

THE CANADIAN

SAILOR

Seafarers' International Union of Canada



Syndicat International des Marins Canadiens

LE MARIN
CANADIEN

CANADIAN
PUBLICATION
MAIL

CONTRACT NO.:
40051129

Vol. 53 No. 4

OCTOBER /
OCTOBRE
2007

New Jobs for S.I.U. Members

Nouveaux emplois pour les membres du S.I.U.



Gordon Bain, President of Ocean Group and the Honourable Richard Brown, P.E.I. Development and Technologies Minister at the christening of the Ocean Henry Bain.

The Ocean Henry Bain, named after the father of Ocean Group founder and President Gordon Bain, is the latest addition to the Ocean Group fleet of vessels. The new tug is equipped with a Class 1 firefighting system and an Ice Class 1A hull as well as all necessary equipment to offer safe and efficient services and is currently posted in the port of Québec as part of the daily harbour activities.

About Ocean Group

Aqua-Marine, created in 1972 by Gordon Bain, turned out to be the foundation of Ocean Group, which was incorporated in 1984. In 1987, the Company opened two new subsidiaries: Ocean Navigation and Ocean Construction.

Over the years, Ocean Group made several acquisitions:

- In **1987**, the Company acquired Quebec Tugs Ltd., which had been in operation since 1915 (now Ocean Remorquage Québec Inc.) to become the principal provider of towing services in the Port of Québec.
- In **1992**, a new subsidiary of the Company, Ocean Transport Maritime Inc. (since then renamed Ocean Navigation Inc.), is born with the acquisition of a tug-and-barge tandem.
- In **1993**, the Company acquired McAllister Towing and Salvage and renamed the Montreal Company Ocean Remorquage Montréal.
- In **1994**, Sorel Tug-Boats became a Ocean Group Company and was renamed Océan Remorquage Sorel.
- In **1994**, Ocean Group acquired 50% of Chantiers AML shares, a shipyard located at Isle aux Coudres. In 1997, Ocean purchases the remaining shares and renames the shipyard Ocean Industries Inc.
- In **2002**, Ocean proceeds to buy Trois-Rivières Remorqueurs Ltée (since then renamed Ocean Remorquage Trois-Rivières Inc.).
- In **2004**, with the acquisition of Dragage St-Maurice Inc. Ocean Group can provide a new type of service to the maritime community: dredging.
- In **2004**, the Company adopts a brand new look while bringing all its subsidiaries and divisions together under a unique banner: OCEAN.
- In **2005**, Ocean Group creates Ocean Ontario Towing, the first Ocean outpost in Ontario, serving the ports of Toronto, Oshawa and Hamilton.

Gordon Bain, président de Groupe Océan et l'Honorable Richard Brown, ministre du Développement et des Technologies de l'I. du P.E lors du baptême du Ocean Henry Bain.

Le remorqueur Ocean Henry Bain, nommé en l'honneur du père du fondateur et président du Groupe Océan Gordon Bain est le plus récent ajout à la flotte de Groupe Océan.

La coque du remorqueur est classée Glace 1A et il est équipé d'un système de lutte contre les incendies de classe 1 et des équipements nécessaires à assurer des services efficaces; il est présentement en service dans le port de Québec.

À propos du Groupe Océan

Aqua-Marine, fondée en 1972 par Gordon Bain, est à l'origine de la société Groupe Océan incorporée en 1984. En 1987, la compagnie créa deux filiales, Océan Navigation et Océan Construction.

Au cours des ans, Groupe Océan fit plusieurs acquisitions :

- En **1987**, la Compagnie fit l'acquisition de Les Remorqueurs de Québec en service depuis 1915 (maintenant nommée Océan Remorquage Québec Inc.) et devint le principal fournisseur de services de remorquage au Port de Québec.
- En **1992**, une nouvelle filiale, Océan Transport Maritime Inc. (depuis nommée Océan Navigation Inc.), est créée avec l'achat d'un tandem remorqueur-barge.
- En **1993**, la société acquiert Remorquage et Sauvetage McAllister qui devient Océan Remorquage Montréal.
- En **1994**, les Remorquages Sorel devinrent une compagnie du Groupe Océan portant le nom Océan Remorquage Sorel.
- En **1994**, les dirigeants de Groupe Océan faisaient l'acquisition de 50% des actions de Chantiers AML de l'Isle-aux-Coudres. En 1997, ils achetaient la totalité des actions et le rebaptisaient Industries Océan Inc.
- En **2002**, Océan achetait Trois-Rivières Remorqueurs Ltée et nommait l'entreprise Océan Remorquage Trois-Rivières Inc.
- En **2004**, grâce à l'acquisition de Dragage St-Maurice Inc., Groupe Océan offre un service de plus au milieu maritime : le dragage.
- En **2004**, la société rafraîchit son image et toutes les filiales et divisions sont rassemblées sous la bannière : OCEAN.
- En **2005**, le Groupe Océan crée Ocean Ontario Towing, une première entrée en Ontario desservant les ports de Toronto, Oshawa et Hamilton.



THE PRESIDENT'S REPORT

RAPPORT DU PRÉSIDENT

RAPPORT DU PRÉSIDENT

S.I.U. of Canada's Report to the Quinquennial Convention of the Seafarers' International Union of North America

On September 13th and 14th, the S.I.U. of Canada's Executive Board members attended the Seafarers' International Union of North America (SIUNA) Quinquennial Convention at the Paul Hall Center for Maritime Training and Education in Piney Point, Maryland.

As an Affiliate Union of the SIUNA, the S.I.U. of Canada's Executive Board members had the opportunity to work closely with our American brothers in the development of initiatives to protect the working and living conditions of Canadian and American sailors. This cooperation is particularly important when dealing with the Canadian and American Governments on matters such as the Seafarers' Identity Document and other regulations related to the maritime industry. Working with SIUNA President Mike Sacco and his Executive Board is also important when dealing with the International Transport Workers' Federation (ITF), the International Maritime Organization (IMO) and the International Labour Organization (ILO).

During the convention, we had the opportunity to submit the following report on S.I.U. of Canada activities:

Since the last convention, the SIU of Canada has increased its organizing efforts in both the marine and shoreside sectors.

In the marine sector, we have recruited new members and concluded collective agreements with companies shipping on the East Coast and servicing oil drilling operations off the coast of Newfoundland.

On the Great Lakes, the major carriers under SIU contracts have scrapped many of the old bulkers formerly used to transport grain from the Prairies to Eastern ports. Some newer vessels have been added and the most recent bulkers have been converted to self-unloaders. With an updated and more efficient fleet, companies have developed new markets and the shipping season for many lakers has been extended.

Our organizing teams are currently focusing on non-Union companies which have so far succeeded in intimidating crewmembers with threats of closing down or firing their employees if they join a Union.

On the West Coast, log towing activities are almost back to normal after the three-month strike by the Canadian Merchant Service Guild.

We are paying particular attention to several projects

expected to be developed shortly in British Columbia and the North-West Territories.

In the shoreside sector, we have created an industrial division designed especially for this sector. Our organizing team has already organized the employees of an important retirement home in the Niagara Peninsula and a collective agreement has been reached.

We are focusing our recruiting activities on companies operating call centers for international corporations such as General Motors.

Recruiting new members

Many older members who joined the SIU in the 60's and 70's are retiring, creating a shortage of manpower. The SIU is cooperating with provincial training centers and has recruited many new graduates.

Companies have expressed their satisfaction over this initiative.

On the legislative front

We are presently lobbying the newly elected Conservative Government to enact stronger legislation designed to protect Canadian shipowners from foreign operators and to stimulate maritime shipping in Canada.

There is a powerful lobby by foreign operators and in some cases, Canadian companies operating vessels under foreign registry, to have the government do away with the cabotage laws currently in effect. The Canadian cabotage laws do not have the extensive coverage and severity of the U.S. Jones Act. However, when enforced, they ensure Canadian operators have preference over foreign operators in shipping cargoes between Canadian ports.

The shipbuilding industry

Because of the large subsidies foreign shipyards receive from their government, Canadian shipyards are unable to compete for the construction of vessels urgently needed. Their activities are limited to repairs and maintenance of laker-size vessels and the construction of smaller vessels.

Periodically, the federal and provincial governments announce projects to revitalize shipbuilding in Canada but they

always neglect to provide adequate support to any worthwhile initiative.

Shortsea shipping

The federal government recently announced a new program designed to integrate all modes of transportation and improve shipping activities between Canada, the United States and Mexico.

When announcing this initiative, the Minister of Transport emphasized that from an environmental perspective, shortsea shipping can offer air quality improvement, reduce traffic congestion and lighten noise pollution. He added that marine shipping tends to have lower environmental and social impacts than land transport.

Container carriers on the Great Lakes

We have initiated discussions with companies planning to place in service vessels specifically built to ship containers from the ports of Halifax and Montreal to Hamilton and U.S. ports.

Conclusion

The maritime industry has changed immensely in the last decade and we can expect more changes with the next generation of vessels being more ecology friendly and more efficient with new drive systems and reduction of frictional resistance.

As a trade Union, we must also adapt to a changing world. One of our main challenges is to bring government leaders to believe in the importance of a healthy and efficient Canadian maritime industry.

Our country has a great maritime tradition and the men and women who join our ranks deserve to be given every opportunity to enjoy a long and rewarding career.

Shipowners and workers share some of the responsibility to ensure the future of our industry but the larger share of responsibility to revitalize the Canadian Maritime Industry rests with the Canadian government.

The SIU of Canada is determined to maintain pressure on government leaders to implement the necessary measures that will give our industry the tools needed to compete with foreign shipowners.

Rapport du S.I.U. du Canada à la convention quinquennale du Syndicat international des marins de l'Amérique du Nord

Les 13 et 14 septembre, les membres du conseil d'administration du S.I.U. du Canada assistaient à la convention quinquennale du Syndicat international des marins de l'Amérique du Nord (SIUNA) au centre de formation maritime Paul Hall à Piney Point, Maryland.

À titre de syndicat affilié au SIUNA, les membres du conseil d'administration du S.I.U. du Canada ont eu l'occasion de travailler étroitement avec nos confrères américains au développement d'initiatives conçues dans le but de protéger les conditions de vie et de travail des marins canadiens et américains. Cette coopération est particulièrement importante au moment de traiter avec les gouvernements canadien et américain sur des questions telles que le document d'identification des marins et d'autres règlements reliés à l'industrie maritime. Travailler en coopération avec Président Mike Sacco et le conseil d'administration du SIUNA est important dans nos travaux avec la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), l'organisation maritime internationale (IMO) et l'Organisation internationale du travail (ILO).

Dans le cadre de la convention, nous avons eu l'opportunité de soumettre le rapport suivant sur les activités du S.I.U. du Canada:

Depuis la dernière convention, le S.I.U. du Canada a augmenté ses efforts de syndicalisation dans le secteur maritime et autres secteurs industriels. Dans le secteur maritime, nous avons recruté de nouveaux membres et avons signé des conventions collectives avec des compagnies approvisionnant les installations de forage au large des côtes de Terre-Neuve.

Sur les Grands Lacs, les principaux armateurs sous contrat avec le S.I.U. ont mis au rancart plusieurs vieux vraquiers utilisés autrefois dans le transport du grain des prairies aux ports de la côte Est. Quelques navires plus modernes ont été ajoutés et les vraquiers les plus récents ont été convertis en auto-déchargeurs. Grâce à une flotte plus performante, les compagnies ont développé de nouveaux marchés et la saison de navigation a été prolongée.

Nos équipes de syndicalisation se concentrent actuellement sur les compagnies non syndiquées qui ont jusqu'ici réussi à intimider leurs équipages avec des menaces de fermeture ou de congédiements si leurs employés se joignent à un syndicat.

Sur la côte Ouest, les activités de remorquage de bois sont presque de retour à la normale après la grève de trois mois par la Guilde de la marine marchande.

Nous prêtons une attention particulière à plusieurs projets

qui pourraient être développés dans un avenir prochain en Colombie britannique et dans les territoires du nord-ouest.

Dans le secteur à terre, nous avons créé une division industrielle conçue particulièrement pour ce secteur. Notre équipe de syndicalisation a recruté les employés d'une importante résidence de personnes à la retraite dans la péninsule de Niagara et une convention collective a été conclue.

Nous portons nos activités de recrutement sur des compagnies exploitant des centres d'appel pour des sociétés internationales telles que General Motors.

Recrutement de nouveaux membres

Plusieurs membres plus âgés qui se sont joints au S.I.U. dans les années 60 et 70 prennent leur retraite, créant une pénurie de main d'œuvre. Le S.I.U. collabore avec les centres provinciaux de formation et a recruté de nombreux nouveaux diplômés. Les compagnies disent être très satisfaites des résultats.

Sur la scène législative

Nous avons communiqué avec le gouvernement conservateur nouvellement élu dans le but de faire adopter les lois nécessaires à une meilleure protection des armateurs canadiens contre les opérateurs étrangers et de stimuler le commerce maritime au Canada.

Les armateurs étrangers et dans certains cas, des compagnies canadiennes exploitant des navires enregistrés à l'étranger exercent de fortes pressions afin d'éliminer les lois sur le cabotage présentement en vigueur. Les lois canadiennes sur le cabotage n'ont pas l'ampleur et la sévérité du Jones Act des États-Unis. Cependant, lorsqu'elles sont observées, ces lois accordent la préférence aux armateurs canadiens dans le transport de cargaisons entre les ports canadiens.

L'industrie de construction navale

En raison des importantes subventions que reçoivent les chantiers étrangers de construction navale, les chantiers canadiens ne peuvent concurrencer avec eux pour la construction des navires dont notre industrie a un urgent besoin. Leurs activités sont limitées aux réparations et à l'entretien de navires aux dimensions des navires des Grands Lacs et à la construction de plus petits navires.

Périodiquement, les gouvernements fédéral et provinciaux

annoncent des projets pour revitaliser la construction navale au Canada mais ils négligent toujours de fournir l'appui nécessaire.

Transport de courte distance

Le gouvernement fédéral annonçait récemment un nouveau programme conçu dans le but d'intégrer tous les modes de transport et d'améliorer les activités commerciales entre le Canada, les États-Unis et le Mexique.

En annonçant cette initiative, le ministre du transport soulignait que du point de vue environnemental, le transport maritime de courte distance offre d'importants avantages sur la qualité de l'air, réduit la congestion sur nos routes et réduit la pollution par le bruit. Il ajoutait que le transport maritime tend à avoir des effets moindres sur l'environnement et la population que le transport terrestre.

Des transporteurs de conteneurs sur les Grands Lacs

Nous discutons présentement avec des compagnies qui projettent de mettre en service des navires conçus expressément pour le transport de conteneurs entre les ports de Montréal et Halifax aux ports de Hamilton et des États-Unis.

Conclusion

L'industrie maritime a changé immensément au cours de la dernière décennie et nous pouvons prévoir d'autres changements avec l'arrivée de la prochaine génération de navires, plus écologiques et plus efficaces grâce à des nouveaux systèmes d'entraînement et la réduction de résistance de friction.

Nous devons également, comme syndicat, nous adapter à un monde changeant. L'un de nos principaux défis est d'amener les leaders des gouvernements à croire en l'importance d'une industrie maritime canadienne prospère et efficace.

Notre pays a une profonde tradition maritime et les hommes et les femmes qui joignent nos rangs méritent d'obtenir toutes les opportunités de profiter d'une longue et enrichissante carrière.

Les armateurs et les ouvriers partagent une partie de la responsabilité d'assurer l'avenir de notre industrie mais la plus grande part de responsabilité de revitaliser l'industrie maritime canadienne incombe au gouvernement canadien.

Le S.I.U. du Canada est déterminé à amener les leaders du gouvernement à adopter les mesures qui permettront à notre industrie de concurrencer les armateurs étrangers.



Michel DESJARDINS

VICE-PRÉSIDENT EXÉCUTIF



EXECUTIVE VICE-PRESIDENT

Report on negotiations

The Negotiating Committee has reached a tentative agreement with Anglo Eastern Ships Management, the Company operating the M/V Arctic. The tentative agreement is presently being voted on by all permanent crewmembers. The agreement provides protection against inflation as well as maintains social benefits which are the best in our industry.

The crew is presently laid off while the vessel is undergoing a major overhaul in China which will extend her operation for at least 20 years.

We expect crew members to join the vessel in China in mid-November and to resume her regular trade carrying nickel between Reception Bay and Quebec City.

Following a successful organizing campaign, negotiations have begun with Group Ocean's two newly certified bargaining units for the pilots' shuttle vessels operating in the port of Montreal. Hopefully, we will reach a first contract for the captains and able seamen shortly on behalf of the new members who have put their faith in our professional and reputable organization.

Seabase negotiation will begin in mid-October or early November. A general membership meeting will be held prior to submitting proposals to the Company. Some vessels are presently operating internationally so we will try to schedule a meeting when most of those members working for Seabase are on lay days.

Medisys Group

We were recently informed by Transport Canada that on a temporary basis, Medisys medical cards will be given for a period of six months until such time as Transport Canada has the opportunity to revise and approve each applicant, after which an official medical card will be mailed to the members. The renewal card will indicate the full validity. Members wanting to obtain a Transport Canada Medical Card instead of the Medisys card may obtain the medical forms at their local Transport Canada offices.

Legislation

Cabotage was the major topic during the 2007 Quinquennial convention in Piney Point, Maryland, this past September 13th and 14th. As more than ever the Jones Act and the Canada Coasting Trade Act are the targets of international corporations many of which are based in Scandinavian countries as well as other countries. The S.I.U. on both sides of the border are contacting their respective politicians in order to preserve the present legislations. On the Canadian side, we will also lobby our government to amend the present criteria for issuing foreign vessels a temporary license to operate between Canadian ports as the present ones are not protective enough to our contracted companies.

Lastly, it is with deep regret we learned of the sudden passing away of Montreal native, Brother Glen Mc Lean a S.I.U. member since 1980. We extend our deepest condolences to his recent fiancée, Susan and to Glen's Family.

Rapport sur les négociations

Le comité de négociation a conclu une entente de principe avec Anglo Eastern Ships Management, gestionnaire du navire M/V Arctic. Les membres permanents d'équipage votent présentement sur l'acceptation de cette entente de principe qui comprend une protection contre l'inflation ainsi que le maintien des avantages sociaux, les meilleurs de notre industrie.

L'équipage est présentement mis à pied alors que le navire subit une importante remise en état qui devrait prolonger la vie utile du navire d'au moins 20 ans.

Nous prévoyons que l'équipage rejoindra le navire en Chine à la mi-novembre. L'Arctic reprendra ses chargements de nickel et sa navette régulière entre Reception Bay et la ville du Québec.

Après une campagne réussie de syndicalisation, les négociations ont débuté avec Groupe Océan pour les deux unités de négociation nouvellement certifiées couvrant les navires de navette pour pilotes dans le port de Montréal. Nous espérons conclure une première entente pour les capitaines et les matelots qualifiés au nom des nouveaux membres qui ont mis leur confiance dans notre organisation professionnelle.

Les négociations avec Seabase débiteront à la mi-octobre ou début novembre. Une réunion générale des membres sera tenue avant de soumettre leurs propositions à la Compagnie. Quelques navires naviguent présentement dans d'autres pays mais nous tenterons de prévoir une réunion quand la plupart de ces membres travaillant pour Seabase seront en congé.

Groupe Medisys

Transport Canada nous a avisé récemment que temporairement, le carte de santé émise par Medisys sera donnée pour une période de six mois jusqu'à ce que Transport Canada ait l'opportunité de vérifier et d'approuver chaque application; par la suite, une carte officielle de santé sera transmise par la poste. La carte de renouvellement indiquera la pleine validité. Les membres désirant obtenir une carte de santé de Transport Canada au lieu de la carte Medisys peuvent obtenir les formulaires de demande aux bureaux de Transport Canada.

Législation

Le cabotage était le principal sujet de discussion lors de la convention quinquennale 2007 tenue à Piney Point, Maryland, les 13 et 14 septembre. Plus que jamais, le Jones Act et les lois canadiennes sur le cabotage sont la cible de sociétés internationales basées principalement dans les pays scandinaves et le S.I.U. du Canada ainsi que le SIUNA demandent aux politiciens de leur pays respectif de maintenir ces lois en vigueur. De notre côté de la frontière, nous inciterons notre gouvernement à modifier les critères qui permettent présentement l'émission à des navires étrangers de permis provisoires de transporter des cargaisons entre des ports canadiens. Ces critères ne protègent pas suffisamment les compagnies sous contrat avec le S.I.U.

En terminant, nous avons appris avec un profond regret le décès soudain de confrère Glen McLean, natif de Montréal et membre du S.I.U. depuis 1980. Nous offrons nos plus sincères condoléances à sa fiancée Susan et à la famille de Glen.

At the christening of the "Rosaire A. Desgagnés"

Captain Rosaire Desgagnés was certified as captain by Institut maritime du Québec in 1965. During his career, he presided over the St. Lawrence Shipoperators Association's for 16 years and sat on the Canadian Shipowners Association's board of directors. He also sat on the board of directors and audit committee of the Laurentian Pilotage Association, as well as several consultation committees with the Canadian Coast Guard.

Captain Rosaire Desgagnés is a leading figure in Canada's maritime industry. His unfailing integrity is recognized and respected throughout the industry by shipowners and shippers alike, as well as in the northern communities. He is also a cornerstone of Desgagnés' success in recent decades.



Carole and Captain Rosaire Desgagnés with Michel Desjardins S.I.U. Exec. V-P at the christening of the new Groupe Desgagnés vessel, "Rosaire A. Desgagnés".

Carole et Capitaine Rosaire Desgagnés avec Michel Desjardins V-P exécutif au baptême du nouveau navire de Groupe Desgagnés, le « Rosaire A. Desgagnés ».

Au baptême du « Rosaire A. Desgagnés »

Capitaine Rosaire Desgagnés obtint son brevet de capitaine à l'Institut maritime du Québec en 1965.

Il a présidé l'Association des armateurs du Saint-Laurent pendant 16 ans et a siégé au conseil d'administration de l'Association des armateurs canadiens. Il a été membre du conseil d'administration et du comité de vérification de l'Administration de pilotage des Laurentides et a participé à plusieurs comités consultatifs de la Garde côtière canadienne.

Capitaine Rosaire Desgagnés est une figure de proue de l'industrie maritime canadienne.

D'une intégrité indéfectible, il est respecté et reconnu par l'industrie toute entière, tant par les armateurs et les expéditeurs que par les communautés nordiques. Il est certes aussi une des pierres angulaires du succès de Desgagnés au cours des dernières décennies.



PORT AGENT'S REPORT

RAPPORT DE L'AGENT DE PORT
RAPPORT DE L'AGENT DE PORT

Ship Contact

The Overseas Shirley was contacted at Whiffen Head's terminal in Newfoundland at the time many crew members were leaving the vessel for a well-deserved rest and time to spend with their families.

Seabase tugs were serviced in Newfoundland as was the ASL Sanderling also contacted and the ship's Delegate reported that a grievance was filed on behalf of the crew on some contract issues.

The crew of the Rosaire A. Desgagnés had an excellent start in Canadian waters when they saved a woman floating helplessly near their vessel. Thanks to the bravery of our members and the training they have received, like the Marine Emergency Duties (MED), the woman was rescued and saved. We congratulate the crew.

ITF

31 inspections of foreign vessels have been conducted so far this year and in many instances, we have found evidence that several seafarers are being exploited by foreign shipowners.

One inspection was made after we learned a sailor who had been injured in an accident on board was not receiving his wages. After reviewing the case with an ITF affiliate in Slovenia, and with the assistance of Mr Branko Krznaric, head of Agreement Unit in London, we were able to get the company to pay the injured sailor his basic wages until he is healthy again. Without the ITF, the seafarer would never have been paid.

Another example results from the call we received from the crew of the Gisela a foreign ship that left Montreal in June heading south. Since they left Montreal, the crew has not received any money and the owner thought he could get away with anything since he was in the Caribbean. He has now learned the hard way that the ITF is worldwide.

When the vessel reached Trinidad, the crew was then owed two months' wages and was getting increasingly concerned. But after receiving their phone call, the ITF inspector in Montreal called an ITF affiliate in Trinidad who stopped the unloading of the vessel until a wage claim of \$24,400 was paid in full.

The Saguenay International Seafarers' Ministry held a major fund raising activity on September 14th. The event was a success with more than 250 people attending including federal and provincial Members of Parliament as well as local politicians, Alcan and Port Authority Officials. The ITF Inspector was invited to speak on the work being done by the ITF organization to protect and assist seafarers worldwide. He also spoke on the excellent work done by the Saguenay Seafarers' International ministry to help seafarers.



ITF Inspector Patrice Caron explaining the role of the ITF for the protection of seafarers.
L'inspecteur de l'ITF Patrice Caron explique le rôle de l'ITF pour la protection des marins.

Service des membres

Nous avons rencontré les membres d'équipage du Overseas Shirley au terminal Whiffen Head's alors que plusieurs d'entre eux quittaient le navire pour un repos bien mérité et du temps de qualité avec leur famille.

Nous avons aussi rencontré les équipage des remorqueurs de Seabase et du ASL Sanderling et le Délégué de ce navire nous a avisé qu'un grief a été logé au nom de l'équipage sur des questions relatives à la convention.

L'équipage du Rosaire A. Desgagnés a connu un excellent début en eaux canadiennes alors quand ils ont rescapé une femme en détresse flottant près du navire. Grâce à la bravoure de nos membres et de leur formation, notamment les fonctions d'urgence en mer (MED), la femme a été sauvée. Nous félicitons l'équipage.

ITF

31 inspections de navires étrangers ont été effectuées jusqu'ici en 2007 et dans plusieurs cas, nous avons des preuves que plusieurs marins sont exploités par des armateurs étrangers.

Nous avons fait une inspection après avoir appris qu'un marin blessé à bord ne recevait pas son salaire. Après avoir révisé le dossier avec un inspecteur affilié au ITF en Slovaquie et avec l'aide de Branko Krznaric, chef du service des conventions à Londres, nous avons réussi à obliger la compagnie à verser au marin blessé son salaire de base jusqu'à ce qu'il retrouve la santé. Sans l'ITF, le marin n'aurait été jamais payé.

Un autre exemple nous est fourni par l'équipage du Gisela un navire étranger qui a quitté Montréal en juin pour les mers du sud. Depuis qu'il a quitté Montréal, l'équipage n'a reçu aucun salaire, le propriétaire du navire pensant probablement qu'il pourrait s'en tirer puisqu'il était dans les Caraïbes. Il a maintenant appris une leçon que l'ITF est d'envergure mondiale.

Lorsqu'il a atteint la Trinidad, l'équipage attendait des salaires de deux mois et devenait de plus en plus inquiet. Mais après avoir reçu un appel des marins, l'inspecteur d'ITF à Montréal a appelé une filiale ITF au Trinidad qui a arrêté le déchargement du navire jusqu'à ce que les salaires totalisant 24 400 \$ aient été payés.

Le 14 septembre, une levée de fonds pour venir en aide à la Mission internationale des marins au Saguenay a connu un grand succès regroupant plus de 250 personnes, comprenant des parlementaires fédéraux, provinciaux et locaux ainsi que des représentants de Alcan et des autorités du port. L'inspecteur ITF a parlé du travail fait par l'ITF pour la protection des marins à travers le monde. Il a également parlé de l'excellent travail effectué par la Mission Internationale des marins au Saguenay.



VOYAGE FINAL

FINAL SAILING

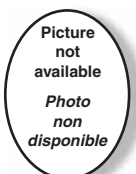
Brother **Jules Gamelin** who joined the S.I.U. on October 18, 1951 passed away on August 18, 2007 at age 78. He worked for Sceptre Dredging and his last employer Dragage F.R.P.D. Ltée.

Confrère Jules Gamelin qui s'est joint au S.I.U. le 18 octobre 1951 est décédé le 18 août 2007 à l'âge de 78 ans. Il a travaillé pour Sceptre Dredging et son dernier employeur Dragage F.R.P.D. Ltée.



Brother **Fernando Levesque** who joined the S.I.U. on June 17, 1964 passed away on August 8, 2007 at age 87. He worked on the Manicouagan and his last vessel the Vachon.

Confrère Fernando Levesque qui s'est joint au S.I.U. le 17 juin 1964 est décédé le 8 août 2007 à l'âge de 87 ans. Il a travaillé à bord du Manicouagan et de son dernier navire le Vachon.



Brother **John MacDonald** who joined the S.I.U. on May 21, 1988 passed away on September 23, 2007 at age 56. He worked on the Eva Desgagnés and his last vessel the Tadoussac.

Confrère John MacDonald qui s'est joint au S.I.U. le 21 mai 1988 est décédé le 23 septembre 2007 à l'âge de 56 ans. Il a travaillé à bord du Eva Desgagnés et de son dernier navire le Tadoussac.



Brother **Samuel Boulet** who joined the S.I.U. on July 7, 1967 passed away on September 5, 2007 at age 60. He worked on the Porter Evans and his last vessel the Anna Desgagnés.

Confrère Samuel Boulet qui s'est joint au S.I.U. le 7 juillet 1967 est décédé le 5 septembre 2007 à l'âge de 60 ans. Il a travaillé à bord du Porter Evans et de son dernier navire l'Anna Desgagnés.



Brother **Glen McLean** who joined the S.I.U. on August 1, 1980 passed away on September 22, 2007 at age 51. He worked on the E. J. Newberry and his last vessel the Cedarglen.

Confrère Glen McLean qui s'est joint au S.I.U. le 1^{er} août 1980 est décédé le 22 septembre 2007 à l'âge de 51 ans. Il a travaillé à bord du E. J. Newberry et de son dernier navire le Cedarglen.



Brother **Barry Shewchuk** who joined the S.I.U. on July 14, 1976 passed away on September 23, 2007 at age 49. He worked on the Frankcliffe Hall and his last vessel the John B. Aird.

Confrère Barry Shewchuk qui s'est joint au S.I.U. le 14 juillet 1976 est décédé le 23 septembre 2007 à l'âge de 49 ans. Il a travaillé à bord du Frankcliffe Hall et de son dernier navire le John B. Aird.





AROUND THE PORTS

AUTOUR DES PORTS



Paul Lavigne, Eric Kerfont
Overseas Shirley



**Jeffrey Francis, Jonathan Skinner,
Raymond Cornect**
Jade Star



Andre Girouard, Antonio Valentini
Diamond Star



Patrick Martel, Robert Guevremont, Jean Rivard
Groupe Ocean Montreal



**Gustavo Millacet, Jean-Paul Genest,
Guy Rocheleau**
Arca



Sylvain Patry, Norman Canuel, Gilles Laforest
Cecilia Desgagnes



Calvin Williams, Georgina Fagan
Tuvaq



Liam Wickens, Wayne Muise
Maersk Placentia



John Prosper, Jean Lemay
Overseas Shirley



Hugo Boisjoly, Pierre Lebouthillier, Piotr Karlikowski
Emerald Star



Patricia Arseneau, André Poulin, Jacques Carré
Thalassa Desgagnes



Michel GALARNEAU

VICE-PRESIDENT EAST COAST



VICE-PRÉSIDENT CÔTE EST

VICE-PRÉSIDENT CÔTE EST

THE QUEBEC DREDGING INDUSTRY IS BEING PUT AT RISK

Public Works and Government Services Canada (PWGSC) recently called for tenders for one of the largest dredging contracts on the St. Lawrence River, since the moratorium on the privatisation of national ports, eight years ago. The dredging contract is in preparation for the development of Gros-Cacouna, a liquefied natural gas (LNG) terminal project located on the south shore of the Saint Lawrence River, about 15 kilometers northeast of the City of Riviere du Loup.

Industry observers are surprised however by the procedure followed in the awarding of the dredging contract. Contrary to practices and standards followed in the past by the federal government, PWGSC has accepted tenders from companies without any experience in dredging and of particular concern, without the required dredging equipment.

This fundamental change in the awarding of dredging contracts is a severe blow to Quebec's dredging companies such as Dragage St-Maurice and Dragage Verreault which have handled previous dredging contracts on the St-Lawrence. Both companies, with experienced S.I.U. crews, have an excellent track record and have executed dredging contracts to everyone's satisfaction.

As a result of the change in the awarding of contracts, the two lowest bidders on the Gros Cacouna dredging project are a construction company from the Beauce region and McNally Construction Inc, a construction company from Ontario. According to industry observers, the amounts tendered appear to be considerably below the minimum required to efficiently carry out the project. The Gros Cacouna contract was awarded to McNally Construction, the company that was awarded major contracts in the Port of Hamilton and the Magdalen Islands.

Public Works and Government Services Canada appear

to be satisfied with the new scenario which will result in well established companies such as Dragage St-Maurice and Dragage Verreault being edged out.

COGEMA

Captain André Landry, the newly appointed General Manager of Cogema, which operates the rail car-ferry George Alexandre Lebel, deserves congratulations for his efforts at setting up a trailer shuttle service between Matane and Quebec's North Shore. Cogema has also made time studies in cooperation with Aluminerie Alouette in Sept-Iles for the transport of aluminum products and we understand the results are positive.

This is excellent news for S.I.U. members working for Cogema. It is important to note that last year, when they were told some layoffs were imminent because of a significant downturn in the lumber business, S.I.U. members agreed to make concessions to protect the jobs of their fellow workers. We sincerely hope management's efforts to develop new markets and increase traffic will have a positive impact when contract talks are held this coming winter.

Upcoming Seamanship Training Course

For the past several years, the S.I.U. with the major shipping companies and the Sectoral Committee have been asking the Quebec Government to allocate the necessary funding to provide training to the men and women wanting to make a career in the maritime industry. At last, some funding is now available and seamanship courses will be offered over the coming winter months at the Institut Maritime du Quebec's (I.M.Q.) St-Romuald Training

Centre, just outside Quebec City.

Discussions are currently underway on the course curriculum with the objective to provide trainees with the skills required to become regular crewmembers upon graduation. The course will include the Petroleum/Chemical Tanker Safety Course and may also include navigation training at the wheel and simulators. After having terminated the complete course, a trainee would qualify as wheelsman and obtain a Watchkeeper Certificate.

Dates and details will be available in the next issue of the Canadian Sailor but we recommend to members wanting to register for this program, to communicate with the Institut Maritime du Québec at 418-835-1621 or the S.I.U. Hiring Halls in Montreal and Quebec.

The I.M.Q. is expected to announce, during the month of October, a major construction project at its St-Romuald facility. This would allow the Institute to increase the number of training programs and meet the training and upgrading needs of the Maritime Industry.

Around the Port of Québec

The Maria, Anna, Cecilia and Camilla Desgagnés have now left for their last voyage of the season to the Arctic. The most recent addition to the fleet, the Rosaire A. Desgagnés, is scheduled for two more voyages in the Arctic.

As for the M/V Arctic, the vessel is expected to leave China in mid-October heading for Canada. Crewmembers who will board the vessel for the long trip home have been notified to obtain a visa from the Government of China. As soon as the vessel arrives in Canada, it will be loaded with general cargoes in Montréal and Québec City and head for the Arctic.

Enjoy the Fall season and work safely.

L'INDUSTRIE DE DRAGAGE DU QUÉBEC EST MISE EN DANGER

Le ministère des Travaux Publics et Services Gouvernementaux Canada (TPSGC) a récemment invité des soumissions pour l'un des plus grands contrats de dragage sur le fleuve Saint-Laurent de Lawrence, depuis le moratoire sur la privatisation des ports nationaux, il y a huit ans. Le contrat de dragage est en préparation du développement du projet Gros-Cacouna, un centre de distribution de gaz naturel liquéfié situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à environ 15 kilomètres au nord-est de la ville de Rivière-du-Loup.

Des observateurs sont étonnés cependant par la procédure suivie dans l'attribution du contrat. Contrairement aux pratiques et aux normes observées dans le passé par le gouvernement fédéral, TPSGC a accepté les offres de compagnies n'ayant aucune expérience et, fait à souligner, aucun équipement de dragage.

Ce changement fondamental dans l'attribution du contrat de dragage porte un dur coup aux compagnies de dragage du Québec telles que Dragage St-Maurice et Dragage Verreault qui ont effectué des contrats de dragage sur le St-Laurent. Les deux compagnies, avec des équipages expérimentés du S.I.U., jouissent d'une excellente réputation et ont effectué des contrats de dragage à la satisfaction de tous.

En raison du changement dans l'adjudication de contrats, les deux plus bas soumissionnaires sur le projet de dragage de Gros Cacouna sont une compagnie de construction de la région de Beauce et McNally Construction d'Ontario. Selon des observateurs de l'industrie, les montants soumis semblent être considérablement au-dessous du minimum requis pour compléter efficacement le projet. Le contrat de Gros Cacouna a donc été attribué à McNally Construction, la compagnie qui a obtenu d'importants contrats dans le port de Hamilton et aux Iles de la Madeleine. TPSGC semble être satisfait de ce nouveau scénario qui aura comme conséquence que des compagnies

bien établies telles que Dragage St-Maurice et Dragage Verreault soient mises de côté.

COGEMA

Capitaine André Landry, nouvellement nommé directeur général de Cogema, la compagnie qui exploite le traversier-rail George Alexandre Lebel, mérite des félicitations pour ses efforts à installer un service de transport de remorques entre Matane et la Côte Nord du Québec. Cogema a également effectué des études d'efficacité en coopération avec Aluminerie Alouette de Sept-Iles pour le transport des produits d'aluminium et nous rapporte que les résultats sont concluants.

Il s'agit là d'excellentes nouvelles pour les membres du S.I.U. à l'emploi de Cogema. Il est important de noter que l'an dernier lorsqu'ils apprirent que des mises à pied étaient imminentes en raison d'une importante diminution dans l'industrie forestière, ces membres du S.I.U. ont accepté de faire des concessions importantes afin de protéger les emplois de leurs confrères de travail. Nous espérons que les efforts de la direction dans le but d'augmenter la rentabilité de l'entreprise auront un effet positif lors des rencontres qui seront tenues au cours des prochains mois relativement aux concessions consenties l'an dernier.

Des cours de matelotage seront offerts

Depuis plusieurs années, le S.I.U. avec les principaux employeurs maritimes et le comité sectoriel demandaient au gouvernement du Québec d'allouer les fonds nécessaires afin de procurer des cours de formation aux hommes et aux femmes désirant faire carrière dans l'industrie maritime. Finalement, du financement est maintenant disponible et des cours de matelotage seront offerts dès l'hiver prochain au centre de formation St-Romuald de l'Institut Maritime du

Québec (I.M.Q.), en banlieue de Québec.

Des discussions sont en cours sur le programme d'études avec l'objectif de procurer aux stagiaires les qualifications requises pour faire partie de l'équipage régulier dès leur graduation. Le programme comprendra le cours de manutention des produits pétroliers et chimiques et pourrait également inclure des cours de navigation tant à la roue que sur simulateurs. Après avoir terminé le cours complet, un stagiaire aurait les qualifications pour occuper le poste de timonier et obtiendrait le certificat d'homme de quart à la passerelle.

Les dates et les détails seront disponibles dans la prochaine édition du Marin Canadien mais nous suggérons aux membres voulant s'inscrire de communiquer avec l'Institut Maritime du Québec au 418-835-1621 ou une salle d'embauche du S.I.U. à Montréal et à Québec.

L'I.M.Q. prévoit annoncer en octobre, un important projet de construction à ses installations de St-Romuald. Ceci permettrait à l'institut d'augmenter le nombre de programmes de formation et de rencontrer les besoins de formation et de perfectionnement de l'industrie maritime.

Autour du port de Québec

Les Maria, Anna, Cecilia et Camilla Desgagnés sont maintenant partis pour leur dernier voyage de la saison dans l'Arctique. L'addition la plus récente à la flotte, le Rosaire A. Desgagnés, effectuera deux autres voyages dans l'Arctique.

En ce qui concerne le M/V Arctic, le navire devrait quitter la Chine à la mi-octobre en direction du Canada. Les membres d'équipage devant rejoindre le navire pour le long voyage de retour ont été avisés d'obtenir un visa d'entrée des autorités chinoises. Dès son arrivée, le navire prendra un chargement de cargo général et mettra le cap sur l'Arctique.

Profitez de l'automne et travaillez prudemment.



AROUND THE PORTS

AUTOUR DES PORTS



Rothwell Bentley
Algocape



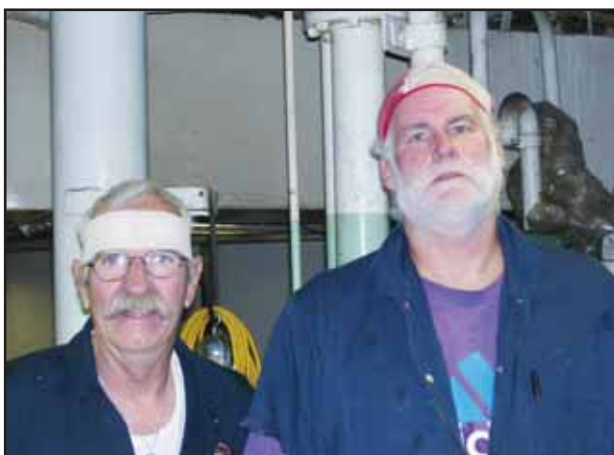
Renaud Richard, Bruno Gauthier
George Alexandre Lebel



Jean-Yves Thibeault, Léandre Harvey
Ocean Remorquage Québec



Francis Miousse, Patrick Deveau, Joel Pealey
CTMA Vacancier



Jacques Mathieu, Les Grant Crossan
Algocape



Rocco Leone, Ihor Halchenko, Robert Beaulieu
Diamond Star



Brenda Reid, Alice Leblanc, Colette Bourgeois
CTMA Voyageur



Érik Dugas, Mireille Arseneau, Frédéric Isabel, André Juneau
Melissa Desgagnés



Procule Deraspe, Bruno Bourgeois, Benoît Chiasson, Fred Leblanc, Gilles Chiasson,
CTMA Voyageur



Daniel Jacques, Steve Cyrenne, Mohammad Ismail, Claude Jacques, Denis Levesque, Vojtech Cernosek, Guy Tremblay, Narcisse Levesque
Rosaire A. Desgagnés

The S.I.U. of Canada at the SIUNA quinquennial convention

Le S.I.U. du Canada à la convention quinquennale du SIUNA



Swearing in ceremony – Cérémonie d’assermentation



SIUNA Secretary-Treasurer David Heindel, S.I.U. of Canada Executive VP Michel Desjardins and President Roman Gralewicz, SIUNA President Michael Sacco and Executive VP Augie Tellez. *Secrétaire-trésorier du SIUNA David Heindel, VP exécutif Michel Desjardins et Président Roman Gralewicz du S.I.U. du Canada, Président Michael Sacco et VP exécutif Augie Tellez du SIUNA.*



Executive VP Michel Desjardins addressing convention delegates. *VP exécutif Michel Desjardins s’adressant aux délégués.*



Plenary Assembly – Assemblée plénière



In front / à l’avant, SIUNA President Michael Sacco with S.I.U. of Canada Delegates Roman Gralewicz, Michel Desjardins; standing / à l’arrière Hugo Boisjoly, Mike Given, Jim Given, Michel Galarneau, Désirée Gralewicz.



SIUNA President Michael Sacco with S.I.U. of Canada President Roman Gralewicz and Executive VP Michel Desjardins. *Président Michael Sacco du SIUNA avec Président Roman Gralewicz et VP Exécutif Michel Desjardins.*



Désirée GRALEWICZ

SECRETARY-TREASURER'S REPORT

RAPPORT DE LA SECRÉTAIRE-TRESORIER RAPPORT DE LA SECRÉTAIRE-TRÉSORIÈRE



S.I.U. members Oil and Chemical Tanker Familiarization Course

Twelve S.I.U. members recently attended the Oil and Chemical Tanker Familiarization course offered by the Institut Maritime du Québec at its St-Romuald Campus. Members reported they were very pleased with their experience and the quality of the course presented by professional instructors.

We congratulate them for having taken the time to upgrade their qualifications.

The oil and chemical cargo handling system

- Rules and regulations
- Basic science concepts
- Oil and chemical tanker cargo handling systems
- Oil and chemical tanker operations
- Health, safety and emergency procedures
- Pollution prevention



Firefighting Practical Training – Enseignement pratique « Lutte contre les incendies »

Membres du S.I.U. aux cours de formation pour la sécurité des navires-citernes

Douze membres du S.I.U. assistaient récemment aux cours de formation pour la sécurité des navires-citernes offerts par l'Institut maritime du Québec à son campus de St-Romuald. Les membres ont fortement apprécié leur expérience et la qualité des cours offerts par des instructeurs professionnels.

Nous les félicitons pour avoir perfectionné leurs qualifications.

La manutention de produits chimiques et pétroliers

Règlements

- Concepts de base
- Systèmes de manutention de cargaisons pétrolières et chimiques
- Opérations d'un navire-citerne – produits pétroliers et chimiques
- Procédures pour la santé, la sécurité et mesures d'urgence
- Prévention de la pollution



Oil and Chemical Tanker Course Graduation / Remise des diplômes – Cours de manutention de produits chimiques et pétroliers

Front row / À l'avant: Elizer Calero, Errol Chu, John Entee Kwaw, Cesar Abrigo, Gao-Ay Nelson, Ullah Smsana

Back row / À l'arrière : Paul Merriam (instructor), Robert Beaulieu, David Hubert, Bernard Samson, Jean-Luc Boudreau, Vincent Lemay, Patrick Shelley, Larbi A. Yahia (Responsable: Centre de formation aux mesures d'urgence IMQ)

OCTOBER 2007 OCTOBRE



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
Tél (905) 227-5212
Fax (905) 227-0130

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



Jim GIVEN

VICE-PRESIDENT GREAT LAKES
AND INLAND WATERS



VICE-PRÉSIDENT GRANDS LACS
ET EAUX INTÉRIEURES

Plenty of Jobs for S.I.U. Members

The 2007 shipping season has once again been very good for S.I.U. members. An abundance of work via the S.I.U. hiring halls has given both old and new members plenty of opportunity to work this season. This season has lived up to the expectations and with all vessels sailing members have found work very quickly. Please keep in mind that all documents must be presented when being dispatched to a vessel.

Canadian Flag

We must take a moment to reflect on the importance of seeing the Canadian flag flying on the stern of vessels. As has been mentioned in previous Canadian Sailor reports by President Gralewicz, Canada needs to recommit to our shipbuilding industry, and our Flag.

We see more and more vessels transiting the Seaway with foreign flags and we hear of more and more companies wishing to carry Canadian product with FOC flags.

There are those in the shipping industry that would like to be able to carry cargo from Canadian port to Canadian port with a foreign flag vessel and foreign crew. There are even those who would like to see the Canadian flag used as an “open” or “second” registry. This would mean we would see vessels flying the Canadian flag but not using Canadian workers. Through its leadership, the S.I.U. continues to fight all those who would work against the interests of Canadian sailors. We maintain a very high profile within the International labour community and take every chance we get to further the Canadian flag and S.I.U. members.

Our wish is that the Canadian political parties would step up to the plate and work with us. It is the duty of every Canadian to assure the Maple Leaf will always fly on the stern of Canadian vessels.

Dredging must be done

It is being reported that some U.S. Lakers are losing more than 6 thousand tons of coal each trip because of the lack of dredging and falling water levels on the Great Lakes.

August is usually one of the strongest months for the coal trade. The peak summer heat increases demand for electricity to cool homes, yet this August was the lowest this decade.

While demand for coal from Lake Erie ports was down in August, the dredging crisis played a major role in the weak lakes trade. For the year, the lakes coal trade stands at 23.6 million tons, a decrease of 6.6 percent compared to 2006.

It is obvious that government will soon have to play an active role in dredging our major ports and waterways. We have had numerous members mention the fact that every vessel that transits the Welland Canal stirs up the mud, something that is getting worse every year. Action is needed sooner than later.

Organizing

The S.I.U. organizing campaigns for Voyageur, LLT and McKeil are entering a critical phase with the approach of fall and eventual lay-up of the vessels for another season. There have been some major changes within the companies with the sale of 2 Voyageur vessels to LLT and the involvement of McKeil in the grain trade.

The S.I.U. team needs your assistance to help get the message out to the employees of these companies. They need to be reassured that they will not lose their jobs and that the S.I.U. is a strong voice when it comes to representing the interests of maritime workers in Canada. We know from speaking to our members that you do have contact with employees of these companies so remember, by assisting in

the organizing you not only help the workers of these non union companies but you help yourself. As they continue to pay wages and benefits below the level of S.I.U. members it makes it more and more difficult for the Union to negotiate your increases.

Your Union also continues to approach shore based workers looking for a strong union to represent them in the workplace. You can also play an important role in these organizing drives. If you know of a non union work place in your community pass the information on to the S.I.U.. We will meet with you to discuss the opportunities available to the workers within the S.I.U. Industrial section. Strong unions help build strong communities.

Lake Erie Ferry

A Port Burwell ferry service to Ohio could bring thousands of trucks with millions in investment and jobs through the county if the ferry becomes a reality. Those were a few of the things brought to Oxford county council by a delegation from Ohio.

The groups are working to establish a ferry service and Lake Erie border crossing from Port Burwell to Fairport, Ohio. They are hoping it would help to eliminate traffic and congestion at existing border crossings. It is estimated the project would cost \$250 million, about 6 million of which would be first year operating costs and the rest devoted to port infrastructure on both sides of the lake.

We do not know at this point any details of the vessel but we will be keeping a close eye on this as it develops to assure S.I.U. members are represented should the vessel be Canadian flag. We have an abundance of well trained members with experience on ferries.

Enjoy the Fall season and work safely.

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

La saison de navigation 2007 a de nouveau été très bonne pour les membres du S.I.U. Une abondance d'emplois par l'intermédiaire des salles d'embauche du S.I.U. a donné tant aux membres chevronnés qu'aux nouveaux membres, d'excellentes opportunités. Les prévisions d'une excellente saison se sont avérées justes et la pleine utilisation des navires a permis aux membres d'obtenir un emploi rapidement. Il faut se souvenir toutefois que tous les documents nécessaires doivent être présentés au moment d'être affecté à un navire.

Drapeau canadien

Il convient de réfléchir sur l'importance de voir le drapeau canadien sur la poupe des navires. Tel que souligné par Président Gralewicz dans ses derniers rapports, le Canada doit accorder la plus haute priorité à notre industrie de construction navale et à notre flotte nationale. Nous voyons de plus en plus de navires arborant un drapeau étranger transiger sur la voie maritime et nous constatons que de plus en plus de compagnies désirent transporter des produits canadiens sur des navires avec drapeaux FOC.

Des compagnies désirent faire du cabotage entre ports canadiens sur des navires sous registre étranger et avec des équipages étrangers. Certaines compagnies préconisent un « second registre » permettant à des navires d'arborer le drapeau canadien sans employer des travailleurs canadiens. Par son leadership, le S.I.U. continue à combattre ceux qui trament contre les intérêts des marins. Nous maintenons un profil très élevé au sein du monde ouvrier et prenons chaque opportunité de promouvoir le drapeau canadien et les membres du S.I.U.

Nous espérons que les partis politiques canadiens collaboreront avec nous. Tous les Canadiens ont le devoir de faire tous les efforts afin que notre drapeau occupe la

première place sur la poupe des navires canadiens.

Des travaux de dragage sont requis

On signale que des navires américains perdent plus de six tonnes de charbon à chaque voyage en raison du manque de dragage sur les Grands Lacs.

Le transport de charbon connaît habituellement l'un de ses meilleurs mois en août alors que les chaleurs de l'été créent une plus grande demande d'électricité pour alimenter les climatiseurs. Cette année toutefois, la demande de charbon des ports du Lac Érié a été la plus basse de la décennie se limitant à 23,6 millions de tonnes, une diminution de 6,6 pour cent par rapport à 2006.

Il est évident que le gouvernement devra voir au dragage de nos plus importants ports et cours d'eau. De nombreux membres mentionnent que le passage des navires dans le canal Welland soulève de plus en plus de boue à chaque année. Des mesures devront être prises au plus tôt.

Syndicalisation

La campagne de syndicalisation par le S.I.U. des compagnies Voyageur, LLT et McKeil entre dans une phase critique avec l'approche de l'automne et le dégréage de navires. Des changements importants sont survenus au sein des compagnies avec la vente de deux navires de Voyageur à LLT et la participation de McKeil dans le transport de grain. L'équipe du S.I.U. a besoin de votre aide pour transmettre le message aux employés de ces compagnies. Ils doivent être rassurés qu'ils ne perdront pas leur emploi et que le S.I.U. représente avec fermeté les intérêts des ouvriers maritimes au Canada. Plusieurs membres ont l'occasion de rencontrer des employés de ces compagnies et il est important pour eux et pour nos membres qu'ils se joignent au S.I.U.

Alors que des employeurs paient des salaires et offrent des avantages inférieurs à ceux que reçoivent les membres du S.I.U., il devient de plus en plus difficile de négocier des augmentations.

Votre syndicat continue à rencontrer des travailleurs à terre qui désirent être représentés par un syndicat puissant. Vous pouvez également jouer un rôle important dans ces campagnes de syndicalisation. Si vous connaissez un lieu de travail non-syndiqué dans votre région, parlez-en au S.I.U. Nous vous rencontrerons pour discuter des opportunités offertes aux travailleurs dans la section industrielle du S.I.U. Les syndicats dynamiques aident à bâtir des collectivités dynamiques.

Traversier sur le Lac Érié

Un service de traversier entre Port Burwell et Fairport dans l'état d'Ohio pourrait transporter des milliers de camions et susciter des investissements de millions dans la région selon une délégation de l'Ohio lors d'une présentation au conseil du comté d'Oxford.

Des groupes tentent d'établir un service de traversier sur le Lac Érié et un poste frontalier afin d'éliminer la congestion de circulation et les longues attentes à la frontière. Le projet est évalué à 250 millions; six millions pour les frais d'exploitation de la première année et 244 millions consacrés à des travaux d'infrastructure et d'installations.

Aucun détail n'a été donné relativement au navire mais nous suivrons la situation de près afin d'assurer que l'équipage sera composé de marins du S.I.U. si le navire est enregistré au Canada. Nous pouvons compter sur de nombreux membres ayant une vaste expérience à bord de traversiers.

Bonne fin de saison et travaillez prudemment.



AROUND THE PORTS

AUTOUR DES PORTS



Randy Kelland, Chris Billard
Algowood



Frank Sampson
English River



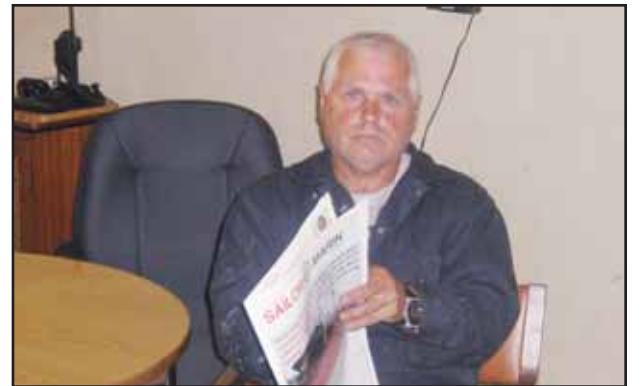
Elliot James, Merrial Walrond
CSL Assiniboine



George Gilpin
CSL Assiniboine



Terrence Carey, Les Gregory
Nanticoke



Ron Elgie
John B. Aird



Walwyn Gill
CSL Niagara



Joe Hawkins
CSL Niagara



Mary Fitzgerald
John B. Aird



Ryan Bergeron, Mirek Chrzanowski, Wayne Walters, Scott Mackey
Sea Eagle II



Bill Cross, Leroy Keeping
John B. Aird



Robert Verge, Captain Jim Leaney
CSL Niagara



Harold Davis, John Courtney
CSL Niagara



Another excellent season for S.I.U. members at NTCL

With another successful season in the Arctic coming to a close we will be scheduling membership contact visits in Inuvik and Hay River at layup. This gives us a great opportunity to meet with members employed north of the 60th parallel and handle any issues they may have outstanding. This year has seen a record number of members shipped and employed at Northern Transportation Company Limited.

A new training program at Seaspan International is to start soon. Any members wishing to go are welcome on a first come first served basis. Eventually, the training will give members a preference on jobs over those who have not taken the program.

Seaspan recently announced the successful candidates for their new educational program. The following members will be attending Pacific Marine Training Institute to embark on their Navigation training; for the outside division, congratulations to Dan Rezanson and Nigel Davis who started their courses on September 27th. They will pursue a STCW Restricted 3000 ton Watchkeepers and a 150 ton Masters Domestic. For the inside division, we wish to congratulate Tom Wishart, Scott Mosterd, Kevin Cherney, Jason Woods, Darren Kohler and Jay Melnuk who started their program of Chief Mate 500 ton Domestic and the 150 ton Master also on September 27th. The next group of S.I.U.

members will be selected late 2007 to start early 2008.

Negotiations

Presently the contract negotiations are underway with Valley Towing. The Union Negotiating Committee for Fraser River Pile and Dredge have formulated proposals for the upcoming negotiations and are looking at dates to start negotiations.

The Steel workers strike is starting to have a negative impact on the log towing sector of the marine industry in Vancouver. The vessel Captain Bob is laid up and lay offs at SMIT and Washington Marine Group have started, and who knows where they will stop. Jones Marine is slow but fortunately, no lay offs have occurred there or at Harken.

Members affected by the down turn such as Doug Mitchell and Matt Kilner have had a chance to ship through the hiring hall to contracts not related to the forestry sector. The Steel workers are fighting for safety, job security/severance packages, hours of work and contracting out.

Around the Port

Cory Johnson, Marshall Pringle and TJ Warren have all been promoted to Captain at Harken

Towing. Lito Duenas dropped by the hall to give us an update on his recovery from a heart attack and to say he's doing well and hopes to return to work some time in the future. Lito expresses his thanks for our medical plan that saw him and his family through some very trying times.

Helen Hill gives thanks for the lay day system, for giving her the time to do other things and get training and certification in other areas, such as registered massage therapist, eco tours, and homeopathic practitioner. Congratulations Helen, we wish you the best in all that you do.

Reinhard Zeumer retired after a career of 34 years at Cates Tugs. Not wanting to slow down yet he has expressed an interest in going to work on the Lakes. In fact any of our members with the appropriate certificates are encouraged to ship from any of our ports across Canada. Best of luck to you Reinhard.

We remind all members of the changes to the shipping rules effective July 1, 2007. The Vancouver hiring hall now has one job call weekdays at 10:00, and if you plan to drop by the hall we urge that you phone first because the hall may be closed for short periods of time to service the membership and to deal with union business or organizing activities.

A copy of the updated shipping rules can be found at any union hall.

Congratulations to all and safe sailing.

Autre excellente saison pour les membres du S.I.U. chez NTCL

Alors qu'une autre saison réussie se termine dans l'Arctique de l'Ouest, nous prévoyons rencontrer les membres au dégréage à Inuvik et Hay River. Nous apprécions cette opportunité d'aider les membres à régler des questions qui se sont accumulées durant la saison. Un nombre record de membres ont travaillé pour Northern Transportation Company Limited (N.T.C.L.) en 2007.

Cours de formation offerts par Seaspan

Un nouveau programme de formation débute bientôt chez Seaspan International. Tous les membres souhaitant s'inscrire sont bienvenus sur une base de premier arrivé, premier servi. Éventuellement, les membres ayant suivi le cours de formation auront la préférence pour les emplois.

Seaspan a annoncé récemment le nom des candidats qui participent depuis le 27 septembre aux cours de formation au Pacific Marine Training Institute. De la division externe, Dan Rezanson et Nigel Davis ont commencé leurs cours en navigation ainsi que le cours d'homme de quart à la passerelle 3 000 tonnes restreint pour brevet STCW et le brevet de capitaine eaux intérieures 150 tonnes. De la division interne, Tom Wishart, Scott Mosterd, Kevin Cherney, Jason Woods, Darren Kohler et Jay Melnuk ont débuté le cours d'officier senior 500 tonnes eaux intérieures et de capitaine 150 tonnes. Le prochain groupe de membres du S.I.U. seront choisis à la fin de 2007 ou au début de 2008.

Négociations

Les négociations de convention sont présentement en cours avec Valley Towing. Chez Fraser River Pile and Dredge, le comité de négociation a déposé les demandes des membres et prévoit débiter les négociations sous peu.

La grève des métallos commence à avoir un impact négatif sur le secteur de remorquage de billots dans la région de Vancouver. Le navire Captain Bob est dégréé et des mises à pied ont débuté chez Smit et Washington Marine Group. Jones Marine a ralenti ses activités mais heureusement, aucune mise à pied n'a été annoncée. Situation identique chez Harken.

Des membres touchés par le ralentissement dans le remorquage, Doug Mitchell et Matt Kilner ont obtenu des emplois à la salle d'embauche dans un secteur non relié à l'industrie forestière.

Les métallos luttent pour la sûreté, la sécurité d'emploi/les indemnités de départ, les heures de travail et la sous-traitance.

Autour du port

Cory Johnson, Marshall Pringle et TJ Warren ont été promus au poste de capitaine chez Harken Towing. Lito Duenas est venu à la salle d'embauche pour faire le point sur sa santé à la suite d'une crise cardiaque. Tout va bien et il espère retourner au travail. Lito exprime sa reconnaissance envers le régime médical pour l'aide obtenu durant cette période difficile pour lui et sa famille.

Helen Hill apprécie le système de jours de travail et de jours de relâche. Elle a obtenu la formation et la certification dans d'autres secteurs : masso-thérapeute agréée, guide d'excursion écologique, praticienne en homéopathie. Toutes nos félicitations et souhaits de succès à Helen.

Reinhard Zeumer a pris sa retraite après une carrière de 34 ans chez Cates Towing. Loin de vouloir ralentir, il considère obtenir un emploi sur les Grands Lacs. En fait, tous nos membres ayant les certificats appropriés sont encouragés à se rendre et à prendre un emploi dans l'une des salles d'embauche du S.I.U. Nous souhaitons bonne chance à Reinhard.

Nous rappelons aux membres les changements apportés aux règlements nationaux d'embauche et en vigueur depuis le 1er juillet 2007. Les appels pour embauche à la salle d'embauche de Vancouver ont lieu une fois par jour de semaine à 10:00. Si vous projetez venir à la salle nous vous suggérons d'appeler en premier lieu parce que le hall peut être fermé pour de courtes périodes afin de rencontrer des membres ou traiter d'affaires syndicales ou de recrutement. Des exemplaires des règlements nationaux d'embauche peuvent être obtenus dans toute salle d'embauche du Syndicat.

Bonne saison d'automne et travaillez prudemment.



AROUND THE PORTS

AUTOUR DES PORTS



Lucas Anderson, Malcolm Whitford,
Sandra Hoag, Rick Anderson, Dave Crockett,
Bob Brereton, Chad Helmer
FRPD



Fred Crow, Jack Chiz, Greg Wilson
Seaspan Coastal



Drew Thompson, Rod Jones, Dave Crockett,
Jay Melnik, Peter Billaux
Cates



Rick Jonvik, Ken Henriksen, Jordan Beaudoin,
Jeremy Ashby
Lafarge



Hugo Boisjoly, Marshal Brown, Mike Lucarz
Cates



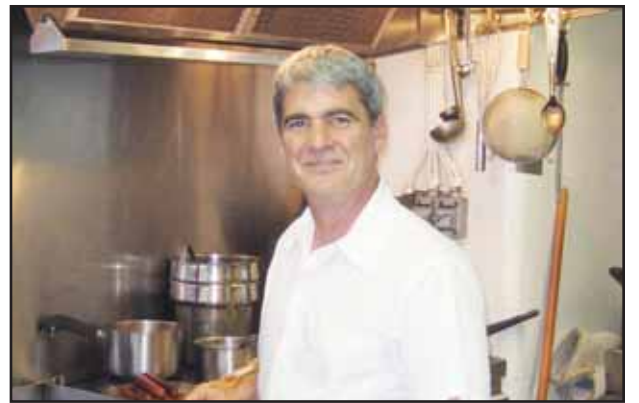
James Aherne, Ian Carlisle, Francisco Sussi,
Helen Hill
Seaspan Coastal



Bob Kebalo, Scott Toebosch, Tom Wishart
Cates



Bob Anderson, Glen Steele
Seaspan Coastal



Bill Arcand
Seaspan Coastal



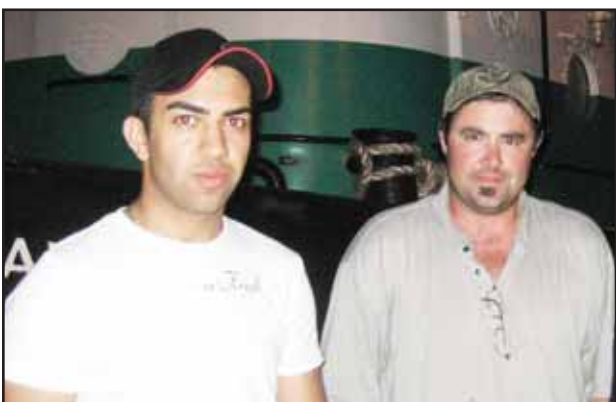
Scott Toebosch, Martin Pipes, Peter Soczynski
Cates



Dave Hunter, Dave Crockett, Wes Toye,
Paul Isserlis, Sonny Florendo
Seaspan Coastal



Dave Hunter, Steve Good
Seaspan Coastal



Feras Najafi-Jam, Doug Mitchell
Lafarge



Matt Kilner, Matt MacKay-Dunn
Lafarge



Don Logan, Mike Trautman
Harken Towing



Protégez vos pieds!

Malgré la variété et la qualité des chaussures de sécurité qui existent sur le marché, il est toujours surprenant de constater que près d'un accident sur dix survient aux pieds. Dans bien des milieux de travail, le port de chaussures de sécurité est de rigueur étant donné le mauvais état des sols ou les mauvaises conditions de travail.

Pour bien protéger vos pieds, il importe de choisir les chaussures qui sauront vous protéger contre les risques présents à votre poste de travail et non contre n'importe quel risque à n'importe quel poste de travail.

Quels sont les risques pour les pieds?

Les chaussures de sécurité sont des équipements de protection personnelle qui assurent une protection efficace contre une foule de risques de blessure aux pieds, comme les chocs, l'écrasement et la perforation, mais encore faut-il connaître les risques particuliers à votre travail.

- Les chutes d'objets et le matériel en mouvement sont les principales causes d'écrasement des orteils.

- Les sauts et les chutes de personne entraînent des fractures, des traumatismes et des plaies diverses aux talons, aux chevilles et à presque toutes les parties du pied.

- Les objets pointus peuvent perforer la voûte plantaire.

- Les projections de soudure, de métal en fusion et de liquides corrosifs ou irritants peuvent brûler toutes les parties du pied.

- Les glissades sur des planchers lisses ou sur un terrain inégal occasionnent tout genre de blessure à diverses parties du corps et non pas uniquement aux pieds.

- Le contact avec des éléments conducteurs normalement ou accidentellement sous tension entraîne l'électrocution et peut produire de graves brûlures.

- Les planchers chauds occasionnent des brûlures, le développement de micro-organismes, le ramollissement de la peau et l'apparition de crevasses et d'ampoules.

- Les planchers froids et le froid provoquent des engelures aux orteils.

Alors, avant d'acheter une paire de chaussures de sécurité, dressez la liste des risques que vous voulez éviter. Vous saurez automatiquement quel type de chaussures choisir pour vous protéger.

Les critères de sécurité de base

Théoriquement, une chaussure de sécurité est une chaussure qui répond à au moins un des cinq critères fixés par l'Association canadienne de normalisation (CSA). Vous pouvez savoir à quels critères répond une paire de chaussures de sécurité en consultant le code alphanumérique de la CSA se trouvant à l'intérieur de l'une d'elles. Il est composé de cinq chiffres ou lettres.

1, 2 ou 0 P ou 0 M ou 0 E, S ou C X ou 0

1. Le premier code indique si la chaussure est munie d'un embout, c'est-à-dire d'une coquille qui protège les orteils contre l'écrasement : « 0 » signifie qu'elle n'en a pas, « 2 » qu'elle résiste à un impacte de 90 joules et « 1 », de 125 joules (chute d'un poids de 22,7 Kg).
2. Le deuxième code indique si elle possède une semelle qui protège la voûte plantaire contre les perforations « P » ou non « 0 ».
3. Le troisième code indique si elle a un protecteur du métatarse contre les chocs et les heurts « M » ou non « 0 ».
4. Le quatrième code présente les caractéristiques électriques de la semelle : « E » si elle résiste aux chocs électriques, « S » si elle dissipe l'électricité statique et « C » si elle est conductrice d'électricité.
5. Le dernier code n'apparaît que sur les chaussures à porter pour se protéger contre les dents d'une scie à chaîne « X ».

Par exemple si le fabricant de vos souliers de ville avait demandé à la CSA de les évaluer, leur code de sécurité aurait probablement été 000C0 : absence d'embout, absence de semelle anti-perforation, absence de protecteur du métatarse, conducteurs d'électricité et aucune protection contre les scies à chaîne.

Les chaussures de sécurité portent aussi des étiquettes à l'extérieur.



triangle vert : embout de classe 1 avec semelle anti-perforation;



triangle jaune : embout de classe 2 avec semelle anti-perforation;

pas de triangle : pas d'embout;



carré blanc : protection électrique;



carré jaune : protection antistatique;



carré rouge : conductrice d'électricité;



sapin : protection contre les scies à chaîne.

Quelques trucs

- Évitez les embouts en plastique car ils sont moins résistants que les coquilles en acier traité.

- Choisissez de préférence des semelles anti-perforation en acier inoxydable puisqu'elles sont résistantes à la corrosion causée par la transpiration du pied.

Mais ce n'est pas tout

Vous avez entre les mains une paire de chaussures approuvées? C'est bien. Mais, vous conviennent-elles vraiment? Il existe beaucoup d'autres critères de sécurité qui ne sont pas couverts par la CSA et qui sont pourtant indispensables dans certains milieux de travail.

Manutention de produits chimiques

Si vous manipulez des produits chimiques corrosifs ou irritants, ou si vous travaillez avec des substances pulvérulentes ou chaudes, il est préférable que ces substances n'entrent pas dans vos chaussures. Pour vous protéger, choisissez une chaussure avec une langue fixée aux côtés ou en forme de soufflet.

S'il vous arrive de travailler à des endroits où les surfaces sont recouvertes de produits chimiques, tels que du ciment, des lubrifiants, des dégraissants, des décapants, des solvants ou d'autres produits chimiques en cours de fabrication, demandez à consulter le tableau de résistance des matériaux fourni par le fabricant avant d'arrêter votre choix. Ces produits peuvent facilement détruire les matériaux des semelles et des talons.

Plancher glissant

Il n'y a pas de véritables chaussures antidérapantes. Sur les sols secs et propres, les semelles lisses adhèrent mieux que les semelles à relief. Sur les sols mous, comme la neige, les semelles à gros relief ou munies de crampons sont efficaces. Sur les sols lisses et humides, les semelles à relief modéré offrent une certaine protection car les arêtes du relief cassent le film liquide répandu sur le sol.

Résistance aux limailles métalliques

Dans les ateliers mécaniques, on trouve souvent des limailles de fer sur le plancher et on ne veut pas qu'elles s'accumulent sous les chaussures. Les meilleures semelles contre les limailles de métal sont en Vibram, en crêpe et en Dynatread.

Projection de métaux en fusion

Les soudeurs et autres personnes des fonderies peuvent ajouter des languettes sur le dessus des chaussures pour se protéger des projections métalliques brûlantes et pour éviter que les lacets ne prennent feu.

Saut et terrain inégal

Certains travailleurs doivent souvent sauter pour accomplir leurs tâches, par exemple en descendant d'un camion de livraison, et il est parfois impossible d'aménager une échelle ou un escalier pour éliminer ce geste. Le coup se fait sentir principalement dans les talons et les chevilles. Pour améliorer votre sort, prenez des chaussures avec des talons pleins ou alvéolés en élastomère (talons antichocs) et munies de protège-cheville (bottines basses).

Si le risque de blessure aux chevilles est encore plus élevé et surtout si vous voulez prévenir les entorses en terrain inégal, sur un chantier de construction, par exemple, utilisez des bottes à tige haute, qui dépasse les chevilles. N'oubliez pas que pour assurer le maximum de protection, ces bottes doivent être lacées au complet.

Résistance à la chaleur et au froid

Si vous travaillez sur des planchers chauds, il existe des semelles anti-calorifiques en bois ou en matériaux isolants multicouches, généralement des élastomères, comme le néoprène, le nitrile chargé de silice et le nitrile acrylique. Elles ont été spécialement conçues pour les travaux à la chaleur : verrerie, fonderie, aciérie, atelier d'usinage et chaudronnerie.

Pour se protéger contre le froid, vous pouvez ajouter une doublure en feutre ou en mouton lainé, sans compter tous les accessoires qui apparaissent dans les vitrines des marchands : claques, bottes d'hiver, fausses semelles, socquettes à l'épreuve de l'eau, crampons à glace, guêtres...

Plancher mouillé

À l'exception du cuir, toutes les semelles résistent à l'eau. Si vous travaillez en milieux très humides ou pour une protection efficace contre les intempéries, des articles chaussants en caoutchouc peuvent être nécessaires.

Et le confort alors?

Les chaussures de sécurité sont un peu plus rigides que les souliers ordinaires, surtout si elles ont un embout et une semelle d'acier. Quoi de plus désagréable que de porter des chaussures qui font mal au pied ou qui sont inconfortables! Ne considérez pas uniquement les critères de sécurité pour acheter vos chaussures. Pour vous sentir à l'aise de les porter, voici quelques critères de confort.

Le style

Les fabricants nous proposent des modèles de chaussures qui ressemblent parfois à s'y méprendre à des souliers de ville. Il existe des espadrilles de sécurité, des souliers à talons hauts de sécurité, des bottes de cow-boy de sécurité et même des mocassins, des bottes de pompier, des pardessus et des claques de sécurité. Ne vous laissez jamais prendre par le style. Une fois lacées ou attachées, elles ne doivent exercer aucune pression désagréable sur le pied.

Quelques trucs

- Écartez tous les modèles qui sont trop étroits ou trop larges. Les chaussures doivent être adaptées à la forme et aux dimensions de vos pieds si vous ne voulez pas qu'elles vous blessent.

- Écartez tous les modèles dont les embouts ne sont pas assez hauts ou assez larges. Si vous sentez les embouts avec vos orteils, vous serez incapables de supporter vos chaussures dans quelques temps.

- Achetez des chaussures avec le moins de bourrelets et de coutures de décoration possibles. À la longue, ils peuvent vous gêner.

- Assurez-vous que les chaussures sont approuvées par la CSA et non seulement des articles de fantaisie.

L'aération

Une bonne chaussure doit être bien aérée pour assurer l'évacuation de la sueur produite par vos pieds. Cela varie de 3 grammes/heure lorsque vous êtes assis à 15 grammes/heure lorsque vous courez. Une mauvaise aération provoque une augmentation de la température du pied et un ramollissement ou un gonflement de la peau. Voilà un milieu très propice au développement des micro-organismes et à la formation de crevasses et d'ampoules. Sans compter les mauvaises odeurs!

La chaussure qui respire le mieux est la chaussure en cuir pleine fleur à finissage léger, le fameux cuir jaune! Ce cuir est très perméable à la sueur.

Regardez également à l'intérieur de la chaussure. La première semelle devrait être en cuir ou en synderm d'une épaisseur minimale de 2 mm. Ce sont les meilleures pour absorber la transpiration.

Quelques trucs

- Évitez les cuirs synthétiques, ceux qu'on appelle les poromères. Ils épousent moins bien la forme du pied et ne laissent pas passer l'air.

- Évitez les cuirs traités avec des plastiques, les cuirs épais ou fortement chargés.

- Si vous avez besoin d'imperméabiliser votre chaussure, utilisez des silicones en aérosol. Ils sont efficaces tout en permettant au cuir de respirer.

- Évitez de porter des fausses semelles jetables.

La souplesse

La souplesse est aussi synonyme de confort. Si vous n'avez pas besoin de semelle anti-perforation, choisissez un soulier qui plie facilement. Pour le savoir, c'est simple : marchez avec vos nouvelles chaussures avant de les acheter et cassez-les.

Choisissez de préférence un modèle en cuir assez souple pour s'étendre afin de satisfaire aux variations de volume de vos pieds lorsque vous marchez (de 2% à 4%) et à l'enflure de fin de journée. Un petit conseil : achetez vos chaussures au milieu de l'après-midi.

Le poids

Des chaussures trop lourdes augmentent la fatigue et imposent un effort inutile. Une bonne paire de chaussures ne devrait pas dépasser 1 300 grammes.

Soyez logique

Bref, choisir une bonne paire de chaussures de sécurité est une affaire de logique :

1. déterminez d'abord les risques présents à votre poste de travail par une analyse détaillée des tâches et des conditions de travail;
2. fixez les critères de protection de base requis pour vous protéger contre les risques identifiés;
3. ajoutez vos critères de sécurité personnels : anti-dérapant, anti-acide, anti-huile, anti-froid, anti-chaleur, etc.;
4. choisissez des souliers confortables;
5. ajoutez à la toute fin les accessoires supplémentaires dont vous avez besoin.

Et vos pieds se porteront beaucoup mieux.

©Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, 2004
N° de catalogue : HS4-11/2004
ISBN 0-662-68246-7

Protect Your Feet!



In spite of the variety and quality of safety shoes available on the market, it is always surprising to see that one out of ten accidents happens to the feet. In many work environments, wearing safety shoes is mandatory given bad ground conditions or poor working conditions.

To properly protect your feet, it is important to choose shoes that will protect you against the risks that exist at your specific work station and to avoid shoes that protect against any risk at any work station.

What are the risks for your feet?

Safety shoes are part of the personal protection equipment providing effective protection against a number of risks of foot injuries such as shock, crushing and puncture. However, it is important to be aware of the risks that are specific to your job.

- Falling objects and rolling equipment are the main causes of toe crushing.
- Jumping and falling cause fractures, trauma and various wounds to the heels, ankles and almost all parts of the foot.
- Pointed objects can puncture arches.
- Spatters caused by welding, molten metal, corrosive liquids or irritants can burn all parts of the foot.
- Slipping on slick floors or uneven surfaces causes all kinds of injuries to various parts of the body, not just the feet.
- Contact with conductor elements, normally or accidentally electrically charged, can lead to electrocution and cause serious burns.
- Hot floors cause burns, allow micro-organisms to develop, soften the kin and cause cracks and blisters.
- Cold floors and cold temperatures cause chilblains on the toes.

Before buying a pair of safety shoes, make a list of the risks you want to avoid. This way, you will be able to rapidly identify the type of shoe you need to protect yourself.

Basic safety criteria

Theoretically, a safety shoe is a shoe that meets at least one of the five criteria set by the Canadian Standards Association (CSA). You can find out what criteria a pair of safety shoes meets by consulting CSA's alphanumeric code found inside one of the shoes. The code is made up of five numbers or letters.

- 1, 2 or 0 P or 0 M or 0 E, S or C X or 0**
1. The first code indicates whether the shoe comes with a steel toe cap, which is a shell that protects toes against crushing: "0" means there is none, "2" means that it resists impacts of 90 joules and "1" means that it resists impacts of 125 joules (a 22.7 kg object falling from a height of 56 cm).
 2. The second code indicates whether the shoe has soles that protect arches against punctures. "P" means it does and "0" means it does not.
 3. The third code indicates whether the shoe has a metatarsus protector against shocks and collisions. "M" means it does and "0" means it does not.
 4. The fourth code represents the sole's electrical characteristics: "E" means it resists electrical shocks, "S" means it disperses static electricity and "C" means it conducts electricity.
 5. The last code (X) can only be found on shoes that protect the foot against chain saws.

For instance, if the manufacturer of your street shoes had asked the CSA to assess its shoes, their safety code would probably be 000C0: no steel toe cap, no puncture-resistant sole, no metatarsus protector, are electrically conductive and provide no protection against chain saws.

Safety shoes also have tags on the outside.

-  **green triangle:** class 1 steel toe cap with puncture-resistant sole;
-  **yellow triange:** class 2 steel toe cap with puncture-resistant sole;
-  **no triangle:** no toe cap;
-  **white square:** electrical protection;
-  **yellow square:** anti-static protection;

-  **red square:** electrically conductive;
-  **fir tree:** protection against chain saws.

A few helpful hints

- Avoid plastic toe caps because they are not as resistant as shells made of treated steel.
- Select puncture-resistant soles made of stainless steel because they resist corrosion caused by foot perspiration.

There's more

Do you own a pair of approved shoes? That's great! However, are they really suitable? There are several other safety criteria that the CSA does not cover but are nevertheless indispensable in certain work environments.

Handling of chemicals

If you handle corrosive or irritant chemicals, or if you work with gravelly or hot substances, keeping these substances out of your shoes is preferable. In order to protect yourself, select a shoe with the tongue attached to the sides or shaped like a gusset.

If you sometimes work in places where surfaces are covered with chemicals like cement, lubricants, degreasers, removers, solvents or other chemicals being manufactured, ask to consult the material resistance table provided by the manufacturer before making your selection. These chemicals can easily destroy the materials in the soles and heels.

Slippery floors

There are no real non-skid shoes. On dry clean surfaces, a smooth sole adheres better than a sole with treads. On soft surfaces such as snow, soles with large treads or crampons are effective. On slick and wet surfaces, soles having a medium tread provide some protection because the treads break up the liquid film spilled on the floor.

Resistance to metal filings

In mechanical workshops, metal filings are often found on the floor and it is best to avoid having them accumulate under shoes. The soles offering the best protection from metal filings are made of Vibram, Dynatread or crepe.

Splattering of molten metal

Welders and other foundry workers can add coverings on the tops of their shoes to protect themselves against burning metal spatters and to keep the laces from catching fire.

Jumping and uneven terrain

Some workers must often jump to complete certain tasks, for example: exiting a delivery truck where it is impossible to place a ladder or stairs to avoid jumping. The shock is felt mainly in the heels and in the ankles. To improve the situation, select shoes that have full or pimpled soles made of elastomer (shock-absorbing heels) and are equipped with ankle protectors (low boots).

If the risk of ankle injury is even greater and especially if you want to prevent sprains on uneven terrain (on a construction site, for instance), use a high-cut boot that covers the ankle. Don't forget that for maximum protection, these boots must be completely tied.

Resistance to heat or cold

If you work on hot floors, heat-insulated soles made of wood or a multi-layer insulating material (generally elastomers such as neoprene, silicon nitrile and acrylic nitrile) are available. These soles are specially designed for work in hot conditions in places such as glass-works, foundries, steel plants, machine shops and boilerworks.

To protect yourself against cold conditions, you can add a felt or wool liner, not to mention all of the accessories you can find displayed in shop windows: rubber overshoes, winter boots, socklinings, waterproof ankle socks, ice cleats, gaiters...

Wet floors

With the exception of leather, all soles are water-resistant. If you work in a very wet environment or if you want effective protection against bad weather, rubber footwear may be necessary.

What about comfort?

Safety shoes are a little stiffer than regular shoes, especially if they have steel toe caps and soles. Is there anything more unpleasant than wearing shoes that are uncomfortable or hurt your feet? Safety is not the only consideration when purchasing your shoes. To feel comfortable when wearing your shoes, take a look at the following comfort criteria.

Style

Some manufacturers offer shoe models that could be mistaken for street shoes. There are safety running shoes, high-heel safety shoes, cowboy safety boots and even safety moccasins, firefighter boots and safety overshoes. Don't be fooled by style. Your feet must not feel any uncomfortable pressure once the shoes are tied or fastened.

A few helpful hints

- Avoid models that are too narrow or too wide. Shoes must be adapted to the shape and size of your feet to avoid painful pinching.
- Avoid models having toe caps that are too low or too narrow. If you can feel the toe caps with your toes, wearing your shoes will become unbearable after a certain amount of time.
- Buy shoes that have little or no decorative strips or seams. Over the long run, these may bother you.
- Make sure that they are CSA approved safety shoes and not just a novelty product.

Aeration

A good shoe must have proper aeration to ensure that perspiration from your feet is drawn away. This may vary from 3 grams/hour when sitting to 15 grams/hour when running. Bad aeration causes foot temperature to increase and softens or swells the skin. This creates an environment that promotes the development of micro-organisms and the forming of cracks and blisters. Not to mention nasty odours!

The shoe that offers the best breathability is one made of lightly finished full-grain leather, the classic yellow leather! This type of leather is very permeable to perspiration.

You should also take a look at the inside of the shoe. The top sole should be made of leather or Synderm having a minimum thickness of 2 mm. These are the best shoes for absorbing perspiration.

A few helpful hints

- Avoid synthetic leather, also known as poromer, as it does not fit the shape of the foot as well and does not allow air to flow.
- Avoid leather treated with plastics as well as thick or overloaded leather.
- If you need to make your shoe waterproof, use a silicone spray. It is effective and allows the leather to breathe.
- Avoid wearing disposable liners.

Flexibility

Flexibility also means comfort. If you don't need a puncture-resistant sole, select a shoe that bends easily. Finding one is simple: walk around with your new shoes on before buying them and break them in.

Preferably select a leather model supple enough to stretch according to the variation in the volume of your feet when walking (from 2% to 4%) and to end of the day swelling. Here's a tip: purchase your shoes in the middle of the afternoon.

Weight

Shoes that are too heavy increase fatigue and require needless effort. A good pair of shoes should not weigh more than 1,300 grams.

Be logical

In short, selecting a good pair of safety shoes is only logical:

1. first determine the risks involved in your job by making a detailed analysis of your tasks and working conditions;
2. determine the basic protection criteria required to protect yourself against the risks identified;
3. add your own personal safety criteria: anti-skid, anti-acid, anti-oil, anti-cold, anti-heat, etc;
4. select comfortable shoes;
5. add the additional accessories you need only at the very end.

Your feet will feel much better.

©Her Majesty the Queen in Right of Canada, 2004
Cat. No.: HS4-11/2004
ISBN 0-662-68246-7



Mike GIVEN



ORGANIZING DIRECTOR

DIRECTEUR DU RECRUTEMENT

Sailors’ freedom must be protected, not restricted

In the post 9/11 world everyone has security on their minds. All we want is to be able to go to work, concentrate on our jobs and not worry about someone using terrorist tactics to get their message across. Unfortunately some port operators have taken advantage of the fears we all live with. Millions of dollars of tax payers’ money is being spent on security measures that are in fact not to protect ships and their crews but seem more for the purpose of keeping seafarers on their ships. You don’t have to look any further than the long line of fence recently put up along the lower approach wall at Lock 1 in the Welland Canal. The high chain link fence with strands of barbed wire facing the canal appears more like a cage to keep seafarers in than anything made to keep someone out.

How much money has been wasted on useless fences and other “security” measures meant to do nothing more but make it look like someone is doing something about security. That money could have been spent to provide authorities with the equipment they need to respond to

security threats. A prime example is the recent terrorist activities carried out by Green Peace. On that day the Ontario Provincial Police found out that of the three boats used that day they had the third fastest while Green Peace owned the two fastest.

Green Peace accomplished nothing other than to show other terrorists just how unprepared authorities are to deal with terrorist threats. It is time for all levels of government to wake up and give the authorities the tools they need to protect us. Imprison the criminals who commit these acts not the honest, hard working men and women who work in the maritime industry.

Ship owners also use the security issue when it comes to keeping Union representatives away. If you’re an organizer trying to talk to non-union seafarers all the owner has to do is say you are a security threat and you are no longer allowed on the dock. ITF inspectors are

often refused access when Flag of Convenience (FOC) owners convince the dock managers that because of security risks we should not be allowed in. It has nothing to do with security it is just a case of shady shipowners hiding their rust buckets and abused crews.

The International Ship and Port Facility Security Code (ISPS) recognises the need for seafarers to take shore leave and allows for ship visits by Union representatives. Unfortunately, not all port facilities are following these rules. To combat this problem the ITF has given its inspectors the task of identifying ports that are not compliant with the ISPS code. The ITF Seafarers Section is lobbying various states in an attempt to eliminate this unjust practise.

This is another example of the important work carried out by the ITF for the improvement of life for seafarers. We should all be proud to be affiliated with a dedicated organization like the ITF, and the hard work they do for Seamen around the World.

ITF

ITF

La liberté des marins doit être protégée et non restreinte

La sécurité occupe une place importante dans l’esprit de tous à la suite de la tragédie du 11 septembre. Nous désirons tous aller au travail, nous concentrer sur nos tâches et ne pas nous inquiéter que quelqu’un emploie des mesures terroristes pour transmettre leur message. Malheureusement quelques employés des ports profitent de ce climat de crainte. Des millions de dollars des contribuables sont gaspillés en mesures de sécurité qui ne protègent en rien les navires et leurs équipages mais qui semblent destinés à retenir les marins à bord de leurs navires. Il suffit de voir la longue barrière construite récemment le long du mur de l’écluse #1 du canal Welland. La haute clôture de mailles métalliques surmontée de barbelés semble plus apte à encager les marins qu’à empêcher quelqu’un d’entrer.

Combien d’argent a été gaspillé sur des clôtures inutiles et autres mesures de « sécurité » qui semblent servir uniquement à montrer que quelqu’un fait quelque chose. Cet argent pourrait avoir été dépensé pour fournir aux autorités l’équipement requis pour faire face aux menaces de sécurité. Un exemple typique nous a été fourni récemment lors de la démonstration d’activités terroristes par Greenpeace. La police provinciale d’Ontario a découvert que des trois embarcations utilisées ce jour-là, elle avait la troisième plus rapide; Greenpeace avait les deux embarcations les plus rapides.

Greenpeace a démontré par cette activité combien les forces de l’ordre sont mal préparées pour répondre aux menaces terroristes. Il est temps que tous les paliers de gouvernement se réveillent et procurent aux autorités les outils nécessaires afin d’assurer notre protection. Emprisonnez les criminels qui commettent ces actes et non les honnêtes hommes et femmes qui travaillent dans l’industrie maritime.

Des propriétaires de navires utilisent également la sécurité pour garder les représentants des syndicats loin de leurs navires. Si vous êtes un recruteur syndical et tentez de rencontrer des marins non syndiqués le propriétaire du navire n’a qu’à proclamer que vous êtes une menace à la sécurité et vous ne pouvez plus aller sur les quais.

L’accès aux quais est souvent refusé aux inspecteurs de l’ITF lorsque le propriétaire d’un navire sous pavillon de complaisance (FOC) réussit à convaincre le personnel des quais qu’en raison des risques de sécurité nous ne devrions pas avoir accès aux quais. En réalité, la sécurité n’est pas en cause; il s’agit simplement d’un armateur véreux qui veut cacher son rafiot rouillé et ses membres d’équipage maltraités.

Le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) reconnaît le besoin des marins de se rendre à terre et permet aux représentants syndicaux de visiter les navires. Malheureusement, tous les ports n’observent pas le code. Afin de régler ce problème, l’ITF a demandé à ses inspecteurs d’identifier les ports qui ne se conforment pas au code ISPS. La Section Maritime de l’ITF incite divers pays à éliminer cette pratique inéquitable.

C’est un autre exemple des efforts soutenus de l’ITF afin d’améliorer les conditions de vie et de travail des marins. Nous pouvons tous être fiers d’être affiliés à une organisation aussi dévouée que l’ITF et l’excellent travail que fait l’ITF pour les marins à travers le monde.

ITF inspection of a Liberian flagged vessel

ITF Inspector Mike Given made an inspection of the Yarmouth, a FOC vessel registered in Liberia, to ensure all conditions on board were satisfactory and that crewmembers were receiving their salaries in accordance with the ITF agreement signed by the ship owners. All conditions were found to be in order.

Photo on the left shows the Yarmouth Captain with ITF Inspector Mike Given and on the right, the first mate and an able seaman.



Inspection ITF d’un navire enregistré au Libéria

Mike Given, inspecteur de l’ITF a mené une inspection du Yarmouth, un navire FOC battant pavillon libérien afin de vérifier les conditions à bord et que les membres d’équipage étaient payés conformément à la convention ITF signée par les propriétaires du navire. Tout s’est révélé en ordre.

La photo de gauche fait voir le capitaine du Yarmouth avec Mike Given, inspecteur de l’ITF et à droite, le premier officier et un matelot qualifié.

