



Crewmembers overwhelmingly ratify Canada Steamship Lines / V.Ships and Algoma Central Marine agreements



Union and
Company officers
meeting to discuss
outstanding issues
during
negotiations.

Les officiers du
Syndicat et des
Compagnies
discutent de
questions à régler
durant les
négociations.

From left to right/de
gauche à droite:
Tim Dool,
President, Algoma
Central Marine;
Gerry Carter,
President, Canada
Steamship Lines;
Roman Gralewicz,
President, S.I.U.;
Michel Desjardins,
Exec. V-P, S.I.U.

Rank and file Union members of
the Tallying Committee counting
ballots after crewmembers voted
for the ratification of the
CSL/V.Ships and ACM agreements.
Membres du comité de
dépouillement du scrutin à
l'œuvre après le vote des
membres d'équipage sur la
ratification des conventions
CSL/V.Ships et ACM.

From left to right/de gauche à
droite : Glen McLean, Exec V-P
Michel Desjardins, Greg
Demydczyk, Ezekiel Yakobo,
Roberto Estampa.



Les membres d'équipage ratifient par une forte majorité les conventions avec Canada Steamship Lines / V.Ships et Algoma Central Marine



THE PRESIDENT'S REPORT

RAPPORT DU PRÉSIDENT

RAPPORT DU PRÉSIDENT

S.I.U. supports new Green Marine environmental program

Roman Gralewicz: "Good for the environment, good for the economy, and proactively getting better."

President Gralewicz: "Green Marine shows that industry is doing its part. The marine industry has a positive track record when it comes to the environment and it is important that the industry continue to improve its environmental performance."

The marine transportation sector is anxious to reassert its leadership as the most environmentally friendly mode of transporting goods, and is proposing to accelerate its commitment by adopting new, innovative, environmentally friendly initiatives.

A new marine industry partnership, Green Marine, is a voluntary program aimed at demonstrating and communicating the maritime industry's commitment to addressing a number of key environmental issues facing stakeholders.

There are currently 7 participating marine associations representing over 500 member companies in the Great Lakes and St. Lawrence Waterway in Canada and the United States that will take collective action to deal with a number of specific issues. These associations include Chamber of Maritime Commerce and Canadian Shipowners Association.

"Our industry is already involved in

various environmental initiatives," according to Ray Johnston, President of the Chamber of Maritime Commerce. "We're now establishing a framework to try to connect the dots and drive the process more efficiently and, if possible, more quickly."

The goal of Green Marine is to help the marine industry take charge of the environmental agenda by strengthening environmental performance through a process of continuous improvement; building stronger relations with Great Lakes - St. Lawrence Waterway stakeholders; and improving the awareness of the marine industry's activities and its environmental benefits.

A key element of the Green Marine program involves identifying environmental benchmarks as standards for the shipping industry to adopt and implement. These benchmarks will be scaled from best practices to increasingly aggressive environmental standards.

"We need to find ways to give companies some credit for what they're doing and to encourage them to share vital information without removing the competitive advantage that environmental excellence is perceived as being," Mr. Johnston said.

Green Marine is a voluntary program. "It's ultimately up to the companies – not the associations – to take the actions that will bring about changes," Mr. Johnston said.

Green Marine is guided by a CEO Steering Committee comprised of 12 industry leaders representing the diverse areas of the commercial marine industry, including carriers, ports, St. Lawrence Seaway, and terminal operators from both Canada and the United States.

Mr. Gerry Carter, President of Canada Steamship Lines and Mr. Laurence Pathy, President and CEO of Fednav Limited, are co-chairs of the steering committee that will lead the program and guide its implementation.

"Our CEO group will provide leadership and show we are taking our responsibilities seriously," Mr. Pathy said. "We need to sensitize not only our related industries to their environmental responsibilities but some of our own members who might not consider the environment as high a priority as it needs to be."

Mr. Carter noted, "The Green Marine program is committed to looking for real solutions that come from improved technology,

management practices and training, and to get that message across to the public."

The industry hasn't always been as effective as it could have been in communicating with the public, he admits, but Green Marine is a huge effort at improvement.

Seven priorities have already been identified. They involve reducing and/or eliminating the harmful impact of: air emissions and greenhouse gases; invasive species introduced via ballast water; dredging and sediments; fluctuating water levels and shoreline erosion; oil pollution and spills; cargo residues; and sewage.

The action plans will encourage marine companies to adopt environmental policies, best practices, performance improvement initiatives, employee awareness campaigns, green procurement systems, as well as research and development projects.

President Gralewicz added that, "Green Marine is a good way to deal with some challenges we have in terms of environmental performance, and it shows people that overall the marine industry is good for the environment, good for the economy, and proactively getting better."

Le S.I.U. appuie

le nouveau programme environnemental Alliance verte

« Bon pour l'environnement, bon pour l'économie : une amélioration proactive », affirme Roman Gralewicz

Président Gralewicz : « L'Alliance verte démontre que l'industrie fait sa part. Elle a un bon dossier en ce qui concerne l'environnement et elle doit continuer à améliorer sa performance environnementale. »

Le secteur du transport maritime est impatient de réaffirmer son leadership en tant que mode de transport de marchandises, et propose d'accélérer son engagement envers l'adoption de nouvelles initiatives novatrices respectueuses de l'environnement.

Un nouveau partenariat de l'industrie maritime, l'Alliance verte, est un programme volontaire qui consiste à manifester et à faire connaître l'engagement de l'industrie maritime envers d'importants enjeux environnementaux auxquels sont confrontés les intervenants.

L'Alliance verte regroupe présentement sept associations maritimes représentant plus de 500 compagnies membres de la Voie navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent au Canada et aux États-Unis. Leur but : une démarche collective pour aborder des questions précises. Ces associations comprennent la Chambre de commerce maritime et l'Association des armateurs du Saint-Laurent.

« Notre industrie participe déjà à diverses initiatives environnementales », a indiqué M. Ray Johnston, président de la Chambre de commerce maritime. « Nous établissons maintenant une structure qui reliera les points et rendra le processus plus efficace et plus rapide, dans la mesure du possible. »

L'Alliance verte a pour objectif d'aider l'industrie maritime à se charger du programme environnemental en renforçant la performance environnementale par un processus d'amélioration continue, en consolidant les

relations avec les intervenants de la Voie navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent et en sensibilisant les gens aux activités et aux avantages environnementaux de l'industrie maritime.

Un élément clé du programme Alliance verte consiste à établir des points repères environnementaux qui serviront de normes qu'adoptera et appliquera l'industrie du transport maritime. Ces normes seront classées selon les meilleures pratiques allant aux normes environnementales de plus en plus agressives.

« Il faut trouver des moyens de reconnaître ce que font les compagnies et les encourager à partager des informations cruciales et ce, sans supprimer l'avantage concurrentiel que peut représenter l'excellence environnementale », a déclaré M. Johnston.

L'Alliance verte est un programme volontaire. « En bout de ligne, il revient aux compagnies, non aux associations, de prendre des mesures qui apporteront des changements », a ajouté M. Johnston.

L'Alliance verte est dirigée par un comité directeur composé de 12 dirigeants de l'industrie représentant les divers domaines de l'industrie maritime commerciale, incluant les chargeurs, les ports, la Voie maritime du Saint-Laurent et les exploitants de terminaux du Canada et des États-Unis.

M. Gerry Carter, président de la Société CSL Inc., et M. Laurence Pathy, PDG de Fednav Limitée, président ensemble le comité directeur qui dirigera le programme et orientera sa mise en œuvre.

« Notre groupe de PDG assurera le leadership et démontrera que nous prenons nos responsabilités au sérieux », a déclaré M. Pathy. « Nous devons sensibiliser non seulement les industries connexes à leurs responsabilités en matières d'environnement,

mais aussi certains de nos membres qui n'accordent peut-être pas à l'environnement la place prioritaire qui lui revient. »

M. Carter a souligné que : « Le programme Alliance verte s'engage à trouver des solutions réelles grâce à la technologie améliorée, aux méthodes de gestion et à la formation, ainsi qu'à communiquer ce message au public. »

L'industrie n'a pas été toujours aussi efficace qu'elle aurait pu l'être pour communiquer avec le public, a-t-il admis, mais l'Alliance verte déploie d'énormes efforts afin d'améliorer cela.

Sept priorités ont déjà été établies : réduire ou éliminer l'incidence néfaste des émissions dans l'atmosphère et des gaz à effet de serre, des espèces invasives introduites par les eaux de ballast, du dragage et des sédiments, de la fluctuation des niveaux d'eau et de l'érosion des berges, de la pollution et les déversements pétroliers, des résidus de marchandises et des eaux d'égouts.

Les plans d'action encourageront les compagnies maritimes à adopter des politiques environnementales, de meilleures pratiques, des initiatives d'amélioration du rendement, des campagnes de sensibilisation des employés, des systèmes d'approvisionnement écologique et des projets de recherche et de développement.

Président Gralewicz a ajouté que « l'Alliance verte est une bonne façon de relever certains défis de la performance environnementale; elle démontre aux gens que, dans l'ensemble, l'industrie maritime est bonne pour l'environnement, bonne pour l'économie et qu'elle cherche à améliorer les choses de manière proactive. »



Michel DESJARDINS

VICE-PRÉSIDENT EXÉCUTIF

EXECUTIVE VICE-PRESIDENT



Crewmembers ratify agreements

It took a year of hard negotiations with Canada Steamship Lines and Algoma Central Marine but we got a five year agreement with job security, wage increases and numerous benefits for our members. Our thanks go to the Negotiating Committee of rank and file members who took the time to help in the process of negotiations.

Crewmembers voted overwhelmingly to accept the new contract that gives our members full retroactivity to June 2006 on wages and monetary items. The companies have been notified of the ratification of the agreements by the crewmembers and are making the applicable retro-active payments on monetary items.

Algoma Central has such confidence in the industry that it's in talks to add six new ships to its 23-vessel fleet. The freighters will have new designs, newer technology, use hydraulics and be highly efficient.

But the industry also faces challenges, like those brought on by lower water levels in the Great Lakes and the high retirement rate.

Rigel Shipping Contract Ratified

Negotiations for the renewal of the collective agreement with Rigel Shipping have now been concluded and crewmembers have ratified the four (4) year agreement.

The agreement provides salary increases and improvements in working and living conditions aboard.



Michel Desjardins, executive v-p and Scott Lewis, general-manager of Rigel Shipping signing collective agreement.

Michel Desjardins, v-p exécutif et Scott Lewis, directeur-général de Rigel Shipping signant la convention collective.

Organizing

Now more than ever, the S.I.U. is putting organizing on the front burner, as more non-union operators are coming into the Lakes. These operators in most cases operate their old vessels, many of them just fit for the scrap yards. They pay their crewmembers low salaries with no benefits. They do not provide any pension plan or medical plan benefits and no job security.

Many of these older vessels are creating safety hazards on the Great Lakes and the Seaway, endangering the safety of crewmembers.

Because of their lower operating costs, these non-union operators take away cargoes from companies under

S.I.U. contracts. They create an uneven playing field and unfair competition.

Meanwhile, shoreside organizing is going well with many new companies entering into the S.I.U.

Maritime Trades Department Meeting

Members of the S.I.U. of Canada Executive Board recently attended the annual convention of the Maritime Trades Department (MTD) of the AFL-CIO. SIUNA President Mike Sacco is also President of the MTD. The main purpose of the MTD is to stand up for the working people of the U.S. flag and Canadian flag maritime industry. Its 24 affiliated international unions comprise

a network of 24 port councils in the United States and Canada.

Amongst the various issues discussed at the convention was the Employee Free Choice Act designed to balance the playing field for workers attempting to organize into a union. While in principle the law allows workers to organize with a union of their choice, in real life, they are often threatened for union organizing activities, often confronted by employers who use the company's huge financial resources to fight the union organizing attempts.

Another issue discussed was the urgency for governments to enact laws that would prevent vessels with inadequate manning to enter our waters.

Too many rust-bucket vessels, most of them registered under Flag of Convenience arrangements, enter Canadian waters with inadequate manning and poorly-trained sailors.

Addressing the delegates, President Gralewicz reported on the S.I.U. of Canada's organizing campaign and the efforts made to recruit new seafarers.

Training

The new training schedules for next year are going to be extended and improved so more S.I.U. members can upgrade their skills and secure a good future in the industry. Dates on new programs will be printed in future issues of the Canadian Sailor.

In closing, we wish everyone a good sailing season and remind them to work safely.

Les membres d'équipage ratifient les conventions

Une année de négociations difficiles avec Canada Steamship Lines et Algoma Central Marine a été nécessaire mais nous avons obtenu une entente de cinq ans avec sécurité d'emploi, augmentations salariales et de nombreux avantages pour nos membres. Nous remercions le comité de négociation composé de membres qui a pris le temps d'aider dans le processus de négociation.

Les membres d'équipage ont voté par une forte majorité d'accepter le nouveau contrat qui accorde pleine rétroactivité à juin dernier sur les salaires et conditions monétaires. Les compagnies ont été informées de la ratification des ententes par les membres d'équipage et elles préparent les paiements rétroactifs sur les dispositions monétaires.

Algoma Central a une telle confiance dans l'industrie qu'elle prévoit ajouter six nouveaux navires à sa flotte de 23 navires. Ces navires de nouveau design et de haute technologie sont dotés des plus récents composants hydrauliques et sont hautement performants.

Ratification de la convention avec Rigel Shipping

Les négociations pour le renouvellement de la convention collective avec Rigel Shipping sont conclues et les membres d'équipage ont ratifié l'entente de 4 ans qui prévoit des augmentations salariales et des améliorations des conditions de travail et de vie à bord.

Syndicalisation

Plus que jamais, le S.I.U. accorde la priorité à la syndicalisation alors qu'un plus grand nombre de compagnies non-syndiquées transigent sur les Grands Lacs. Plusieurs de leurs navires sont désuets et prêts pour la ferraille. Ils paient de maigres salaires à leurs employés sans régime de santé et de retraite et sans sécurité d'emploi. Plusieurs de ces navires présentent des risques et mettent en danger la sécurité des équipages sur les Grands Lacs et la Voie maritime. Ayant des frais d'exploitation peu élevés, ces compagnies s'accaparent des cargaisons aux dépens de compagnies sous contrat avec le S.I.U., créant une concurrence injuste.

Par contre, la syndicalisation de travailleurs non-maritimes progresse rapidement.

Réunion du Département des métiers maritimes (MTD)

Des membres du conseil d'administration du S.I.U. du Canada ont assisté au congrès annuel du Département des métiers maritimes du AFL-CIO. Mike Sacco, président du SIUNA préside également le MTD dont l'objectif principal est de représenter les travailleurs de l'industrie maritime des É-U et du Canada. 24 syndicats internationaux font partie du MTD qui comprend 24 conseils portuaires aux É-U et au Canada.

Des sujets variés ont été débattus lors du congrès incluant la nécessité d'une loi favorisant le choix par les travailleurs de se joindre au syndicat de leur choix. Bien que la loi le permet en principe, des travailleurs sont souvent menacés de représailles et confrontés par des employeurs qui utilisent les ressources de leur société pour combattre toute tentative de syndicalisation.

Il fut également question de l'importance que les gouvernements adoptent des lois empêchant les navires avec équipage inadéquat de naviguer dans nos eaux. Un trop grand nombre de rafiots, la plupart sous pavillon de complaisance, utilisent nos voies navigables avec des équipages inadéquats et mal formés.

Président Gralewicz a fait rapport aux délégués de la campagne de syndicalisation entreprise par le S.I.U. du Canada et des efforts de recrutement de nouveaux marins.

Formation

Un plus grand nombre de cours de formation seront offerts l'an prochain afin qu'un plus grand nombre de membres du S.I.U. améliorent leurs qualifications et leur avenir dans notre industrie. L'horaire des cours sera publié dans les prochaines éditions du Marin Canadien.

Nous souhaitons à tous une excellente saison et vous rappelons de travailler prudemment.

**SECRETARY-TREASURER'S REPORT****RAPPORT DE LA SECRÉTAIRE-TRESORIERE**
RAPPORT DE LA SECRÉTAIRE-TRÉSORIÈRE

It's Income Tax Time Again !!!

Your payment of dues entitles you to Income Tax Credits

Having your current address is particularly important at this time of year, as the Records Department sends to members last known address, a Tax Receipt confirming your payment of dues for the 2006 tax year. This receipt entitles you to income tax deductions. We urge you not to delay providing us with your present address so you can take full advantage of these deductions.

With regards to the amount indicated on your official Seafarers' International Union of Canada income tax receipt, please be advised that this is strictly the amount of money that we have received within the calendar year, that is from January 1st to December 31st, to cover your union payments. Any amounts received after December 31st will be reported for the following year.

Should you have any discrepancies and have all of your pertinent documents do not hesitate to contact the Records Department for further information.

Change-of-address form included

If you have not received a Tax Receipt or your copy of the Canadian Sailor by April 1st, 2007, it means the Records Department does not have your current address. For your convenience we have enclosed in this issue of the Canadian Sailor, a bilingual change-of-address form. This form is pre-addressed and does not require any postage. Please fill out the information required and mail it to S.I.U. Headquarters.

Training

2007 proved again an excellent year for members wanting to upgrade their qualifications and improve their opportunities to get jobs.

At Niagara College in Niagara Falls, members took the Galley Management course and they were impressed by the quality of the course and instructors. The Seafarers' Training Institute congratulates Niagara College for having adapted the curriculum to meet the trainees' needs.

In St. John's Newfoundland, twelve S.I.U. members took the Able Seaman course at the Memorial University of Newfoundland's Marine Institute. They enjoyed the quality of the course and the opportunity to experiment wheeling on the Institute's

state-of-the-art simulator.

In Quebec, 30 sailors will attend two sessions of the Chemical Tanker Familiarization Endorsement Course at the Institut Maritime du Québec's MED Centre in St-Romuald. This is an important course for members wanting to work on petroleum/chemical tankers. Members who attended the course in the past have benefited and appreciated the valuable knowledge they acquired.

We congratulate all members who took time to attend these courses. They were unfortunately away from their families but the knowledge and experience they have acquired make them more valuable for their employers and give them greater opportunities for advancement. Training pays.

Enjoy a safe sailing season.

C'est de nouveau le temps de l'impôt !!!

Vos contributions vous donnent droit à des crédits d'impôt

Il est particulièrement important en ce temps de l'année que le service des dossiers possède votre adresse présente afin de vous faire parvenir un formulaire de reçu confirmant vos contributions au S.I.U. pour l'année fiscale 2006. Ce reçu est requis pour vous donner droit à d'importantes déductions d'impôts. Nous vous encourageons à nous procurer dans les plus brefs délais tout changement personnel afin que preniez avantage de ces déductions.

Ne pas avoir obtenu ce reçu ou votre copie du Marin Canadien au plus tard le 1er avril 2007 signifie que le service des dossiers n'a pas votre adresse présente. Pour votre commodité, nous incluons dans cette édition du Marin Canadien, un formulaire bilingue de changement d'adresse. Ce formulaire est pré-

adressé et n'exige pas de timbre-poste. Vous n'avez qu'à entrer l'information et la déposer dans une boîte à lettres de Postes Canada.

En ce qui a trait au montant indiqué sur votre reçu officiel du Syndicat International des Marins veuillez noter que le montant indiqué est le montant reçu durant l'année civile, du 1^{er} janvier au 31 décembre. Tout montant payé après le 31 décembre, sera inclus dans l'année civile suivante.

Si ce montant indiqué ne correspond pas à vos dossiers personnels, veuillez communiquer avec le service des dossiers.

Formation

2007 s'est de nouveau avérée une excellente année pour les membres

désireux d'améliorer leurs qualifications et leurs opportunités d'obtenir un emploi.

Au Niagara College de Niagara Falls, des membres ont suivi le cours de gestion du commissariat et ils ont apprécié la qualité des cours et des instructeurs. L'Institut de formation des marins félicite Niagara College pour avoir adapté le cours aux besoins des participants.

À St-Jean, Terre-Neuve, 12 membres du S.I.U. ont suivi le cours de matelot qualifié à l'Institut maritime de Memorial University of Newfoundland. Ils ont apprécié la qualité des cours et l'opportunité de jouer le rôle de timonier sur le simulateur de fine pointe de l'institut.

Au Québec, 30 marins assisteront aux cours de transport et manutention

de produits chimiques au Centre F.U.M. de l'Institut maritime du Québec à St-Romuald. Ce cours est important pour les membres désirant obtenir un emploi à bord de navires-citernes de produits chimiques ou pétroliers. Les membres qui ont suivi ce cours dans le passé ont bénéficié et apprécié les connaissances acquises.

Nous félicitons les membres qui ont pris l'initiative de suivre ces cours. Ils ont malheureusement été obligés d'être éloignés de leur famille mais les connaissances et l'expérience acquises leur donnent une plus grande valeur et augmentent leurs opportunités d'avancer leur carrière. La formation rapporte.

Profitez d'une excellente saison et travaillez avec prudence.

MARCH 2007 MARS



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	Records Department / Services des dossiers	Newfoundland / Terre-Neuve	Québec	Thorold	Vancouver
1333 rue St-Jacques Montréal, Québec. H3C 4K2 Tél (514) 931-7859 Fax (514) 931-3667 www.seafarers.ca	9300 Henri-Bourassa Ouest Suite 280 Montreal, QC, H4S 1L5 Tél (514) 931-7859 Fax (514) 931-3667	Patrice Caron 1601 Station C St. John's NFLD, A1C 5P3	Michel Galarneau 240 Chemin Ste-Foy Québec, Qué. G1R 1T3 Tél (418) 529-6801 Fax (418) 529-3024	Jim Given 70 St.David S. East Thorold, Ont. L2V 4V4 Tél (905) 227-5212 Fax (905) 227-0130	Jim Meredith Suite 301 1620 West, 8th Avenue Vancouver, B.C. V6J 1V4 Tel (604) 687-6699 Fax (604) 687-6897

SEAFARERS' INTERNATIONAL UNION OF CANADA
CREDENTIALS COMMITTEE REPORT - 2007 ELECTIONS

We, the undersigned members of the Credentials Committee, were duly elected by a majority vote of the membership at the regular quarterly Headquarters meeting held on December 4, 2006, in accordance with Article XVII, Section 2 of the Union's Constitution.

Following the meeting of December 4, 2006, your Committee met at 3:00 p. m. with the Secretary-Treasurer (ex-officio member of the Committee) at Headquarters, at which time each member of the Committee was given a copy of the Union's Constitution so that they could study the relevant articles on elections as well as those that deal with the duties and responsibilities of the Credentials Committee.

Your Committee met daily from 9:00 a.m. to 5:00 p.m. with a quorum present at all times to receive any credentials until the close of nominations at 5:00 p.m. on December 15, 2006.

Following the close of nominations for officers, your Committee convened on December 18, 2006 at 9:00 a.m. and elected from amongst themselves a chairman, Brother Michael Breaker.

Your Committee received from the Secretary-Treasurer those nomination applications that had been submitted between December 1, 2006 and 5:00 p.m. on December 15, 2006. Your Committee then went over those nomination applications and checked the eligibility and qualifications for each candidate, as required by the Union's Constitution.

After satisfying itself that each candidate met the requirements and that all documents were in order, your Committee qualified the following members:

Roman Gralewicz, G-1,	for the office of President;
Michel Desjardins, D-1046,	for the office of Executive Vice-President;
Désirée Gralewicz, G-1045	for the office of Secretary-Treasurer
Michel Galarneau, G-896	for the office of Vice-President, East Coast;
James Given, G-1014	for the office of Vice-President, Great Lakes and Inland Waters;
James Meredith, M-2066	for the office of Vice-President, West Coast;
Michael Given, G-1053	for the office of Organizing Director.

Your Committee had a quorum present at all times and adjourned at 17:00 hrs.

Having completed the scrutiny of all nomination applications received from December 1, 2006 to December 15, 2006 at 5:00 pm, your Committee reports that the following is a complete list of all candidates who submitted their nomination applications to the Committee. The names of the candidates and the office for which they submitted nominated applications are listed in the order set out in Article XV, Section 3 of the Union's Constitution. After each candidate's name and book number, has been marked "qualified" or "disqualified", followed by the reason therefore.

PRESIDENT		
Roman Gralewicz, G-1	Qualified	Credentials in order
EXECUTIVE VICE-PRESIDENT		
Michel Desjardins, D-1046	Qualified	Credentials in order
SECRETARY-TREASURER		
Désirée Gralewicz , G-1045	Qualified	Credentials in order
VICE-PRESIDENT, EAST COAST		
Michel Galarneau, G-896	Qualified	Credentials in order
VICE-PRESIDENT, GREAT LAKES AND INLAND WATERS		
James Given, G-1014	Qualified	Credentials in order
VICE-PRESIDENT, WEST COAST		
James Meredith, M-2066	Qualified	Credentials in order
ORGANIZING DIRECTOR		
Michael Given, G-1053	Qualified	Credentials in order

As per Article XVIII, Section 1, sub-section 1.4, "Where there is only one eligible candidate nominated for an office, he is declared elected by acclamation and his name shall not appear on the ballot." Accordingly, your Committee declares the following candidates elected by acclamation and their names shall not appear on the ballot.

Roman Gralewicz, G-1,	By acclamation
Michel Desjardins, D-1046	By acclamation
Désirée Gralewicz, G-1045	By acclamation
Michel Galarneau, G-896	By acclamation
James Given, G-1014	By acclamation
James Meredith, M-2066	By acclamation
Michael Given, G-1053	By acclamation

Your Committee having completed its task, asks to be discharged.

Faternally submitted,

Michael Breaker, B-1647 Chairman	James Krecichwost K-640
Robert Jenkins J-339	Asselin Arseneault A-300
Samuel Durant D-1141	Désirée Gralewicz, G-1045 Ex-Officio – Secretary-Treasurer

SYNDICAT INTERNATIONAL DES MARINS CANADIENS
RAPPORT DU COMITÉ DES CERTIFICATS - ÉLECTIONS DE 2007

Nous, les membres soussignés du Comité des certificats, fûment dûment élus par vote majoritaire lors de l'assemblée régulière trimestrielle des membres tenue aux Quartiers Généraux le 4 décembre 2006, en conformité avec l'Article XVII, Section 2 de la Constitution du Syndicat.

Suite à l'assemblée du 4 décembre 2006, votre Comité a rencontré la Secrétaire-trésorière (membre d'office du Comité) à 15h00 aux Quartiers Généraux et chaque membre du Comité a reçu une copie de la Constitution afin qu'il puisse étudier les articles pertinents se rapportant aux élections de même que ceux se rapportant aux devoirs et responsabilités du Comité des certificats.

Votre comité s'est réuni à chaque jour de 9h00 à 17h00 et un quorum était présent en tout moment afin de recevoir les mises en candidature jusqu'à la fin de la période prévue, soit 17h00 le 15 décembre 2006.

À la fin de la période prévue pour les mises en candidature des officiers, votre Comité s'est réuni le 18 décembre 2006 à

9h00 et a élu parmi eux comme président, Confrère Michael Breaker.

Votre Comité a reçu de la Secrétaire-trésorière les mises en candidature reçues entre le 1er décembre 2006 et le 15 décembre 2006 à 17h00. Votre Comité a ensuite révisé les mises en candidature et vérifié l'éligibilité et les qualifications de chaque candidat, tel que requis par la Constitution du Syndicat.

Après s'être assuré que chaque candidat satisfaisait aux exigences et que tous les documents étaient en ordre, votre Comité a qualifié les membres suivants:

Roman Gralewicz, G-1,	pour le poste de Président;
Michel Desjardins, D-1046,	pour le poste de Vice-président Exécutif;
Désirée Gralewicz, G-1045	pour le poste de Secrétaire-trésorière;
Michel Galarneau, G-896	pour le poste de Vice-président Côte Est;
James Given, G-1014	pour le poste de Vice-président Grands Lacs et Eaux Intérieures;
James Meredith, M-2066	pour le poste de Vice-président Côte Ouest;
Michael Given, G-1053	pour le poste de directeur de recrutement.

Votre Comité avait un quorum présent en tout temps et s'est ajourné à 17h00.

Ayant terminé l'étude de toutes les mises en candidature reçues entre le 1er décembre 2006 et le 15 décembre 2006 à 17h00, votre Comité rapporte que ce qui suit est une liste complète de tous les candidats qui soumirent leurs mises en candidature au Comité. Les noms des candidats ainsi que le poste pour lequel ils soumirent leurs mises en candidature sont inscrits dans l'ordre prévu à l'Article XV, section 3 de la Constitution du Syndicat. Après le nom de chaque candidat et son numéro de membre est inscrit la mention «qualifié» ou «disqualifié», suivi de la raison à cet égard.

PRÉSIDENT		
Roman Gralewicz, G-1	Qualifié	Certificats en ordre
VICE-PRÉSIDENT EXÉCUTIF		
Michel Desjardins, D-1046	Qualifié	Certificats en ordre
SECRÉTAIRE-TRÉSORIÈRE		
Désirée Gralewicz, G-1045	Qualifiée	Certificats en ordre
VICE-PRÉSIDENT CÔTE EST		
Michel Galarneau, G-896	Qualifié	Certificats en ordre
VICE-PRÉSIDENT GRANDS LACS ET EAUX INTÉRIEURES		
James Given, G-1014	Qualifié	Certificats en ordre
VICE-PRÉSIDENT CÔTE OUEST		
James Meredith, M-2066	Qualifié	Certificats en ordre
DIRECTEUR DE RECRUTEMENT		
Michael Given, G-1053	Qualifié	Certificats en ordre

En accord avec l'Article XVIII, Paragraphe 1, sous-paragraphe 1.4, «Dans le cas où il y aurait un seul candidat éligible pour un poste d'officier, il sera élu par acclamation et son nom n'apparaîtra pas sur les bulletins de vote.» Par conséquent, votre Comité déclare que les candidats suivants sont élus par acclamation et leurs noms n'apparaîtront pas sur les bulletins de vote.

Roman Gralewicz, G-1	Elu par acclamation
Michel Desjardins, D-1046	Elu par acclamation
Désirée Gralewicz, G-1045	Elue par acclamation
Michel Galarneau, G-896	Elu par acclamation
James Given, G-1014	Elu par acclamation
James Meredith, M-2066	Elu par acclamation
Michael Given, G-1053	Elu par acclamation

Votre Comité, ayant accompli sa tâche, demande à être congédié.

Fraternellement soumis,

Michael Breaker, B-1647 Président du Comité	James Krecichwost K-640
Robert Jenkins J-339	Asselin Arseneault A-300
Samuel Durant D-1141	Désirée Gralewicz, G-1045 Ex-Officio – Secrétaire-Trésorière

Winter Membership Meetings

Nova Scotia



Réunions d'hiver des membres

Nouvelle-Ecosse



Executive Vice-President Michel Desjardins addressing winter membership meetings

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



Mike Power, Robert Burke, Michel Desjardins



Winter
Membership
Meetings
Newfoundland



Réunions
d'hiver
des membres
Terre-Neuve





SEAFARERS' TRAINING INSTITUTE

INSTITUT DE FORMATION DES MARINS

SEAFARERS' TRAINING INSTITUTE

INSTITUT DE FORMATION DES MARINS



Able Seaman Training Course – *Cours de formation de matelot qualifié*

Marine Institute - Memorial University of Newfoundland



Sandra Dumaresque, Greg Demydchuk, Comodoro Wenceslao, Derek Howse, Jerome Walters, Louis Bradette



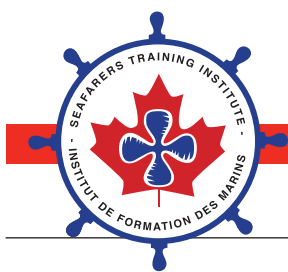
Capt. Doug Parsons and Capt. Ray Munden (instructors/instructeurs), Bruce Bryan, Randolph Keeping, David Parent, Calvin Chaulk, Lorne Bond, Corwin Thorne

Galley Management Course – *Cours de gestion du commissariat*

Niagara College



Margaret Hampton, Ed Enns, Robert Jenkins, Penny MacNeil, Diane MacDonald, Chris Billard, Corella Appleby, Alex Kaprusiac, Lorraine MacDonald, Rachel Kawalec, Grace Szczyglowska, Alex Bell, Nadia Maritch.



Electrician Training Course - *Cours de formation d'électricien*

Institut maritime du Québec



Back / À l'arrière: Laurent Legault (I.M.Q.), Jean-Luc Boudreau, Kevin Nicholls-Ishmael, Mirosław Zydowick, Daniel Dion (I.M.Q.), Ernest Beaupertuis (V. Ships).
Front / À l'avant: Edilberto Frejoles, Jonathan Advincula, Marc-André Côté (I.M.Q.).



Back / À l'arrière: Hugh Digou, Vadym Makarenko, Marc-André Côté (I.M.Q.), Mariusz Lecko, Daniel Dion (I.M.Q.).
Front / À l'avant: Tony Brocklehurst, Charles Ansah



Michel GALARNEAU



VICE-PRESIDENT EAST COAST

VICE-PRÉSIDENT CÔTE EST

VICE-PRÉSIDENT CÔTE EST

REPORT ON NEGOTIATIONS

Negotiations are continuing with the Société des Traversiers du Québec (S.T.Q.), the Quebec crown corporation managing most ferry operations along the St. Lawrence River.

The S.T.Q. maintains its hands are tied by the government decree of 2005 limiting to 2% per year until 2010 any wage increase for all government employees in the public and parapublic sectors, including S.T.Q. workers. It must be noted that when this decree came into effect, S.T.Q. workers had not received any salary increases during the two previous years. As a result, over the past few years, the gap between salaries paid S.T.Q. employees and salaries paid employees in the private sector has been widening.

Taking into account the limits imposed by the government decree of 2005, the S.I.U. negotiating committee, after thorough discussions with S.T.Q. crewmembers, presented the employer with a set of proposals well within the government's imposed salary cap. Our proposals included provisions designed to bring important improvements relating to members' health, safety and living conditions.

After only five bargaining sessions and without any significant progress being made, negotiations were referred to conciliation.

On the positive side, our members of the Negotiation Committee were pleasantly surprised by the measures taken by the S.T.Q. to solve the problems created by the presence of asbestos aboard the Camille Marcoux, as reported in previous issues of the Canadian Sailor. The main challenge facing the S.T.Q. is to find a replacement vessel during the six or seven months required to remove completely the asbestos from the Camille Marcoux. The Company is considering the use of the C.T.M.A. Vacancier but the Quebec Government has not yet allocated the necessary funds for a replacement vessel.

C.T.M.A.

Negotiations are on-going with Cooperative du Transport Maritime et Aérien (C.T.M.A.) on monetary issues for the next two years. C.T.M.A.'s monetary offer is far from meeting crewmembers' expectations and the S.I.U. members' negotiating committee had no alternative but to reject the proposals and apply for conciliation. Future negotiations will be conducted in the presence of a federal Conciliation Officer.

During negotiations, the Company reported it did not have the resources to increase salaries and that the C.T.M.A. Vacancier's operating costs are too high, considering the vessel stops operating at the end of September.

BIOREX – Gulf Region

Some important progress has been made in negotiations but management of the Gulf Region Division of Biorex fails to understand the importance of coverage by the Seafarers' Medical Plan, a protection already provided to Biorex – Quebec Region employees. This benefit is particularly important for our members and their families.

GESTION YVES HARRISON

Members' proposals have now been received and negotiations for the renewal of the collective agreement are expected to get under way as soon as possible.

OCEAN NAVIGATION

Meetings have been held with members included in this new bargaining unit covering Ocean Navigation's barges and negotiations for a first collective agreement are expected to begin shortly.

Canada's Fisheries Observers Program

After two years of uncertainty that followed plans by the previous federal government to modify the fisheries observers' program, we have learned recently the current conservative government has decided to maintain the program as it is. All Canadians concerned with the conservation of our fish stocks will be pleased by this announcement. Fisheries observers in the Quebec and Gulf Regions, who are S.I.U. members, will be pleased to learn that their hard work and dedication to preserve our fish stocks are recognized.

They will also be pleased to learn the S.I.U. has made a formal demand with Transport Canada to have a significant portion of their time at sea be recognized for future jobs with employers under contract with the S.I.U.

Upcoming training courses

Two sessions of the Chemical Tanker Familiarization Endorsement Course are being conducted this spring at the Marine Emergency Duties Centre in St-Romuald.

A group of 15 trainees will attend the first session to be held from March 12th to March 16th and a second session is scheduled to be held in April.

A bridge watchman course is to get underway on March 26th at the Institut maritime du Québec in Rimouski. The one-month course is specifically designed to prepare trainees for the position of wheelsman. In addition to theoretic instructions and supervised training on simulators, trainees must work as an apprentice wheelsman at sea for a month to complete the course.

Manpower Recruitment and Training is The Priority

2006 proved to be the best in the past ten years for S.I.U. members wanting to ship out. Throughout the year, members registered at all S.I.U. Hiring Halls had plenty of opportunities to bid on jobs. At times, there were so many job calls, jobs were transferred to other halls, thanks to the excellent communication network between halls.

Due to the early fit-out of many Great Lakes vessels and the early opening of the Welland Canal, S.I.U. members can expect another excellent shipping season with plenty of opportunities to work.

To prepare for the season and the expected rush when members need to be relieved, the S.I.U. is making every effort to recruit new sailors and members are asked to invite family and friends with sailing experience to apply for S.I.U. membership.

The shortage of manpower in the maritime industry is not unique as many other sectors are facing similar shortages. Many of our brothers and sisters have chosen to go on retirement after a fruitful career and they must be replaced.

Members of the S.I.U. Executive Board are lobbying government officials in all provinces where training centres are available but rarely utilized, to allocate funding for training. But as governments

take time to get any program organized, we must look at other options.

The maritime industry, however, enjoys a tremendous advantage over most other industries. Thanks to the S.I.U.'s continuous efforts, our industry offers excellent benefits to men and women willing to work hard: excellent training, well above average wages and excellent living and working conditions.

Government officials, at both the federal and provincial levels, have neglected the maritime sector. Ottawa with its billions of surpluses has transferred to the provinces the responsibility of providing training centres. The provinces view the maritime sector as a national industry and fail to provide training, even when it is their responsibility.

The best examples are the training centres built by the provinces, with millions and millions of dollars allocated by the federal government but that come from the taxpayers' pocket, yours and mine. Across Canada, you find huge training centres equipped with the most advanced equipment and facilities but that remain without any trainees for most of the year.

The S.I.U. at Job Fairs

The S.I.U. is represented at the Newfoundland and Quebec job fairs. Many young men and women are showing interest in a career at sea and their interest increases when they learn of the wages and benefits offered. But, they require training and in Quebec for example, the Institut Maritime du Québec, an institution with an excellent reputation in all of Canada and abroad, closed its training facilities in Quebec City and Montreal in 2003 and 2004. The other training centres across Canada are also unused most of the year.

Around the port

Throughout last year and the first two months of 2007, a great number of jobs have been available at the Quebec Hiring Hall. With the early fit-out and the amount of activity around our port, S.I.U. members can expect they will have excellent opportunities to get jobs.

To prepare for the busy season, we are creating a reserve of new members who are qualified to work aboard S.I.U. contracted vessels. We invite members who know men and women capable of meeting the following requirements to submit their application as follows with copies of the following documents:

- A resume of their work experience
- Maritime certificates held
- Page 4 of a valid Canadian Passport
- Valid Medical Fitness certificate (seafarers' regulations) delivered by Transport Canada
- MED certificate or proof of registration at a MED Centre
- **Note 1:** Prior to hiring any new employee, some companies trading in the United States may require the applicant to submit a certificate of negative criminal file. Such certificate can be obtained from the RCMP.
- **Note 2:** Applicants are reminded to send copies of the required documents as they will be kept on file and will not be returned.

Enjoy an excellent shipping season and work safely.



Rapport sur les négociations

Les négociations continuent avec la Société des Traversiers du Québec (S.T.Q.), la société gouvernementale exploitant la plupart des traversiers le long du fleuve St-Laurent.

La S.T.Q. soutient que ses mains sont liées par le décret de 2005 adopté par le gouvernement du Québec limitant à 2% par an jusqu'en 2010 toute augmentation salariale aux employés des secteurs publics et parapublics du Québec, y compris les travailleurs de la S.T.Q. Il faut ajouter que lorsque ce décret a été adopté, les travailleurs de la S.T.Q. n'avaient reçu aucune augmentation salariale durant les deux années précédentes. Ainsi, au cours de ces dernières années, l'écart entre les salaires payés aux employés de la S.T.Q. et les salaires payés aux travailleurs du secteur privé s'est agrandi.

Compte tenu des limites imposées par le décret du gouvernement en 2005, le comité de négociation du S.I.U., après consultations auprès des membres d'équipage de la S.T.Q. a présenté à l'employeur un ensemble de propositions tout à fait en conformité avec le maximum imposé. Nos propositions contenaient des dispositions destinées à apporter des améliorations importantes pour nos membres relativement à la santé, la sécurité et les conditions de travail et de vie à bord.

Après seulement cinq séances de négociation et devant l'absence de tout progrès important, les négociations ont été soumises à la conciliation.

Du côté positif, nos membres du Comité de négociation ont été agréablement surpris par les mesures prises par le S.T.Q. pour résoudre les problèmes créés par la présence de l'amiante à bord du Camille Marcoux, tel que rapporté dans les éditions précédentes du Marin Canadien. Le défi principal auquel fait face la S.T.Q. est de trouver un navire de remplacement pendant les six ou sept mois requis pour enlever complètement l'amiante du Camille Marcoux. La compagnie considère la possibilité d'utiliser le C.T.M.A. Vacancier mais le gouvernement du Québec n'a pas encore réservé les fonds nécessaires pour un navire de remplacement.

C.T.M.A.

Les négociations sont en cours avec la Coopérative du Transport Maritime et Aérien (C.T.M.A.) sur les questions monétaires pour les deux années à venir. L'offre de C.T.M.A. est loin de répondre aux attentes des membres d'équipage et le comité de négociation des membres du S.I.U. n'a eu d'autre alternative que de rejeter cette offre. Les négociations à venir seront tenues en présence d'un officier fédéral de conciliation.

Durant les négociations, la compagnie a rapporté qu'elle n'avait pas les ressources pour augmenter les salaires et que les frais d'exploitation du C.T.M.A. Vacancier étaient trop élevés, considérant que le navire cesse ses activités fin septembre.

BIOREX - Région de Golfe

Des progrès importants ont été réalisés dans les négociations mais la direction de Biorex – Région du Golfe ne réalise pas l'importance que ses employés attachent à la protection offerte par le Régime médical des marins, une protection déjà consentie aux employés de Biorex – Région de Québec. Cet avantage est particulièrement important pour nos membres et leur famille.

GESTION YVES HARRISON

Les propositions des membres ont maintenant été reçues et des négociations pour le renouvellement de la convention collective devraient débuter aussitôt que possible.

Océan Navigation

Des réunions ont été tenues avec les membres faisant partie de cette nouvelle unité de négociation couvrant les barges d'Océan Navigation. Les négociations pour une première convention collective devraient commencer sous peu.

Le programme d'observateurs des pêches du Canada

Après deux ans d'incertitude suivant l'annonce des projets du précédent gouvernement fédéral visant à modifier le programme des observateurs des pêches, nous avons appris récemment que le gouvernement conservateur a décidé de maintenir le programme sans changement. Tous les Canadiens concernés par la conservation de nos stocks de poissons se réjouiront de cette annonce. Les observateurs de pêche des régions du Québec et du Golfe, qui sont membres du S.I.U., seront heureux d'apprendre que leur excellent travail et leur détermination à préserver nos réserves sont reconnus.

Ils seront également heureux d'apprendre que le S.I.U. a déposé une demande formelle auprès de Transport Canada afin de faire reconnaître une partie importante de leur temps en mer pour tout autre emploi dans l'avenir avec des compagnies sous contrat avec le S.I.U.

Cours de formation à venir

Deux sessions du Cours de transport et manutention de produits chimiques sont offerts ce printemps au Centre de Fonctions d'urgence en mer à St-Romuald. Un groupe de 15 stagiaires assistera à la première session tenue du 12 au 16 mars et une deuxième session est prévue en avril.

Un cours pour Homme de quart à la passerelle débute le 26 mars à l'Institut maritime du Québec à Rimouski. Le cours d'un mois est spécifiquement conçu pour préparer les stagiaires au poste de timonier. En plus des enseignements théoriques et de la formation sur simulateurs, les stagiaires doivent travailler pendant un mois en tant qu'apprenti timonier en mer pour compléter le cours.

Le recrutement et la formation de la main d'œuvre - la priorité

L'an 2006 s'est avéré la meilleure des dix dernières années pour les membres du S.I.U. désirant un emploi. Tout au long de l'année, les membres inscrits dans nos salles d'embauchage ont eu une telle abondance d'offres d'emplois que parfois des emplois ont été transférés à d'autres salles grâce à notre excellent réseau de communication.

En raison du gréage hâtif de nombreux navires des Grands Lacs et de l'ouverture du canal Welland plus tôt que prévu, les membres du S.I.U. peuvent s'attendre à une autre excellente saison et à de nombreuses opportunités d'emploi.

En préparation pour la saison et le grand nombre de demandes de relèves plus tard dans la saison, le S.I.U. s'efforce de recruter de nouveaux marins et nous demandons aux membres ayant des parents ou des amis avec expérience en navigation de les inviter à se joindre au S.I.U.

La pénurie de main d'œuvre ne se limite pas à l'industrie maritime car de nombreux autres secteurs font face à la même situation. Plusieurs de nos confrères et consœurs ont choisi de prendre leur retraite après une longue et fructueuse carrière et ils doivent être remplacés.

Les membres du Conseil d'administration du S.I.U. pressent les officiels des gouvernements de toutes les provinces où des centres de formation sont

disponibles mais rarement utilisés, d'assurer le financement de cours de formation. Toutefois, les gouvernements nécessitant tellement de temps pour organiser quelque programme que ce soit, nous devons considérer d'autres options.

L'industrie maritime détient un énorme avantage sur la plupart des autres industries. Grâce aux efforts continus du S.I.U., notre industrie offre d'excellents avantages aux hommes et aux femmes prêts à travailler fort : une excellente formation, des salaires bien au-dessus de la moyenne ainsi que d'excellentes conditions de travail et de vie à bord.

Les gouvernements, tant au niveau fédéral que provincial, ont négligé le secteur maritime. Ottawa avec ses milliards d'excédents budgétaires a transféré aux provinces la responsabilité de procurer des centres de formation. Dans un même temps, les provinces considèrent le secteur maritime une industrie de portée nationale et ne fournissent pas la formation nécessaire, même si elle est leur responsabilité.

Les meilleurs exemples sont les centres de formation établis par les provinces, avec des millions et des millions de dollars affectés par le gouvernement fédéral mais qui proviennent des porte-monnaie des contribuables, le vôtre et le mien. À travers le Canada, nous retrouvons d'énormes centres de formation dotés d'équipements de fine pointe mais qui sont inutilisés la plupart du temps.

Le S.I.U. aux foires d'emplois

Le S.I.U. prend part aux foires d'emplois de Terre-Neuve et du Québec. De nombreux jeunes hommes et jeunes femmes montrent de l'intérêt pour une carrière en mer et leur intérêt augmente quand ils apprennent les salaires et les avantages offerts. Mais, ils ont besoin de formation et au Québec par exemple, l'Institut Maritime du Québec, un établissement avec une excellente réputation tant au Canada qu'à l'étranger, a fermé ses installations à Montréal et à Québec en 2003 et 2004. Les autres centres de formation à travers le Canada sont également inutilisés durant la majeure partie de l'année.

Autour du port

Tout au long de l'année dernière et des deux premiers mois de 2007, un grand nombre d'emplois ont été disponibles à la salle d'embauche de Québec et si l'on se fie à l'activité dans notre port, les membres peuvent prévoir qu'ils auront d'excellentes opportunités d'emploi. En préparation pour la saison, nous créons une réserve de nouveaux membres qualifiés pour travail à bord de navires sous contrat avec le S.I.U. Nous invitons les membres qui connaissent des hommes et des femmes capables de répondre aux exigences suivantes, de soumettre leur application avec copies des documents suivants :

- Un résumé de leur expérience professionnelle
- Les certificats maritimes qu'ils détiennent
- Page 4 de leur passeport canadien valide
- Certificat d'aptitude physique et mentale (règlements de marins) émis par Transport Canada
- Certificat FUM ou preuve d'inscription à un centre FUM
- **Note 1 :** Avant d'embaucher un nouvel employé, des compagnies transigeant aux États-Unis peuvent exiger un certificat de dossier criminel négatif. Ce certificat est émis par la GRC.

• **Note 2 :** Nous rappelons aux personnes qui soumettent leur application de transmettre des copies des documents requis. Ceux-ci seront conservés et ne seront pas retournés.

Profitez d'une excellente saison et travaillez prudemment.



Jim GIVEN

VICE-PRESIDENT GREAT LAKES
AND INLAND WATERS



VICE-PRÉSIDENT GRANDS LACS
ET EAUX INTÉRIEURES

Early opening of the Welland Canal

The Welland Canal section of the St. Lawrence Seaway opened on March 20th. This is the earliest opening ever for the canal.

Workers have been busy doing repairs and improvements to the flight locks all winter. The approach wall below Lock 4 up-bound has been given a face lift and Lock 8 has also been given an addition. We have no official word from the Seaway but rumour has it a suction, or magnet, will be installed that will hold vessels to the lock wall during passage. No small accomplishment if it works, less workers will be required along the canal if this system proves itself.

Galley Management

Once again the Seafarers' Training Institute was pleased to be able to offer Galley Management training for members of the S.I.U. The course was held at Niagara College in Niagara Falls Ontario. We had the opportunity to sit in on some of the classes and, along with the members present, were very impressed with the quality of the course. This course has been updated, and improved, over the years and is geared toward what our members want to learn. All of those in attendance agreed the course was well put together and they walked away with valuable knowledge and skills. We thank the members who took the time to upgrade, and the staff of the college for putting on another successful course.

2007 Season

At the time of writing this article fit-out has begun and vessels have recalled galley and engine room crews as of the first of March. Most vessels fitted out between the last week of March and first weeks of April.

The Algoville, which experienced a fire during the refit of the main engines is not expected to be ready for service until sometime this summer, if all goes well.

The John B Aird, is another vessel which will be late in returning to service this year as a major refit on her is also underway.

This spring, we have received numerous calls for relief employees in the galley and engine room. As some vessels ran until late January and early February members are already taking extra time off for the spring. Members are reminded that with the new collective agreement time off periods are for 30 days minimum with the exception of Medical relief.

S.I.U. Shore side – Residence on Garrison

Contract negotiations are underway for the S.I.U. members employed at the Residence on Garrison in Fort Erie. The negotiating committee has met with management representatives on two occasions and progress is being made. The



Frank Dalton, Nadia Maritch, Pat Guay

major issues we are dealing with are hours of work, scheduling of hours along with wages and benefits. Currently the workforce does not have a pension program and this is a major concern for the new S.I.U. members as they are long term employees who need to have a retirement plan in place.

We are hopeful that we will be able to conclude a first Collective Agreement in the near future that will address all of the concerns in the residence. We thank the committee for their hard work and dedication.

Marine Clean Newly Organized

The SIU recently filed for certification with the Ontario Labour Relations Board for the Labourers employed at Marine Clean. As most of you are aware these are the workers who come onboard our vessels and clean tanks and do the real dirty work. The issues that brought them to the S.I.U. had a lot to do with the great conditions they saw our members were working under. While they were on our vessels they had the chance to listen to our members talk about good money, great benefits and great working conditions. Marine Clean labourers have been working long hours with low wages and no benefits. They had no protection or representation when dealing with management. We are happy to be able to represent these workers and thank them for the support and confidence they have given us.

Organizing

Our organizing activities within the S.I.U. are probably among the most aggressive of any union in Canada. Not only are we continuing our Marine organizing with Lower Lakes Towing, Voyageur Marine and McKeil but we are also increasing our presence shore side in the Industrial sector.

The message has still not gotten through to employees of Lower Lakes and Voyageur Marine. That message is that the wages and benefits under an S.I.U. agreement are a lot better. Voyageur employees need to wake up and smell the coffee. Some of the employees with these companies still think that they can lose their jobs if they join a union. How many times do we have to tell them “no they wont!!!!” Some of them still believe that the company did them a favour by hiring them. Again, wake up!! The company had to hire someone in order for the ships to run and in order for them to make a HUGE profit on the back of low wage crews.

Every year companies like Lower Lakes, Voyageur and McKeil run around Newfoundland and try to remind the employees that they should be grateful to them for having a job. They go on the radio and say that we like to hire guys from Newfoundland because they are loyal and hard working. Lets look at this the other way. What we think they are really saying is:

We hired you because you were unemployed and would work for cheap. We hired you because you were cheaper than hiring a union seafarer. We hired you because we can fire you anytime we want. We hired you because someone in the office told us he could control you and keep the union out.

Its time for all non union seafarers to face a hard reality. By staying outside the union they are not only selling themselves as slave labour, they are giving away an opportunity to make more money, to make more pension and to have respect and dignity in the workplace. At the very least they should look across the street, or across town at their neighbour, who is working for a S.I.U. company and driving the new car or truck: whose family is far better off than his own simply because of his so called “loyalty” to a shipowner who would fire him in a minute if he decided he did not like him or agree with him.

THE BOTTOM LINE IS SEAFARERS WHO WORK ON S.I.U. CONTRACTED VESSELS MAKE MUCH MORE MONEY AS YOU AND HAVE TWICE AS GOOD BENEFITS AS YOU!! WHEN WILL YOU WAKE UP AND STOP CHEATING YOURSELVES OUT OF MONEY IN YOUR POCKET????

We wish all members a safe season in 2007 and remember, we are counting on your support during our organizing efforts this season.



Ouverture hâtive du Canal Welland

La section Canal Welland de la Voie maritime du St-Laurent s'est ouverte le 20 mars. C'est l'ouverture la plus hâtive du Canal.

Des ouvriers ont travaillé à des réparations et à des améliorations aux portes des écluses durant l'hiver. Le mur d'approche en bas de l'écluse 4 a été refait et l'écluse 8 a été agrandie. Aucune annonce officielle n'a été faite mais la rumeur veut qu'un nouveau dispositif a été installé afin de retenir les navires près du mur durant le passage des écluses. Ce dispositif représentera une importante amélioration s'il fonctionne tel que prévu et réduira la main d'œuvre.

Cours de gestion du commissariat

De nouveau, l'Institut de formation des marins a réussi à offrir des cours de gestion du commissariat aux membres du S.I.U. Le cours a été offert au Niagara College à Niagara Falls. Nous avons eu l'opportunité d'assister à quelques classes et, tout comme les membres, nous avons été impressionnés par la qualité des cours. Ces cours ont été mis à jour et améliorés au cours des années et ils sont adaptés aux besoins de nos membres. Tous les participants ont convenu de la qualité des enseignements et ils ont acquis d'importantes connaissances. Nous remercions les membres qui ont pris le temps d'améliorer leurs compétences et félicitons le personnel de Niagara College pour la qualité du programme offert.

Saison 2007

Au moment d'écrire cet article, le gréage de navires a débuté et plusieurs membres du commissariat et de la salle des machines sont travail. La plupart des navires ont repris leurs activités entre la dernière semaine de mars et les premières semaines d'avril.

Un incendie a endommagé la salle des machines du Algoville et le navire ne reprendra pas ses activités avant l'été.

Le John B Aird ne sera en service que plus tard cet été après que d'importants travaux auront été complétés pour le remettre en état.

Déjà, nous avons reçu de nombreuses demandes de relève pour des employés du commissariat et de la salle des machines. Plusieurs navires ayant poursuivi leurs activités jusqu'à la fin de janvier et début février, des membres prennent maintenant leur congé annuel. Il convient de rappeler que la nouvelle convention collective prévoit que les congés sont d'un minimum de trente jours à l'exception des relèves pour raisons de santé.

Le S.I.U. à Residence on Garrison

Les négociations de contrat sont en cours pour les membres du S.I.U. travaillant pour Residence on Garrison à Fort Erie. Le comité de négociation a rencontré des représentants de la direction en deux occasions et les négociations progressent. Les questions principales traitées sont les heures de travail ainsi que les salaires et les avantages sociaux. Présentement, les travailleurs ne bénéficient pas d'un régime de retraite, une importante préoccupation pour ces nouveaux membres du S.I.U. qui sont à l'emploi de l'entreprise depuis plusieurs années. Nous sommes confiants de réussir, bientôt, à conclure une première convention collective qui répondra aux besoins de nos membres. Nous remercions les membres du comité de négociation pour leur dévouement et leur excellent travail.

Syndicalisation des travailleurs de Marine Clean

Le S.I.U. a récemment déposé auprès du Conseil des relations ouvrières de l'Ontario, une demande d'accréditation pour représenter les travailleurs de Marine Clean. Ces travailleurs montent à bord de nos navires pour nettoyer les réservoirs et font un travail difficile. Les conditions de travail dont jouissent nos membres les ont incités à se joindre à nous. Alors qu'ils étaient sur nos navires, ils ont eu l'opportunité d'entendre les membres du S.I.U. discuter des bons salaires, des excellents avantages et des excellentes conditions de travail dont ils bénéficient. Les travailleurs de Marine Clean travaillent de longues heures à bas salaire et sans avantages sociaux. Ils n'ont eu aucune protection ou représentation lorsqu'ils transigent avec la

direction. Nous sommes heureux de pouvoir représenter ces travailleurs et nous les remercions de leur appui et de leur confiance.

Syndicalisation

Nos activités de recrutement au sein du S.I.U. sont probablement parmi les plus dynamiques au Canada. En plus de poursuivre notre campagne de recrutement parmi les travailleurs de Lower Lake Towing, Voyageur Marine et McKeil, nous augmentons nos activités dans le secteur industriel.

Les employés de Lower Lakes et de Voyageur Marine n'ont pas encore compris notre message à l'effet que les salaires et les avantages prévus dans une convention collective avec le S.I.U. sont grandement meilleurs. Il est temps que les employés de Voyageur apprennent la vérité. Plusieurs parmi eux croient qu'ils peuvent perdre leur emploi s'ils se joignent à un syndicat. À maintes reprises, nous leur avons répété qu'ils n'ont rien à craindre. Quelques-uns croient que la compagnie les a favorisé en les embauchant. Encore une fois, réveillez-vous !! La compagnie avait besoin de travailleurs pour exploiter ses navires et amasser d'ÉNORMES bénéfices en leur payant des petits salaires.

Tous les ans, des compagnies comme Lower Lakes, Voyageur Marine et McKeil parcourent Terre-Neuve pour rappeler aux employés qu'ils devraient être reconnaissants envers eux parce qu'ils ont un emploi. Ces compagnies déclarent à la radio qu'elles aiment les travailleurs de Terre-Neuve parce qu'ils sont loyaux et qu'ils travaillent fort. En réalité, ce qu'elles pensent est plutôt : « Nous vous avons embauché parce que vous étiez sans emploi et que vous êtes prêts à travailler pour des petits salaires. Nous vous avons embauché parce que vous étiez meilleur marché qu'un marin syndiqué. Nous vous avons embauché parce que nous pouvons vous congédier en aucun temps. Nous vous avons embauché parce que quelqu'un dans notre organisation nous a dit qu'il pouvait vous contrôler et vous empêcher de vous joindre à un syndicat. »

Le moment est venu pour les marins non syndiqués de faire face à la réalité. En demeurant non syndiqués, ils se vendent non seulement comme des esclaves mais également, ils perdent des opportunités de faire de meilleurs salaires, d'accumuler les avantages d'un régime de retraite et de mériter le respect et la dignité dans leur milieu de travail. Ils devraient regarder leur voisin qui travaille pour une compagnie sous contrat avec le S.I.U. et qui conduit une voiture ou un camion de l'année. De plus, la famille du voisin jouit d'avantages que sa famille ne peut obtenir en raison de sa prétendue « loyauté » à un armateur qui le congédierait en aucun temps s'il décidait qu'il ne l'aime pas ou qu'il n'est pas d'accord avec lui.

Tout compte fait, les marins qui travaillent à bord de navires sous contrat avec le S.I.U. font plus d'argent et obtiennent deux fois plus d'avantages que vous. Quand cesserez-vous de vous priver de l'argent que vous pourriez mériter???

Nous souhaitons à tous les membres de connaître une excellente saison 2007 et nous comptons sur votre appui pour nos activités de recrutement.



Mike Kuriata, Andrew Leonard, Pat Shannon,
Danny Hatcher, Stephane Boudreault



PORT AGENT'S REPORT

RAPPORT DE L'AGENT DE PORT

Members happy with early fitout

Crewmembers of Coastal Shipping's Tuvaq and Dorsch vessels were called back for a quick fit-out in late February for a few trips to New Brunswick and Québec.

On our last visits aboard Coastal Shipping vessels, we reviewed with crewmembers several provisions of their collective agreement. Since joining the S.I.U. in January 2005, they now enjoy the following benefits: Wage increases, group insurance coverage, paid transportation, recognition of seniority, employer contributions to a RRSP that can be matched by the employee, a leave system, a grievance procedure, an incentive program for upgrading to higher positions, overtime pay as well as allowances for boots and coveralls which will now be paid by the company, and several other benefits.

Coastal Shipping's crewmembers believe that sailors currently working for non-union companies would be well-advised to consider the benefits enjoyed by Coastal Shipping's employees since joining the S.I.U. No employee has lost his job because he or she joined the S.I.U., the company did not go bankrupt and the company did not fold up. As a matter of fact, a good collective agreement ensures stability for the future. The Coastal Shipping seafarers were not afraid to sign a S.I.U. membership card and they won !!!

On top of that, they are now members of the biggest and strongest seafarers' union in Canada and they have the opportunity to ship out with other companies. They feel they will not be left

out in the cold if they are looking for a job.

The OSG Shirley will be out of Canadian water for a few weeks as the Hibernia oil rig had to temporarily shut down its operation. The vessel will be operating with S.I.U. crews on the East Coast and in southern ports of the U.S.A.

Two Seabase vessels are currently trading overseas under Canadian flag and with S.I.U. crews; it is a great opportunity for Canadian seafarers to visit many ports around the world and gain new experience. The Company is considering sending one or two other vessels outside of Canada.

Oceanex is back to one vessel operating on the East Coast, the ASL Sanderling.

Training in Newfoundland

The two Able Seaman training courses held at the Memorial University of Newfoundland's Marine Institute in St John's at the end of February were a success; trainees and instructors had only good things to say about the whole program.

The quality of the instructors and the Marine Institute's high tech simulator provide the best Able Seaman training in eastern Canada, creating new opportunities for deck hands. Trainees reported they enjoyed working on the simulator as they virtually entered the St. Lawrence Seaway through the channel on Montreal's South Shore and had the opportunity to interact with other vessels in confined waters. Deck

hands who attended the course funded by the Seafarer's Training Institute will eventually get their chance to upgrade to an AB position.

The S.I.U. at the job fair

The job fair organized by the St Johns' Marine Institute on February 9th was a success. Once again, the S.I.U. was represented and many students took the opportunity to visit our booth, find out more about our organization and the career opportunities offered S.I.U. members. We received many excellent resumes and they will be reviewed over the next few weeks. We remind men and women looking for an interesting career at sea, whether working for a non-union company or looking for work, to send their resume to the Seafarers' International Union of Canada at 9300 Henri-Bourassa West, Suite 280 Montréal, Québec H4S 1L5.

ITF Report

At the end of December, Transport Canada contacted our office and reported that a crew of Chinese sailors working aboard a Liberian flagged vessel docked in the port of Trois Rivières, were in disarray having no winter work clothes. When we arrived on board, we were appalled by the scene of misery.

Fortunately for the crew, the Canadian Coast Guard had asked the shipowners to buy winter work clothes for all on board.

Our thanks go out to the Transport Canada Inspector who informed the ITF about this sad situation.

We have started 2007 by conducting inspections on various vessels docked in the port of Montreal. Most vessels were covered by ITF agreements and the conditions aboard were acceptable.

One vessel however required immediate action. Crewmembers aboard the M/V ASSOS reported they were being paid low wages and many promises by the company to increase their wages were not respected.

We informed the seafarers of the steps to be taken to get a collective agreement in effect on board their vessel. They immediately confirmed they wanted to be paid decent wages and were ready to take the measures necessary to improve their conditions. We then contacted the Greek shipowners to inform them of the crewmembers' decision and of the ITF's determination to protect all crewmembers.

A few weeks later, thanks to the sailors' determination and the ITF support, the company finally agreed to sign an ITF TCC collective agreement. The crewmembers will now have a legal document to help them get paid decent wages, far below wages paid S.I.U. members but much better than the wages they were being paid before the intervention of the ITF.

Please, visit our web site at www.seafarers.ca to get more information. Have a safe season.

Le gréage hâtif plaît aux membres

Les équipages des navires Tuvaq et Dorsch ont été rappelés en fin février pour quelques voyages au Nouveau-Brunswick et au Québec.

Lors de nos récentes visites à bord de navires de Coastal Shipping, nous avons passé en revue avec les membres quelques dispositions importantes de leur convention collective. Depuis leur adhésion en janvier 2005, ils profitent des avantages suivants : Augmentations de salaire, assurance-groupe, allocations pour frais de transport, reconnaissance de l'ancienneté, contributions par l'employeur à un REER qui peuvent être égalées par l'employé, système de congé, procédure de règlement de grief, allocations pour perfectionnement à une classification plus élevée, paie pour heures supplémentaires ainsi que des allocations pour bottes et combinaisons de travail.

Les membres d'équipage de Coastal Shipping croient que les marins non-syndiqués seraient sages d'examiner les avantages dont les travailleurs de Coastal bénéficient depuis qu'ils sont membres du S.I.U. Aucun employé n'a été congédié pour s'être joint au S.I.U., la compagnie n'a pas fait faillite et la compagnie n'a pas cessé ses activités. En fait, une bonne convention collective assure une stabilité pour l'avenir. Les marins de Coastal Shipping n'ont pas eu peur de signer avec le S.I.U. et ils sont gagnants.

De plus, en se joignant au plus important syndicat de marins au Canada, ils ont l'opportunité de travailler pour d'autres compagnies. Ils considèrent qu'ils ne seront pas isolés s'ils recherchent du travail.

Le OSG Shirley est à l'extérieur du pays pour quelques semaines alors que le complexe Hibernia a interrompu temporairement ses activités. Le navire transigera sur la Côte Est et dans des ports du Sud des États-Unis avec un équipage du S.I.U. du Canada à bord.

Seabase exploite présentement deux navires à l'étranger sous drapeau canadien et avec des équipages du S.I.U.; ces membres ont ainsi l'opportunité de visiter divers ports à travers le monde et d'acquérir de nouvelles expériences. La Compagnie considère la possibilité d'affecter deux autres

navires à l'extérieur du Canada.

Oceanex exploite maintenant un seul navire sur la Côte Est, le ASL Sanderling.

Formation à Terre-Neuve

Les deux cours de formation offerts à l'Institut maritime du Memorial University de St-Jean, Terre-Neuve à la fin de février ont connu un franc succès. Les marins qui ont assisté aux cours et leurs instructeurs n'avaient que des éloges envers le programme. La qualité des instructeurs et le simulateur de fine pointe de l'Institut offrent le meilleur cours de marin qualifié dans l'Est du Canada, créant de nouvelles opportunités pour les préposés au pont. Les étudiants ont apprécié travailler à l'aide d'un simulateur qui leur a permis un accès virtuel à l'entrée de la Voie maritime par le canal sur la rive sud de Montréal et de croiser d'autres navires dans un espace restreint. Ces préposés au pont qui ont suivi ces cours organisés par l'Institut de formation des marins auront éventuellement l'opportunité d'accéder à des postes de marin qualifié.

Le S.I.U. à la foire d'emplois

La foire d'emplois tenue à l'Institut maritime à St-Jean, T-N le 9 février a été couronnée de succès. Le S.I.U. y était représenté et de nombreux étudiants ont visité notre kiosque. Afin de mieux connaître notre syndicat et les opportunités de carrière offertes aux membres du S.I.U. Nous avons recueilli d'intéressants c.v. et ils seront revus au cours des prochaines semaines. Nous rappelons aux hommes et aux femmes à la recherche d'une carrière intéressante en mer de faire parvenir leur c.v. au Syndicat international des marins canadiens, suite 280, 9300 Henri-Bourassa ouest, Montréal, QC H4S 1L5.

ITF

À la fin de décembre, Transport Canada nous a avisé

qu'un équipage de marins chinois travaillant à bord d'un navire sous pavillon du Libéria accosté au port de Trois-Rivières étaient en plein désarroi n'ayant aucun vêtement d'hiver. À notre arrivée au navire, nous avons été consternés devant cette scène de misère.

Heureusement pour l'équipage, la Garde côtière canadienne avait demandé aux propriétaires du navire d'acheter des vêtements chauds pour les membres d'équipage. Nous remercions l'inspecteur de Transport Canada d'avoir alerté l'ITF de cette triste situation.

Nous avons débuté 2007 en effectuant l'inspection de divers navires au port de Montréal. La plupart de ces navires avaient des conventions avec l'ITF et les conditions à bord étaient acceptables.

Un navire toutefois a exigé notre attention. Les membres d'équipage du M/V ASSOS nous informèrent qu'ils recevaient de maigres salaires et que des promesses par la compagnie d'augmenter les salaires n'étaient pas tenues.

Nous avons renseigné l'équipage sur les mesures à prendre pour obtenir une convention collective en vigueur à bord du navire. Ils ont immédiatement confirmé qu'ils voulaient des salaires raisonnables et qu'ils étaient prêts à tout mettre en œuvre pour améliorer leur sort. Nous avons alors fait part de leur décision aux propriétaires du navire et de la détermination de l'ITF de protéger tous les membres d'équipage.

Quelques semaines plus tard, grâce à la détermination de l'équipage et l'appui de l'ITF, la compagnie conclut une convention ITF TCC. Ces marins ont maintenant un document pouvant les aider à obtenir de meilleurs salaires, loin des salaires gagnés par les membres du S.I.U. mais de beaucoup supérieurs aux salaires qu'ils recevaient avant l'intervention de l'ITF.

Consultez www.seafarers.ca pour de plus amples détails.

Bonne saison et travaillez prudemment.



Mike GIVEN

ORGANIZING DIRECTOR

DIRECTEUR DU RECRUTEMENT
DIRECTEUR DU RECRUTEMENT



Non-Union Shipping Companies

It's that time of year again. Time for non-union companies to gather their employees together and apologize for not keeping the promises they made last year and to make more promises for the future.

They apologize for;

- Not giving the crew the time off that they worked for and deserved.
- Not following through on pay increases they promised.
- Not paying for travel.
- Not paying for pension.
- Not paying for medical benefits.

The list of apologies goes on and on. The only thanks they get are for making the sacrifices that put more money in the company's pocket. Thanks for paying your own medical and transportation expenses. Thanks for overlooking a few legal issues, things like being paid for over-time and hours of rest legislation.

They get a big thank you for not joining a Union. If you joined the S.I.U. they would actually make us keep our promises.

SIU members don't rely on promises, their working conditions are guaranteed. Through collective agreements they receive guaranteed annual wage increases, paid travel,

scheduled time off, and company funded medical and pension plans.

If you are presently working for a non-union company stop putting up with empty promises. Contact a S.I.U. representative today and find out how the S.I.U. can help you.

ITF

With the Seaway set to open March 20th, Flag of Convenience ships will be returning to the Great Lakes. ITF inspectors are expected to visit a minimum of 50 ships. The point of these inspections is to ensure that minimum standards are met on these foreign ships. Ship owners are

encouraged to either sign ITF collective agreements or return the ships to a national flag.

These ships fly flags of convenience so the owners can avoid paying taxes, registration fees and take advantage of lower safety and environmental standards. Although these ships are of a lower standard than Canadian ships they are still allowed to sail our waters. Until all ships are held to the same standard as Canadian ships we will need to keep using all means necessary and our voice with government to ensure the safety of all seafarers and the protection of our waterways.

Les compagnies maritimes non syndiquées

Le moment est arrivé. Le moment pour les compagnies non syndiquées de rassembler leurs employés et à leur faire des excuses pour ne pas avoir respecté les promesses faites l'an dernier et pour faire de nouvelles promesses.

Ils font des excuses pour :

- Ne pas avoir accordé de congé mérité pour les heures travaillées.
- Ne pas avoir accordé les augmentations de salaire promises.
- Ne pas avoir payé les voyages pour rejoindre les navires.
- Ne pas avoir contribué à un régime de retraite.
- Ne pas avoir contribué à un régime médical.

La liste d'excuses se poursuit. Les seuls remerciements sont pour avoir contribué à enrichir la compagnie. Des remerciements aux employés qui ont défrayé leurs frais médicaux et leurs frais de voyage. Des remerciements pour avoir ignoré leurs droits touchant la rémunération pour heures supplémentaires et les heures de repos.

Les employés entendent des remerciements pour ne pas s'être joints à un syndicat. Le S.I.U. nous forcerait à respecter nos promesses.

Les membres de S.I.U. ne comptent pas sur des promesses; leurs conditions de travail sont garanties. Grâce aux conventions collectives, ils bénéficient d'augmentations annuelles de salaire, de frais de voyage payés, de périodes de congé et de régimes de retraite et de santé subventionnés par la compagnie.

Si vous travaillez présentement pour une compagnie non syndiquée, n'acceptez plus de promesses vides de sens. Communiquez avec un représentant du S.I.U. dès aujourd'hui et découvrez ce que le S.I.U. peut faire pour vous aider.

ITF

Alors que la Voie maritime ouvre le 20 mars, les navires sous pavillon de complaisance reviendront sur les Grands Lacs. Les inspecteurs d'ITF visiteront un minimum de 50 navires. Le but de ces inspections est d'assurer que les normes minimales sont observées sur ces navires étrangers. Les propriétaires de navires sont incités à signer une convention avec l'ITF ou d'enregistrer leurs navires

sous le pavillon de leur pays.

Ces navires utilisent les pavillons de complaisance afin que leurs propriétaires évitent de payer des impôts, des frais d'enregistrement et profitent de normes de sécurité et de protection de l'environnement moins sévères. Bien que ces navires observent des normes inférieures aux

normes canadiennes, ces navires transigent en eaux canadiennes. Tant que ces navires ne seront pas tenus d'observer les mêmes normes que les navires canadiens, nous utiliserons tous les moyens nécessaires et les recours au gouvernement pour assurer la sécurité des marins canadiens et la protection de nos voies navigables.

FOC VESSEL ENDANGERS OUR ENVIRONMENT AND OUR JOBS

The Songa Mia, a FOC vessel registered in Marshall Island was docked recently below lock 2 in the Welland Canal, surrounded by emergency oil spill booms. As ITF Inspector, we went to see the Captain and he reported the rear oil seal had let go releasing hundreds of liters of hydraulic fluid into the lock.

This resulted in the closure of the Welland Canal and all vessels, including several S.I.U. of Canada vessels, were stopped.

This is another example of FOC vessels threatening not only the livelihood of S.I.U. sailors but also endangering the fragile eco system of the St. Lawrence Seaway. Any oil spill no matter how big or how small, has a direct impact on our environment and the communities that surround the waterways.

It is not the Canadian or US flag fleet that is putting the great lakes at risk. It is the unregulated Flag of Convenience vessels that ply our waters on a regular basis that pose the greatest hazard to our economy and the environment. Every time we see an FOC vessel we should all hold our breath because it is only a matter of time before they cause a major disaster in the St. Lawrence Seaway that will change our way of life forever.

UN NAVIRE FOC POSE UN RISQUE À NOTRE ENVIRONNEMENT ET À NOS EMPLOIS

Le Songa Mia, un navire FOC enregistré à Marshall Island, était attaché récemment le long du canal Welland, ceinturé de dispositifs de retenue de produits chimiques. En tant qu'inspecteur ITF, nous avons rencontré le capitaine qui nous informé qu'un joint d'étanchéité avait cédé causant le déversement de centaines de litres de liquide hydraulique dans l'écluse et la fermeture du canal et l'arrêt de toute circulation incluant des navires avec équipage du S.I.U.

Voici un autre exemple de la menace posée par les navires FOC, non seulement pour le gagne-pain de membres du S.I.U. mais également pour le système écologique fragile de la Voie maritime. Tout déversement de produits chimiques a un effet direct sur notre environnement et les collectivités environnantes.

Les flottes canadiennes et américaines ne posent pas de risques aux Grands Lacs. Le risque à notre économie et à l'environnement provient de navires de convenance qui ne sont pas surveillés et qui entrent dans nos eaux. Tout passage d'un navire FOC dans nos eaux devrait nous inquiéter parce qu'un jour, l'un de ces navires causera un désastre majeur dans la Voie maritime et changera notre mode de vie pour toujours.



Jim MEREDITH

VICE-PRESIDENT WEST COAST



VICE-PRESIDENT CÔTE OUEST

VICE-PRÉSIDENT CÔTE OUEST

UPDATE ON NEGOTIATIONS

Negotiations are still pending at Harken Towing, Jones Marine and Valley Towing. We are currently awaiting the outcome of the pending CMSG contract negotiations with Jones and Harken. At press time both sides have taken action. The companies started by locking out their CMSG members on February 8th, 2007. According to the companies they removed the lock out on February 19th, 2007 in order to return to the bargaining table. The CMSG responded by issuing a strike effective

the day the lock out was removed.

UPDATE TO NTCL'S NON-VESSEL GRIEVANCE

We are pleased to report that the grievance filed with N.T.C.L. over the use of the Jim Kilibuk, Alex Gordon, and the Keewatin with non-union crews in our area of operations has, for the most part, been settled in our favour. However, there are a few small issues remaining such as how will this be avoided next season?

We would like to welcome the 17 new members into the S.I.U. and ask them to fill out their applications as soon as possible and to contact any S.I.U. Hiring Hall for registration and shipping. Please forward a copy of your last pay cheque from NTCL so that we may verify that you have received the additional pay owed to you for the time served on those vessels while operating in unionized waters.

We look forward to an improved relationship with management of

NTCL and start to work on those common interests such as training, safety and increased market share of the future growth potential in the north.

Around the Port

Arthur Vanance retired from Seaspans Coastal Intermodal in December and Albert Carlisle retired from Lafarge this February. All the best in your new adventures, Arthur and Albert!

MISE À JOUR SUR LES NÉGOCIATIONS

Les négociations avec Harken Towing, Jones Marine et Valley Towing ne sont pas terminées. Nous attendons la conclusion des négociations de la Guilde avec Jones et Harken. Au moment d'écrire cet article, les deux parties ont entrepris des initiatives. Les compagnies ont commencé par imposer un lockout à leurs employés membres de la Guilde le 8 février 2007. Selon les compagnies, elles ont retiré le lockout le 19 février 2007 afin de retourner à la table de négociation. La Guilde a alors répondu en déclarant une grève le jour où le lockout a été retiré.

Mise à jour du grief avec N.T.C.L.

Nous sommes heureux de faire rapport que le

grief déposé à la suite de l'exploitation par N.T.C.L. des navires Jim Kilibuk, Alex Gordon et Keewatin avec des employés non syndiqués dans un territoire qui nous est réservé a, dans l'ensemble, été réglé en notre faveur. Toutefois, certaines autres considérations restent à être réglées; comment assurer qu'une telle situation sera évitée l'an prochain ?

Nous sommes heureux d'accueillir dans les rangs du S.I.U. les 17 nouveaux membres et nous leur demandons de compléter dans les meilleurs délais un formulaire d'application et de communiquer avec la salle d'embauche de leur choix afin de s'inscrire et obtenir un emploi.

Veuillez nous faire parvenir une copie de votre dernier chèque reçu de N.T.C.L. afin de vérifier le

supplément de salaire que vous avez mérité pour le temps à bord de ces navires alors qu'ils étaient dans un territoire qui nous est réservé.

Nous anticipons maintenir de bonnes relations avec la direction de N.T.C.L. et collaborer sur des sujets d'intérêt communs tels que la formation, la sécurité et les mesures à prendre pour profiter du potentiel de croissance à venir dans le nord.

Autour du Port

Arthur Vanance a pris sa retraite de Seaspans Coastal Intermodal en décembre et Albert Carlisle a pris sa retraite de Lafarge en février. Nous offrons à Arthur et à Albert nos meilleurs vœux pour l'avenir.



HARKEN TOWING

Rear – à l'arrière : Dave Crockett (S.I.U. rep.), Shawn Mickelson, Matt Gillespie, Mike Trautman, Doug Coward, Shane Hemeon, Adam Hebert, Cory Johnson, Dustin McKamey, Morgan Crowley, Mike Young, Marshall Pringle, Darryl Myton.

Front – à l'avant : Derrick Bird, Cody Hall, Jeff Webster, Matt Kilner, TJ Warren, Danny Grierson, Mark Kilner.