruk** who joined the S.I.U. on December 4, 1987 passed away on February 26, 2006 at age 62. He worked on the Maria Desgagnés and his last vessel the Catherine Desgagnés.



Confrère Czeslaw Kruk qui s'est joint au S.I.U. le 4 décembre 1987 est décédé le 26 février 2006 à l'âge de 62 ans. Il a travaillé à bord du Maria Desgagnés et de son dernier navire le Catherine Desgagnés.

Brother **Deosdedit Lweyeman** who joined the S.I.U. on October 6, 2000 passed away on February 27, 2006 at age 51. He worked on the Halifax and his last vessel the Algonorth.



Confrère Deosdedit Lweyeman qui s'est joint au S.I.U. le 6 octobre 2000 est décédé le 27 février 2006 à l'âge de 51 ans. Il a travaillé à bord du Halifax et de son dernier navire le Algonorth.

Brother **William Glasgow** who joined the S.I.U. on May 30, 1949 passed away on February 28, 2006 at age 77. He worked on the Algonorth and his last vessel the Algowood.



Confrère William Glasgow qui s'est joint au S.I.U. le 30 mai 1949 est décédé le 28 février 2006 à l'âge de 77 ans. Il a travaillé à bord du Algonorth et de son dernier navire le Algowood.

Brother **Lorne Clouter** who joined the S.I.U. on July 24, 1975 passed away on March 2, 2006 at age 54. He worked on the H.M. Griffiths and his last vessel the Hon. Paul J. Martin.



Confrère Lorne Clouter qui s'est joint au S.I.U. le 24 juillet 1975 est décédé le 2 mars 2006 à l'âge de 54 ans. Il a travaillé à bord du H.M. Griffiths et de son dernier navire le Hon. Paul J. Martin.

Brother **Jean Marc Forbes** who joined the S.I.U. on June 23, 1970 passed away on March 6, 2006 at age 77. He worked on the Windoc and vessels of the Société des traversiers du Québec.



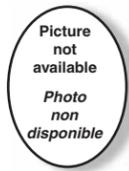
Confrère Jean Marc Forbes qui s'est joint au S.I.U. le 23 juin 1970 est décédé le 6 mars 2006 à l'âge de 77 ans. Il a travaillé à bord du Windoc et de navires de la Société des traversiers du Québec.

Brother **Origene Parenteau** who joined the S.I.U. on April 25, 1956 passed away on March 6, 2006 at age 80. He worked on the Gaspé Transport and his last vessel the James Transport.



Confrère Origene Parenteau qui s'est joint au S.I.U. le 25 avril 1956 est décédé le 6 mars 2006 à l'âge de 80 ans. Il a travaillé à bord du Gaspé Transport et de son dernier navire le James Transport.

Brother **André Houde** who joined the S.I.U. on June 15, 1962 passed away on March 29, 2006 at age 76. He worked on the L'Erable and his last vessel, the Hubert Gaucher.



Confrère André Houde qui s'est joint au S.I.U. le 15 juin 1962 est décédé le 29 mars 2006 à l'âge de 76 ans. Il a travaillé à bord du navire et de dernier navire le Hubert Gaucher.

Brother **Percy Ford** who joined the S.I.U. on August 30, 1954 passed away on April 11, 2006 at age 72. He worked on the John A. France and his last vessel the Algoriver.



Confrère Percy Ford qui s'est joint au S.I.U. le 30 août 1954 est décédé le 11 avril 2006 à l'âge de 72 ans. Il a travaillé à bord du John A. France et de son dernier navire le Algoriver.

Brother **Arthur Ryan** who joined the S.I.U. on August 7, 1951 passed away on April 19, 2006 at age 94. He worked on the Ashcroft and his last vessel the Metis.



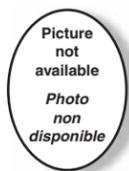
Confrère Arthur Ryan qui s'est joint au S.I.U. le 7 août 1951 est décédé le 19 avril 2006 à l'âge de 94 ans. Il a travaillé à bord du Ashcroft et de son dernier navire le Metis.

Brother **Valeri Porelle** who joined the S.I.U. on October 4, 1948 passed away on April 30, 2006 at age 87. He worked on the Le Cedre #1 and his last vessel the James Transport.



Confrère Valeri Porelle qui s'est joint au S.I.U. le 4 octobre 1948 est décédé le 30 avril 2006 à l'âge de 87 ans. Il a travaillé à bord du Le Cedre #1 et de son dernier navire le James Transport.

Brother **Michael Haley** who joined the S.I.U. on October 12, 1951 passed away on May 3, 2006 at age 81. He worked on the Comeaudoc and his last vessel the V. W. Scully.



Confrère Michael Haley qui s'est joint au S.I.U. le 12 octobre 1951 est décédé le 3 mai 2006 à l'âge de 81 ans. Il a travaillé à bord du Comeaudoc et de son dernier navire le V. W. Scully.

Brother **Cyril Williams** who joined the S.I.U. on July 2, 1990 passed away on May 8, 2006 at age 59. He worked on the Algosar and his last vessel the Laurentian.



Confrère Cyril Williams qui s'est joint au S.I.U. le 2 juillet 1990 est décédé le 8 mai 2006 à l'âge de 59 ans. Il a travaillé à bord du Algosar et de son dernier navire le Laurentian.

Sister **Margaret Haughton** who joined the S.I.U. on April 2, 1971 passed away on June 3, 2006 at age 79. She worked on the Royalton and her last vessel the Stadacona.



Consoeur Margaret Haughton qui s'est jointe au S.I.U. le 2 avril 1971 est décédée le 3 juin 2006 à l'âge de 79 ans. Elle a travaillé à bord du Royalton et de son dernier navire le Stadacona.

Brother **Alphonse Mason** who joined the S.I.U. on February 3, 1949 passed away on June 4, 2006 at age 88. He worked on the Elmglen and his last vessel the Cedarglen.



Confrère Alphonse Mason qui s'est joint au S.I.U. le 3 février 1949 est décédé le 4 juin 2006 à l'âge de 88 ans. Il a travaillé à bord du Elmglen et de son dernier navire le Cedarglen.

Brother **William McMeechan** who joined the S.I.U. on October 10, 1957 passed away on June 27, 2006 at age 85. He worked on the Sefel Geophysical and his last vessel the Atlantic Superior.



Confrère William McMeechan qui s'est joint au S.I.U. le 10 octobre 1957 est décédé le 27 juin 2006 à l'âge de 85 ans. Il a travaillé à bord du Sefel Geophysical et de son dernier navire le Atlantic Superior.

Brother **John Coppock** who joined the S.I.U. on May 30, 1957 passed away on July 20, 2006 at age 92. He worked on the Thunder Bay and his last vessel the Stadacona.



Confrère John Coppock qui s'est joint au S.I.U. le 30 mai 1957 est décédé le 20 juillet 2006 à l'âge de 92 ans. Il a travaillé à bord du Thunder Bay et de son dernier navire le Stadacona.

Brother **James Miller** who joined the S.I.U. on August 16, 1964 passed away on August 14, 2006 at age 84. He worked on the Rimouski and his last vessel the Manitoulin.



Confrère James Miller qui s'est joint au S.I.U. le 16 août 1964 est décédé le 14 août 2006 à l'âge de 84 ans. Il a travaillé à bord du Rimouski et de son dernier navire le Manitoulin.

Brother **Gratien Leblond** who joined the S.I.U. on August 8, 1978 passed away on September 1, 2006 at age 52. He worked on the Algoville and his last vessel the Algonova.



Confrère Gratien Leblond qui s'est joint au S.I.U. le 8 août 1978 est décédé le 1^{er} septembre 2006 à l'âge de 52 ans. Il a travaillé à bord du Algoville et de son dernier navire le Algonova.

Brother **Aloysius Cross** who joined the S.I.U. on August 8, 1976 passed away on September 8, 2006 at age 80. He worked on the Canarctic and his last vessel the Simcoe.



Confrère Aloysius Cross qui s'est joint au S.I.U. le 8 août 1976 est décédé le 8 septembre 2006 à l'âge de 80 ans. Il a travaillé à bord du Canarctic et de son dernier navire le Simcoe.



FINAL SAILING

Brother **Theodore Thorne** who joined the S.I.U. on June 26, 1973 passed away on September 10, 2006 at age 59. He worked on the Atlantic Erie and his last vessel the Algosoo.



Confrère Theodore Thorne qui s'est joint au S.I.U. le 26 juin 1973 est décédé le 10 septembre 2006 à l'âge de 59 ans. Il a travaillé à bord du Atlantic Erie et de son dernier navire le Algosoo.

Brother **Roy Cook** who joined the S.I.U. on April 12, 1957 passed away on September 27, 2006 at age 80. He worked on the Le Saule #1 and his last vessel the L'Orme #1.



Confrère Roy Cook qui s'est joint au S.I.U. le 12 avril 1957 est décédé le 27 septembre 2006 à l'âge de 80 ans. Il a travaillé à bord du Le Saule #1 et de son dernier navire L'Orme #1.

Brother **Steve Japéc** who joined the S.I.U. on April 30, 1974 passed away on October 22, 2006 at age 80. He worked on the Tarantau and his last vessel the Senneville.



Confrère Steve Japéc qui s'est joint au S.I.U. le 30 avril 1974 est décédé le 22 octobre 2006 à l'âge de 80 ans. Il a travaillé à bord du Tarantau et de son dernier navire le Senneville.

Sister **Anne-Marie Genest** who joined the S.I.U. on April 8, 1955 passed away on October 28, 2006 at age 90. She worked on the Karmic and her last vessel the Black Bay.



Consoeur Anne-Marie Genest qui s'est jointe au S.I.U. le 8 avril 1955 est décédée le 28 octobre 2006 à l'âge de 90 ans. Elle a travaillé à bord du Karmic et de son dernier navire le Black Bay.

Brother **William Nicholson** who joined the S.I.U. on June 20, 1973 passed away on October 30, 2006 at age 79. He worked on the Gaspé Transport and his last vessel the Enerchem Advance.



Confrère William Nicholson qui s'est joint au S.I.U. le 20 juin 1973 est décédé le 30 octobre 2006 à l'âge de 79 ans. Il a travaillé à bord du Gaspé Transport et de son dernier navire le Enerchem Advance.

Sister **Florence Martinez** who joined the S.I.U. on August 30, 1952 passed away on November 6, 2006 at age 90. She worked on the Black Bay and her last vessel the J.W. McGiffin.



Consoeur Florence Martinez qui s'est jointe au S.I.U. le 30 août 1952 est décédée le 6 novembre 2006 à l'âge de 90 ans. Elle a travaillé à bord du Black Bay et de son dernier navire le J.W. McGiffin.

Brother **Arthur Dominey** who joined the S.I.U. on May 21, 1970 passed away on November 22, 2006 at age 89. He worked on the Helen Evans and his last vessel the Meldrum Bay.



Confrère Arthur Dominey qui s'est joint au S.I.U. le 21 mai 1970 est décédé le 22 novembre 2006 à l'âge de 89 ans. Il a travaillé à bord du Helen Evans et de son dernier navire le Meldrum Bay.

Brother **Benoit Habel** who joined the S.I.U. on June 20, 1957 passed away on December 9, 2006 at age 82. He worked on the Brookdale and his last vessel the Silverdale.



Confrère Benoit Habel qui s'est joint au S.I.U. le 20 juin 1957 est décédé le 9 décembre 2006 à l'âge de 82 ans. Il a travaillé à bord du Brookdale et de son dernier navire le Silverdale.

Brother **Simon Leboeuf** who joined the S.I.U. on June 17, 1965 passed away on January 22, 2007 at age 89. He worked on the Quedoc and his last vessel the Lake Nipigon.



Confrère Simon Leboeuf qui s'est joint au S.I.U. le 17 juin 1965 est décédé le 22 janvier 2007 à l'âge de 89 ans. Il a travaillé à bord du Quedoc et de son dernier navire le Lake Nipigon.

Brother **Ralph Bramman** who joined the S.I.U. on June 28, 1972 passed away on January 22, 2007 at age 69. He worked on the Manitoulin and his last vessel the Cecilia Desgagnés.



Confrère Ralph Bramman qui s'est joint au S.I.U. le 28 juin 1972 est décédé le 22 janvier 2007 à l'âge de 69 ans. Il a travaillé à bord du Manitoulin et de son dernier navire le Cecilia Desgagnés.

Brother **Claude Bradette** who joined the S.I.U. on April 1, 1953 passed away on January 30, 2007 at age 75. He worked on the Black Bay and his last vessel the Lemoyne.



Confrère Claude Bradette qui s'est joint au S.I.U. le 1^{er} avril 1953 est décédé le 30 janvier 2007 à l'âge de 75 ans. Il a travaillé à bord du Black Bay et de son dernier navire le Lemoyne.

Sister **Yvonne Chevalier** who joined the S.I.U. on May 4, 1953 passed away on February 7, 2007 at age 90. She worked on the Algowest and her last vessel the Algocen.



Consoeur Yvonne Chevalier qui s'est jointe au S.I.U. le 4 mai 1953 est décédée le 7 février 2007 à l'âge de 90 ans. Elle a travaillé à bord du Algowest et de son dernier navire le Algocen.

Brother **Peter Makarczuk** who joined the S.I.U. on January 27, 1958 passed away on February 9, 2007 at age 90. He worked on the J. W. McGiffin and his last vessel the Nanticoke.



Confrère Peter Makarczuk qui s'est joint au S.I.U. le 27 janvier 1958 est décédé le 9 février 2007 à l'âge de 90 ans. Il a travaillé à bord du J. W. McGiffin et de son dernier navire le Nanticoke.

Brother **Sydney Battiste** who joined the S.I.U. on January 1, 2005 passed away on February 24, 2007 at age 53. He worked on the Coastal Shipping and his last vessel the Atlantic Erie.



Confrère Sydney Battiste qui s'est joint au S.I.U. le 1^{er} janvier 2005 est décédé le 24 février 2007 à l'âge de 53 ans. Il a travaillé à bord du Coastal Shipping et de son dernier navire le Atlantic Erie.

Brother **Gerard Noseworthy** who joined the S.I.U. on July 5, 1955 passed away on February 26, 2007 at age 73. He worked on the Tarantau and his last vessel the Algosound.



Confrère Gerard Noseworthy qui s'est joint au S.I.U. le 5 juillet 1955 est décédé le 26 février 2007 à l'âge de 73 ans. Il a travaillé à bord du Tarantau et de son dernier navire le Algosound.

Brother **Alex Penney** who joined the S.I.U. on July 4, 1972 passed away on March 2, 2007 at age 77. He worked on the Island Transport and his last vessel the Enerchem Laker.



Confrère Alex Penney qui s'est joint au S.I.U. le 4 juillet 1972 est décédé le 2 mars 2007 à l'âge de 77 ans. Il a travaillé à bord du Island Transport et de son dernier navire le Enerchem Laker.

Brother **William Rooney** who joined the S.I.U. on November 15, 1957 passed away on March 4, 2007 at age 81. He worked on the Paterson and his last vessel the Algorail.



Confrère William Rooney qui s'est joint au S.I.U. le 15 novembre 1957 est décédé le 4 mars 2007 à l'âge de 81 ans. Il a travaillé à bord du Paterson et de son dernier navire le Algorail.

Brother **Donald Dentry** who joined the S.I.U. on January 1, 1960 passed away on March 15, 2007 at age 80. He worked on the Enerchem Advance and his last vessel the Enerchem Refiner.



Confrère Donald Dentry qui s'est joint au S.I.U. le 1^{er} janvier 1960 est décédé le 15 mars 2007 à l'âge de 80 ans. Il a travaillé à bord du Enerchem Advance et de son dernier navire le Enerchem Refiner.

Brother **Lucien Massicotte** who joined the S.I.U. on March 4, 1957 passed away on March 15, 2007 at age 85. He worked on the Lake Winnipeg and his last vessel the Mathilda Desgagnés.



Confrère Lucien Massicotte qui s'est joint au S.I.U. le 4 mars 1957 est décédé le 15 mars 2007 à l'âge de 85 ans. Il a travaillé à bord du Lake Winnipeg et de son dernier navire le Mathilda Desgagnés.

Brother **Charles Wilson** who joined the S.I.U. on March 23, 1976 passed away on April 3, 2007 at age 74. He worked on the Beavercliff Hall and his last vessel the Ferbec.



Confrère Charles Wilson qui s'est joint au S.I.U. le 23 mars 1976 est décédé le 3 avril 2007 à l'âge de 74 ans. Il a travaillé à bord du Beavercliff Hall et de son dernier navire le Ferbec.

Brother **Rosario Nadeau** who joined the S.I.U. on April 23, 1955 passed away on May 19, 2007 at age 84. He worked on the Elmglen and his last vessel the Tadoussac.



Confrère Rosario Nadeau qui s'est joint au S.I.U. le 23 avril 1955 est décédé le 19 mai 2007 à l'âge de 84 ans. Il a travaillé à bord du Elmglen et de son dernier navire le Tadoussac.

THE SHIPBUILDING CONUNDRUM

Throughout our Canadian maritime history, shipping and shipbuilding have gone hand in hand, particularly on the Great Lakes-St. Lawrence Waterway. They were dependant on each other and developed in almost an integrated manner. They both have been affected by swings in the economy, wars, compression in the industry and different sources of competition.

Names such as Misener, Halco, P & H and Patterson have disappeared from the masthead in much the same way that prominent shipbuilding names have. It would seem, however, that shipping companies have fared better than shipbuilders in recent years.

The Canadian Shipowners' fleet remains essential to the Canadian economy, providing the necessary transportation link for the primary sectors of the Canadian economy that is safe, reliable, economic, environmentally aware and technically sophisticated. Canadian ships have always attempted to provide the best possible service to shippers at the best possible price.

There is, however, an unresolved issue with the future of the fleet. The question that remains is where will we source our new vessels? It is no secret that the bulkers and self-unloaders are aging. They generally average 30 to 40 years of age and are due for replacement. The last Canadian-built bulkер was completed in 1985.

We have estimated that approximately \$1 billion worth of newbuilds will be required in the foreseeable future but that future does not include Canadian shipyards. Even though there is a demand, it seems that the traditional hand-in-hand association of shipowners and shipbuilding may necessarily part ways in a significant manner.

In recent years, even with government programs such as the Structured Finance Facility, the source for both new and used vessels for the fleet has been offshore. Entry of these vessels into the Canadian coasting trade required that they be flagged Canadian and the 25 percent duty be paid.

CSA members are Canadian companies that would gladly support the Canadian shipbuilding industry but that patriotic support cannot be financially justified. Unfortunately for the Canadian economy, it has been more economically viable, and thus necessary, for Canadian shipowners to purchase offshore and pay the 25 percent import duty than to build in Canada.

Ideally and practically, Canadian shipowners do not want to see the further demise of the Canadian shipbuilding industry but the only option for newbuilds is offshore. This in turn means the continuing expense of the 25 percent import duty has a truly widespread negative financial impact by affecting transportation costs to the shipper. Ultimately, the cost is borne by the consumer. In reality, Canadian shippers require that costs be driven from the system so that they can continue to compete internationally.

Shipbuilding is a global industry with powerhouses in Japan, China, Korea, Norway and Germany. In comparison, Canadian shipbuilding has virtually shrunk from the world stage. Many foreign shipbuilding companies strive for access to the Canadian market. Through liberalized trade negotiations, the 25 percent import duty has already been reduced in certain Free Trade Agreements and targeted for reduction in all. It is quite likely that the tariff will eventually be whittled away altogether.

The duty was designed to support and protect Canadian shipbuilding but many in the marine industry do not believe that the policy is of benefit to shipbuilders or shipowners and that change is required.

Bearing all of this in mind, the CSA has proposed a framework for future discussions and action related to the phase out of the 25 percent import duty on foreign vessels as follows:

- Newbuilds: phase out the duty over a period not exceeding three years
- Importing of second-hand vessels: maintain the status quo for the next 10 years then eliminate the tariff entirely
- Vessel repairs: maintain the tariff indefinitely

The benefits of this proposal are both real and positive. Canadian shipowners would realize savings when replacing their vessels, the shipping industry would be protected against used foreign vessels flooding the domestic market and the ship repair capacity of Canadian shipyards would have a long-term market. Marine shippers and carriers would become more competitive, shortsea shipping on the Great Lakes- St. Lawrence Waterway would receive a boost and, ultimately, all would benefit from a cleaner environment.

Those involved in the marine industry have always been faced with tough decisions that change the course of events. This is one of them.

Canadian Shipowners Association

Ottawa-based, the CSA represents the interests of the Canadian companies that own and operate Canadian-flag vessels on the Great Lakes – St. Lawrence Waterway, in the Arctic, and on the eastern seaboard of the United States and Canada.

L'ÉPINEUX PROBLÈME DE LA CONSTRUCTION NAVALE

Tout au long de l'histoire maritime du Canada, le transport maritime et la construction navale ont été indissociables, surtout sur la Voie navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Ils dépendaient l'un de l'autre et ont évolué de façon presque intégrée. Ils ont subi les mouvements de l'économie, les guerres, les compressions de l'industrie et les diverses sources de concurrence.

Des noms tels Misener, Halco, P & H et Patterson ont quitté la scène à l'instar de grands noms de la construction navale. Il semblerait toutefois que les compagnies de transport maritime aient connu un meilleur sort que les constructeurs de navires au cours des dernières années.

La flotte de l'Association des armateurs canadiens (AAC) demeure indispensable à l'économie canadienne: elle assure aux secteurs primaires de l'économie canadienne un lien de transport nécessaire, sûr, fiable, économique, respectueux de l'environnement et techniquement avancé. Les navires canadiens se sont toujours efforcés de fournir les meilleurs services possibles aux chargeurs et ce, au meilleur prix possible.

Cependant, il reste un problème à résoudre pour l'avenir de la flotte: où trouverons-nous de nouveaux navires ? D'aucuns savent que les vraquiers et les navires autodéchargeurs prennent de l'âge; ils comptent en général de 30 à 40 ans de service et doivent être remplacés. La construction du dernier vraquier au Canada remonte à 1985.

Nous estimons que des navires neufs devront être construits au coût d'environ un milliard de dollars dans un avenir prévisible, mais cet avenir n'inclut pas les chantiers navals canadiens.

Il y a une demande, mais il semble que l'association étroite entre les armateurs et la construction navale s'amenuise considérablement.

Depuis quelques années, même avec les programmes gouvernementaux comme la facilité de financement structuré, la source d'approvisionnement en navires nouveaux et usagés pour la flotte est outremer. Ces navires doivent battre pavillon canadien et une taxe de 25 p. 100 doit être versée pour qu'ils puissent être utilisés pour le cabotage au Canada.

Les membres de l'AAC sont des compagnies canadiennes qui appuieraient volontiers l'industrie de la construction navale au Canada, mais ce soutien patriotique ne peut se justifier financièrement. Malheureusement pour l'économie canadienne, il est plus viable économiquement, donc nécessaire, pour les armateurs canadiens d'acheter à l'étranger et de verser une taxe de 25 p. 100 sur l'importation que de faire construire des navires au Canada.

Les armateurs canadiens ne souhaitent pas, en somme, voir empirer la situation de l'industrie canadienne de la construction des navires, mais la seule option qui s'offre pour les navires neufs se trouve outremer. Il leur faut donc continuer à verser la taxe de 25 p. 100 sur l'importation, ce qui a un impact financier négatif qui se répercute sur les frais de transport imposés au chargeur. En bout de ligne, c'est le consommateur qui doit assumer le coût. En réalité, les chargeurs canadiens veulent que les coûts soient dictés par le réseau afin qu'ils puissent continuer à livrer concurrence à l'échelle internationale.

La construction navale est une industrie mondiale dont les grandes compagnies se trouvent au Japon, en Chine, en Corée, en Norvège et en Allemagne et comparé à elles, l'industrie de la construction navale canadienne a disparu en quelque sorte de la scène mondiale. Plusieurs entreprises étrangères de construction de navires tentent de percer le marché canadien. Grâce à des négociations commerciales libéralisées, la taxe de 25 p. 100 sur l'importation a déjà été réduite dans certaines ententes de libre-échange et pourrait éventuellement être supprimée et il est fort probable qu'il en soit éventuellement de même pour le tarif.

La taxe a été introduite dans le but d'appuyer et de protéger la construction navale canadienne, mais de nombreux intervenants de l'industrie maritime sont d'avis que cette politique ne joue pas en faveur des constructeurs de navires ni des armateurs, et qu'un changement s'impose.

Considérant tout cela, l'AAC a proposé un cadre pour des discussions et des mesures futures en ce qui a trait à la suppression progressive de la taxe de 25 p. 100 sur l'importation de navires étrangers, qui consiste en ce qui suit :

- Navires neufs : la suppression graduelle de la taxe sur une période maximale de trois ans
- Importation de navires usagés : maintenir le statu quo pour les dix prochaines années, puis supprimer complètement le tarif
- Réparation de navires : maintenir le tarif indéfiniment.

Cette proposition compte des avantages concrets et positifs. Les armateurs canadiens économiseraient lorsqu'ils remplacent leurs navires, l'industrie du transport maritime serait protégée contre l'envahissement de navires étrangers dans le marché intérieur et les chantiers navals canadiens jouiraient d'un marché à long terme en ce qui a trait à la réparation de navires. Les chargeurs et les transporteurs maritimes deviendraient plus concurrentiels, il y aurait une relance du transport maritime à courte distance sur la Voie navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent et, en bout de ligne, nous aurions tous un environnement plus propre.

Les intervenants de l'industrie maritime ont toujours été aux prises avec des décisions difficiles qui influencent le cours des événements, et nous venons d'en citer un exemple.

Association des armateurs canadiens

L'AAC, dont les bureaux se trouvent à Ottawa, représente les intérêts des entreprises canadiennes propriétaires de navires battant pavillon canadien et circulant dans la Voie navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent, dans l'Arctique et le long de la côte est des États-Unis et du Canada.