

THE CANADIAN

SAILOR

Seafarers' International Union of Canada



Syndicat International des Marins Canadiens

LE MARIN
CANADIEN

CANADIAN
PUBLICATION
MAIL

CONTRACT NO.:
40051129

Vol. 54 No. 2

JUNE / JUIN
2008

Groupe Desgagnés engineer-officers join S.I.U.

(Please see page 4 for details)

Les officiers-mécaniciens de Groupe Desgagnés se joignent au S.I.U.

(Plus de détails en page 4)



GLFL creates more jobs for S.I.U. members

Great Lakes Feeder Lines (GLFL) has purchased Canada's first dedicated European style modern short sea shipping vessel Dutch Runner. After taking over a year to conclude a deal on the German build, multi cargo Dutch Runner, Great Lakes Feeder Lines announced the deal was signed.

The S.I.U. has signed an agreement for all unlicensed and licensed crews.

GLFL crée plus d'emplois pour les membres du S.I.U.

Great Lakes Feeder Lines (GLFL) a fait l'acquisition du premier navire de type européen conçu expressément pour la navigation courte distance, le Dutch Runner. Après avoir consacré plus d'un an à la réalisation du projet d'achat, Great Lakes Feeder Lines annonce que la transaction est conclue.

Le S.I.U. a conclu une entente pour les membres d'équipage brevetés et non-brevetés.



Groupe Desgagnés adds another tanker

The Company has been adding vessels each year and it looks good for the future. S.I.U. sailors know that more ships mean more jobs.

Groupe Desgagnés is a major player in the shipping industry under the leadership of its President-CEO Louis-Marie Beaulieu who has been instrumental in the Company's success.

Groupe Desgagnés ajoute un autre pétrolier

Chaque année, la Compagnie ajoute de nouveaux navires et les perspectives d'avenir sont excellentes. Les marins du S.I.U. savent qu'un plus grand nombre de navires signifie plus d'emplois.

Groupe Desgagnés est un membre important de l'industrie maritime sous la direction de son Président-PDG Louis-Marie Beaulieu qui a fortement contribué à l'essor de la Compagnie.



THE PRESIDENT'S REPORT

RAPPORT DU PRÉSIDENT

RAPPORT DU PRÉSIDENT

One of Canada's greatest assets is at risk

For the last 50 years, the Great Lakes - St. Lawrence Seaway system has been one of the principal contributing factor to the extraordinary economic success of the United States and Canada.

Providing a reliable corridor between the Atlantic Ocean and the Industrial basin around the Great Lakes, the Seaway has made it possible for ships to deliver to the four corners of the world products manufactured in both countries.

The United States have been able to affirm their economic dominance and Canada, to a lesser degree, has also succeeded to prosper in exporting some of its products.

The Seaway has over the years become more and more fragile

Both the American and Canadian governments have neglected to protect and ensure the reliability of the waterway. Very little funding has been allocated to maintain the waterway. Dredging is almost non-existent and the infrastructure of the Seaway has been steadily deteriorating.

The Welland Canal has been left to deteriorate. During the past four to five years some maintenance work was done but it has been limited to patchwork. Most gates need extensive repairs not just minor maintenance and we can count ourselves lucky the system is still functioning. Funding does not appear to be the source of the problem when we consider the millions spent over the past few years to implement sophisticated, state-of-the art security systems.

The abundance of water in the Great Lakes was never a question in the past; however, the situation that has prevailed over the past few years has become a concern for shipowners and crewmembers. Throughout the summer months, restrictions on tonnage have forced many Lakers to reduce their cargoes, in some cases by 250 to 300 tons. In other words, shipowners see their revenues reduced by 20 to 25%.

Foreign ships dump waste in Canadian Waters

Our country has earned the reputation of being eager to cooperate with other countries in allowing foreign vessels to come to our ports to deliver a variety of commodities.

Due to a lack of funding and manpower, the quality of the water throughout Canada's Seaway system has been degrading over the years as a result of foreign vessels, particularly Flag-Of-Convenience vessels (FOC), discharging bilge water, used oil and garbage into the St. Lawrence River.

A few weeks ago, a FOC vessel registered in Panama was detained by Transport Canada officials after crewmembers reported to the International Transport Workers Federation that they had been instructed to dump oily waste into the St. Lawrence River, off the coast of Newfoundland. The owners of the FOC vessel will have to pay fines but unfortunately the damage to the environment is done.

Transport Canada personnel acted diligently in detaining the vessel but how many other vessels dump their bilge water without being caught for the simple reason there are not enough Transport Canada inspectors to monitor our waterways and enforce regulations that are in effect.

How many other such criminal actions by foreign vessels go unnoticed?

Dangerous aquatic species threaten our ecology and natural resources

Damage caused by the invasion of zebra mussels dumped with ballast water by foreign ships is threatening the water intake systems of many cities and power plants. They clog intake pipes at hydroelectric plants and sewage treatment plants.

They have been joined by other foreign species that multiply

at an incredible rate, harming and destroying native fish species. In many areas around the Great Lakes, recreational fishing is now only something of the past for thousands of residents around the Great Lakes.

New regulations on ballast water control may help

New regulations in effect in Canada since June 2006 require ships engaged in transoceanic navigation that are expected to enter waters under Canadian jurisdiction to flush their tanks with salt water until the water maintains a satisfactory level of salinity. With a few exceptions, requiring approval by the Minister of Transport, ships must conduct this exchange at least 200 nautical miles from shore where the water depth is at least 2,000 meters.

The S.I.U. fully supports the adoption of these regulations and urges the Canadian Government to implement strict controls to ensure all vessels take the necessary measures to adhere to the regulations.

We feel obligated to add that while the present inspection station located at the St. Lambert locks may ensure that ships entering the Seaway are in compliance with the regulations, inspections should be conducted when foreign vessels enter the St. Lawrence River.

Many foreign vessels, particularly FOC vessels, show they little or no concern for the quality of our environment, nor to our regulations and laws. This must change.

We congratulate Transport Canada officials for acting swiftly and detaining the vessel but we urge government officials to increase the number of inspectors assigned to monitor all foreign vessels entering our waters. We also urge that these inspections be conducted prior to the vessels entering Canadian waters. We must eliminate opportunities to dump ballast and used oil in the St. Lawrence River.

We must protect our environment for now and for the future of our great country.

L'une des principales richesses du Canada est en danger

Au cours des 50 dernières années, le système des Grands Lacs - Voie maritime du St-Laurent a été l'un des principaux facteurs ayant contribué au succès économique extraordinaire des États-Unis et du Canada.

Procurant un passage fiable entre l'Océan Atlantique et le bassin industriel autour des Grands Lacs, la voie maritime a permis aux navires de livrer aux quatre coins du monde les produits fabriqués par les travailleurs des deux pays.

Les États-Unis ont pu affirmer leur domination économique et le Canada, à un degré moindre, a également réussi à prospérer en exportant certains de ses produits.

La voie maritime est, au cours des ans, devenue de plus en plus fragile

Les gouvernements américain et canadien ont négligé de protéger et d'assurer la fiabilité de la voie maritime. Des fonds restreints ont été affectés au maintien de la voie. Le dragage est presque inexistant et l'infrastructure de la voie maritime s'est graduellement détériorée.

Le canal Welland a été délaissé. Au cours des quatre et cinq dernières années, certains travaux d'entretien ont été effectués mais ils ont été limités à du rapiéçage. La plupart des portes des écluses ont besoin d'importantes réparations et nous pouvons nous compter chanceux que le système fonctionne toujours. La disponibilité de fonds ne semble pas être la source du problème lorsque quand nous considérons les millions dépensés au cours des dernières années à l'installation de systèmes de sécurité les plus sophistiqués.

L'abondance de l'eau dans les Grands Lacs n'était jamais en doute dans le passé mais la situation que nous avons connue au cours des dernières années est devenue une source d'inquiétude pour les armateurs et les membres d'équipage. Tout au long des mois d'été, les restrictions sur le tonnage ont forcé de nombreux navires à réduire leurs cargaisons, dans certains cas par 250 à 300 tonnes. En d'autres mots, les armateurs voient leurs revenus réduits de 20 à 25%.

Des navires étrangers déchargent leurs rebuts en eaux canadiennes

Notre pays a acquis la réputation de coopérer avec les autres pays en permettant aux navires étrangers de venir dans nos ports pour y décharger une variété de produits.

En raison d'un manque de fonds et de main d'oeuvre, la qualité de l'eau dans la Voie maritime s'est amoindrie au cours des années alors que des navires étrangers, particulièrement des navires battant pavillon de complaisance FOC, déchargent l'eau de cale, les huiles usées et les ordures du navire dans le fleuve St-Laurent.

Il y a quelques semaines, un navire FOC enregistré à Panama a été retenu par des inspecteurs de Transport Canada à la suite de rapports transmis à la Fédération internationale des ouvriers du transport par des membres d'équipage. Ces marins avaient reçu des directives de jeter des huiles usées dans le St-Laurent, au large des côtes de Terre-Neuve. Les propriétaires du navire FOC devront payer des amendes mais malheureusement les dommages à l'environnement sont faits.

Le personnel de Transport Canada a agi avec diligence en détenant le navire mais combien d'autres navires déchargent leur

eau de cale sans être interceptés pour la raison que les inspecteurs de Transport Canada ne sont pas assez nombreux pour surveiller nos voies navigables et faire respecter les règlements en vigueur.

Combien d'autres actes criminels posés par des navires étrangers passent inaperçus ?

Des espèces aquatiques dangereuses menacent notre écologie et nos ressources naturelles

Les dommages provoqués par l'invasion de moules zébrées jetées dans nos eaux avec l'eau de ballast de navires étrangers menacent les systèmes de traitement d'eau de nombreuses villes ainsi que les systèmes d'approvisionnement d'eau de centrales électriques. Ils obstruent les conduits de centrales hydroélectriques et d'usines de traitement des eaux d'égout.

Les moules zébrées ont été rejoints par d'autres espèces étrangères qui se multiplient à un rythme incroyable, détruisant des espèces de poissons que l'on trouvait dans nos eaux. Dans de nombreux secteurs autour des Grands Lacs, la pêche récréative n'est maintenant qu'un souvenir pour des milliers de résidents autour des Grands Lacs.

Les nouveaux règlements sur la gestion de l'eau de ballast peuvent aider

Les nouveaux règlements en vigueur au Canada depuis juin 2006 exigent que les navires transocéaniques qui prévoient naviguer dans les eaux sous juridiction canadienne doivent nettoyer leurs réservoirs avec de l'eau salée jusqu'à ce que l'eau

maintienne un niveau satisfaisant de salinité.

À moins d'avoir obtenu l'autorisation préalable du ministre des Transports, les navires doivent effectuer ce nettoyage à une distance d'au moins 200 milles marins du rivage où la profondeur de l'eau est d'au moins 2000 mètres.

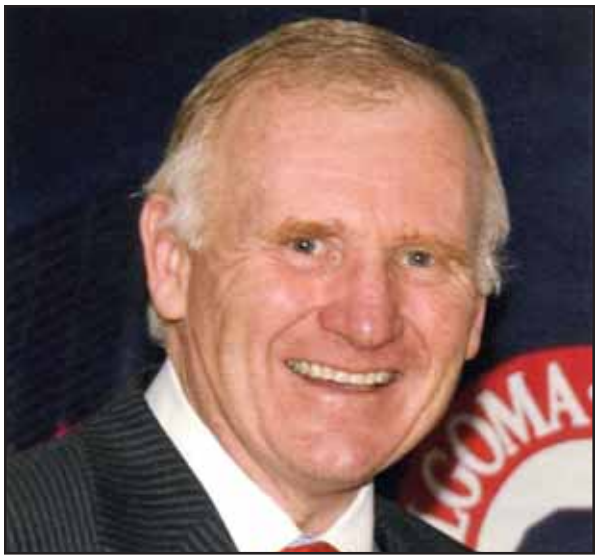
Le S.I.U. appuie pleinement l'adoption de ces règlements et enjoint le gouvernement canadien de mettre en application des mesures sévères afin d'assurer que tous les navires prennent les mesures nécessaires pour observer ces règlements.

Il est important d'ajouter que la station d'inspection située aux écluses de St-Lambert permet d'assurer que les navires entrant dans la Voie maritime sont conformes aux règlements mais nous croyons que les inspections devraient être effectuées lorsque les navires étrangers entrent dans le fleuve St-Laurent.

Plusieurs navires étrangers, surtout les navires FOC, démontrent peu ou pas de respect pour la qualité de notre environnement, à nos règlements et à nos lois. Cette situation doit changer.

Nous félicitons le personnel de Transport Canada pour leur diligence à détenir le navire mentionné plus haut mais nous enjoignons les dirigeants du ministère d'augmenter le nombre d'inspecteurs afin d'inspecter tous les navires étrangers entrant dans nos eaux. Nous demandons également que ces inspections soient effectuées avant que les navires entrent dans les eaux canadiennes. Nous devons éliminer toute opportunité de vider le ballast et les huiles usées dans le fleuve St-Laurent.

Nous devons protéger notre environnement pour maintenant et pour l'avenir de notre grand pays.



Tim Dool, President and Chief Executive Officer of Algoma Central Marine has retired effective April 30, 2008. A greatly respected leader of the Canadian Maritime Industry, Tim Dool will be remembered following the naming of the former Algoville in his name, the Tim S. Dool.

Tim Dool, Président et Directeur-général de Algoma Central Marine a pris sa retraite à compter du 30 avril 2008. Un leader hautement respecté de l'industrie maritime canadienne, Tim Dool demeurera présent dans l'esprit de tous alors que l'Algoville portera maintenant le nom Tim S. Dool.

ACM's vessel renamed Tim S. Dool Navire d'ACM rebaptisé Tim S. Dool



Left to right/gauche à droite : Maritime Administrator/Administrateur maritime Sean Connaughton, SIU of NA President/Président du SIU of NA Michael Sacco, U.S. Transportation Secretary/Secrétaire au Transport Mary Peters, SIU of Canada President/Président du S.I.U. du Canada Roman Gralewicz, Rhode Island State Senator/Sénateur de l'état du Rhode Island Leonidas Raptakis

National Maritime Day Ceremonies in Washington D.C.

On National Maritime Day, America honors their highly skilled mariners who sail the high seas, support those on the front line of the war on terror, and promote commerce around the world.

In recognition of the importance of the U.S. Merchant Marine, the Congress, by joint resolution approved on May 20, 1933, as amended, has designated May 22 of each year as "National Maritime Day" and has authorized and requested that the President issue an annual proclamation calling for its appropriate observance.

Cérémonies de la Journée Maritime Nationale à Washington D.C.

À l'occasion de la Journée maritime nationale, les États-Unis honorent les marins hautement qualifiés qui naviguent en haute mer, appuient les forces armées qui combattent la terreur et facilitent le commerce à l'échelle mondiale.

En raison de l'importance de la marine marchande des États-Unis, le Congrès a adopté une résolution conjointe le 20 mai 1933, telle qu'amendée, désignant le 22 mai de chaque année la « Journée maritime nationale » et a autorisé et demandé au Président d'émettre une proclamation annuelle demandant sa célébration.



Left to right/gauche à droite: S.I.U. of Canada President/ Président du S.I.U. du Canada Roman Gralewicz, General Norton Schwartz, Commander/Commandant, U.S. Transportation Command, Executive Vice-President/ Vice-président exécutif S.I.U. du Canada Michel Desjardins, SIU of NA President/Président du SIU of NA Michael Sacco.



Left to right/gauche à droite: SIU of NA President/Président du SIU of NA Michael Sacco, S.I.U. of Canada Executive Vice-President/ Vice-président exécutif S.I.U. du Canada Michel Desjardins, MSC Commander/ Commandant Robert Reilly, S.I.U. of Canada President/ Président du S.I.U. du Canada Roman Gralewicz, U.S. Coast Guard Rear Admiral/Vice-admiral Garde côtière des É-U James Watson.

Les mécaniciens brevetés de Desgagnés se joignent au S.I.U.

Les mécaniciens brevetés à l'emploi de Groupe Desgagnés se sont joints au S.I.U. Le Syndicat attend l'accréditation du Ministère du Travail. Nous souhaitons la bienvenue à ces

membres au sein du S.I.U. et leur accorderons la représentation professionnelle qu'ils méritent.

Desgagnés engineers meet with S.I.U. Patrolman
Mécaniciens brevetés de Desgagnés avec le Patrouilleur du S.I.U.

Desgagnés Engineers Sign Up with S.I.U.

Licensed Engineers employed by Groupe Desgagnés have joined the S.I.U. The Union is waiting for certification from the Department of Labour. We welcome these members into the S.I.U. and will give them the professional representation they deserve.



Richard Allisson, Patrouilleur/Patrolman Yvon Ouellet, Laurent Dumont

Aboard the new Sarah Desgagnés À bord du nouveau Sarah Desgagnés

SIU crew joined the M/T Sarah Desgagnés in Amsterdam, Holland, where it picked up jet fuel cargo to be delivered in Montréal. The crew is said to have had a very calm and pleasant crossing of the Atlantic and is looking forward to trading on the St. Lawrence Seaway.

L'équipage du S.I.U. a rejoint le Sarah Desgagnés à Amsterdam en Hollande où le navire a pris un chargement de carburant aviation à être livré à Montréal. La traversée de l'Atlantique a été agréable et les membres sont heureux à l'idée de naviguer régulièrement sur la Voie maritime.



Ahmed Chemissa, Charles Aubry, Richard Rubio, Sylvain Patry, Mireille Arseneau, Pierre Turgeon, Alexander Romano.

McKeil negotiations / Negociations McKeil

Negotiations with McKeil are to continue in the presence of a Federal Government-appointed Conciliation Officer.

Les négociations avec McKeil se poursuivront en présence d'un Officier de conciliation nommé par le gouvernement fédéral.



Michel DESJARDINS

VICE-PRÉSIDENT EXÉCUTIF

EXECUTIVE VICE-PRESIDENT



As companies get more ships, S.I.U. members get more jobs

The First of Its Kind

Canada's first Short Sea Shipping Service went into operation with the vessel Dutch Runner, operated by Great Lakes Feeder Lines (GLFL). The Company's President Aldert van Nieuwkoop has put into operation a container service between the ports of Halifax, Quebec, Montreal and Hamilton as well as US ports.

The S.I.U. is in full support of this operation and has negotiated a collective agreement for the entire crew of licensed and unlicensed employees.

The Dutch Runner type is Ro/Ro – Lo/Lo, double skin single decker fully fitted container vessel with its own cranes and a stern ramp leading to the weather deck. She is ice class 1D and has a deadweight capacity of 3,056 metric tons and a total container capacity of 221 twenty foot equivalent units (TEU).

GLFL President, Aldert van Nieuwkoop says: "There have been many obstacles beyond our control which delayed this day but we never doubted it would come to pass and now look forward to raising the Canadian flag on her and operate this fine vessel in pursuit of this much talked about short sea shipping markets in Canada and the United States."

Canada Steamship Lines grows stronger

CSL has purchased four bulk carriers, all sister ships, currently sailing under foreign flag. They are full-size Lakers designed for Great Lakes-St. Lawrence Seaway trade.

The first vessel will be delivered in December 2008 and the others by December 2009. They will all be registered in Canada, creating approximately 120 new jobs for S.I.U. members.

The Lake Ontario and Lake Superior will be assigned to a new contract signed by CSL with Rio Tinto Shipping/QIT-Fer et Titane to transport approximately three million tons of ilmenite ore annually from Havre St-Pierre to Sorel, beginning in 2010. The Lake Michigan and Lake Erie will be used in domestic trades.

Algoma Tankers Limited expands fleet

In addition to the four tankers it currently operates in Canada, ATL expects the delivery of two additional tankers in the second half of this year. They will sail as the Algonova and Algocanada and S.I.U. members will be manning the two new tankers upon their arrivals in Canada.

ATL is expected to grow as demand increases for tankers.

Groupe Desgagnés adds three vessels

Groupe Desgagnés, in addition to the Sarah Desgagnés featured on the cover page is also adding two general cargo vessels to its growing fleet.

Negotiations continue with Seabase

Seabase negotiations got underway on April 7th and 8th before the Arbitration Board. Members of the Union Negotiating Committee were crewmembers Cyril Synard and Dermott Halleran along with S.I.U. lawyer Susan Birks and Patrice Caron, port agent. All proposal matters were discussed including the Oversea Employment Tax Credit and the cost of the medical plan. Further negotiations will be held June 24th and 25th in St-John's, Newfoundland.

Plenty of job opportunities

As was mentioned during our Regular Membership Meetings and the winter meetings in Newfoundland and Nova Scotia, navigation seasons are being extended at fit out and lay up as the need for more cargos grows.

Yes, there is less ice, but there are also less lake vessels than there were in the seventies and eighties. With less ships and more cargoes, our members are working a longer season.

Training remains the priority

The Seafarers' Training Institute is in continuous contact with maritime training centers to develop basic seamanship and engine room training for new entries as well as upgrading ordinary seamen into able seamen.

Last winter's training programs have once again been successfully completed and we thank the membership for their participation. More training is needed to crew Canada Steamship Lines foreign flag vessels which will be coming into Canada during 2009. Algoma Central Marine's Algobay and Algoport will be converting as full seaway self-unloaders with new forebodies as well as adding two new tankers in their tanker fleet.

As our members get older and retire, it means we must bring in more young sailors into the S.I.U. We are in need of AB's and MA's to fill more jobs as our members take more time off.

For 2009 training programs, please look for dates and locations in our September issue of the Canadian Sailor.

Les nouveaux navires signifient plus d'emplois pour les membres du S.I.U.

Un service innovateur

Le premier service de transport maritime de courte distance au Canada est maintenant une réalité, exploité par Great Lakes Feeder Lines (GLFL). Le Président de la Compagnie, Albert van Nieuwkoop a instauré ce service de transport de conteneurs entre les ports de Halifax, Québec, Montréal et Hamilton ainsi que des ports des É-U.

Le S.I.U. appuie cette initiative et a négocié une convention collective pour l'équipage au complet d'employés brevetés et non-brevetés.

Le Dutch Runner est un navire à double paroi à chargement/déchargement par roulage et à manutention verticale muni de grues et d'une rampe arrière menant au pont supérieur. Coté glace 1D, son tonnage de port en lourd est de 3 056 tonnes métriques et il a une capacité de 221 équivalents de vingt pieds.

Aldert van Nieuwkoop, président de GLFL a déclaré récemment : « De nombreux obstacles hors de notre contrôle ont retardé la réalisation du projet mais nous n'avons jamais douté de réussir. Nous anticipons le plaisir de déployer le drapeau canadien au mât du navire et de mettre cet excellent navire en service pour la navigation de courte distance au Canada et aux États-Unis. »

Canada Steamship Lines en pleine croissance

CSL a fait l'acquisition de quatre vraquiers, des navires jumeaux, naviguant présentement sous pavillon étranger. Ces gros vraquiers sont conçus pour la navigation sur les Grands Lacs et la Voie maritime du St-Laurent.

Le premier navire est attendu en décembre 2008 et les autres en décembre 2009. Ils seront sous registre canadien, créant environ 120 nouveaux emplois pour les membres du S.I.U.

Le Lake Ontario et le Lake Superior seront affectés à un nouveau contrat entre CSL et Rio Tinto Shipping/QIT-

Fer et Titane pour le transport d'environ trois millions de tonnes de minerai d'ilménite annuellement de Havre St-Pierre à Sorel, à compter de 2010. Le Lake Michigan et le Lake Erie seront affectés au transport maritime intérieur.

La flotte d'Algoma Tankers Limited grandit

En plus de ses quatre pétroliers en service au Canada, ATL attend la livraison de deux pétroliers additionnels plus tard cette année. Enregistrés au Canada sous les noms Algonova et Algocanada, les navires auront des équipages du S.I.U. dès leur arrivée au Canada.

ATL prévoit maintenir sa croissance alors que la demande pour pétroliers augmente.

Groupe Desgagnés ajoute trois navires

Groupe Desgagnés, en plus du Sarah Desgagnés illustré en page couverture, ajoute deux navires transporteurs de marchandises générales à sa flotte en pleine croissance.

Les négociations se poursuivent avec Seabase

Des négociations avec Seabase ont été tenues les 7 et 8 avril en présence du Conseil d'arbitrage. Les membres du comité de négociation du Syndicat étaient les membres d'équipage Cyril Synard et Dermott Halleran accompagnés de la conseillère juridique du S.I.U. Susan Birks et Patrice Caron, agent de port. Toutes les propositions ont été discutées incluant le Crédit d'impôt pour emploi à l'étranger et le coût du régime médical. D'autres négociations seront tenues les 24 et 25 juin à St-Jean, Terre-Neuve.

Abondance d'opportunités d'emplois

Tel que mentionné lors des réunions régulières des membres et des réunions d'hiver à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse, les saisons de navigation sont prolongées au début et à la fin de l'année alors que le volume de cargaisons augmente sans cesse.

Les glaces nuisent moins qu'autrefois à la navigation et le nombre de navires des Grands Lacs a diminué depuis les années 70 et 80. La réduction de navires et l'augmentation des cargaisons causent des saisons plus longues pour nos membres.

La formation demeure la priorité

L'Institut de formation des marins communique régulièrement avec les instituts de formation maritime afin de développer des programmes de formation de matelotage et de mécanique pour les nouveaux membres et des cours de perfectionnement permettant aux matelots ordinaires de devenir des matelots qualifiés. Les cours offerts l'hiver dernier ont de nouveau connu un grand succès et nous remercions les membres pour leur participation. Encore plus de formation deviendra nécessaire pour répondre aux besoins des navires de Canada Steamship Lines qui naviguaient à l'étranger et qui arriveront au Canada en 2008 et 2009. Les Algobay et Algoport de Algoma Central seront transformés en auto-déchargeurs avec nouvelle avant-coque en plus d'ajouter deux nouveaux pétroliers à sa flotte.

Alors que nos membres songent à la retraite, il est essentiel pour le S.I.U. de recruter de jeunes marins. Nous recherchons des matelots qualifiés et des assistant-mécaniciens pour combler des emplois alors que nos membres doivent prendre congé.

Pour connaître les dates des cours et où seront présentés les programmes de formation en 2009, veuillez consulter l'édition de septembre du Marin Canadien.

Negotiation Committee - Groupe Océan – Comité de négociation

Members of the Negotiating Committee for the renewal of the collective agreement at the Groupe Ocean Shipyard in Ile aux Coudres.

Membres du Comité de négociation pour le renouvellement de la convention collective du Chantier maritime Groupe Océan à l’Ile aux Coudres.



Dario Lavoie, Yves Lapointe, Michel Galarneau, Éric Dufour

AROUND THE PORTS



AUTOUR DES PORTS



Luka Fossi



Dany Richard, Léonard Boudreau, Fred Leblanc, Claude Arseneau, Boris Chantaine



Jocelyn Ménard



Luc Soucy



Denis Gagnon, Gilles Comeau



Kathy Gagné, Alexandre Boudreau, Jean-Pierre Barriault, Romain Bérubé, Firmin Richard



Back / arrière: Jason Dubé, Ernest Wafer, Simon Gosselin, Patrick Savard. Front / avant: Denise Noël, Pierre Vigneau, Hélène Larivée, Jean-Luc Samuel, Christian Girard,



Rénald Ouellet, Renaud Crousset, Jonathan Vachon



Philippe Laflamme



Michel GALARNEAU

VICE-PRÉSIDENT CÔTE EST

VICE-PRESIDENT COTE EST

VICE-PRESIDENT EAST COAST

VICE-PRESIDENT EAST COAST



Les mécaniciens brevetés de Desgagnés se joignent au S.I.U.

Le S.I.U. a demandé l'accréditation pour représenter les mécaniciens brevetés de Desgagnés Marine Cargo et de Desgagnés Marine Petro qui demandaient au S.I.U. de les représenter.

En attendant l'accréditation du Conseil canadien des relations industrielles (CCRI), nous remercions les mécaniciens brevetés d'avoir choisi le S.I.U. et nous anticipons une longue et constructive association.

Rabaska

Le projet de construction du port méthanier Rabaska près de Québec a été reporté à 2010 mais l'avenir de ce projet est maintenant assuré. La société Gasprom, le conglomerat russe qu'on dit être le plus important producteur de gaz naturel au monde, a conclu une entente en partenariat avec les promoteurs initiaux du projet Gaz Métro, Gaz de France et Enbridge et assurera les approvisionnements en gaz naturel liquéfié pour les 25 prochaines années.

D'autres importants projets se préparent autour du port de Québec et le S.I.U. est prêt à relever les défis qu'aura à affronter l'industrie maritime.

Formation en matelotage au Québec

Depuis le début mai 2008, 14 membres du S.I.U. participent à une formation théorique et pratique de six semaines en matelotage au centre de l'Institut maritime du Québec (I.M.Q.) de Saint-Romuald. Cette formation sera complétée de deux semaines de formation Transport et manutention de produits pétroliers et chimiques (TMPP-TMPC) suivie du cours Fonctions en cas d'urgence en mer (FUM - MED) pour les étudiants qui n'avaient pas encore ce certificat. Après avoir complété ces cours, les diplômés seront disponibles pour occuper des emplois au moment où la demande de main d'œuvre est au plus haut point.

Un autre programme de formation en matelotage est à l'étude pour les mois d'automne ou d'hiver alors qu'une formation d'assistant-mécanicien est également considérée. L'I.M.Q. se prépare à offrir ces cours de formation à son centre de Saint-Romuald.

Négociations

Les négociations pour le renouvellement de la convention collective avec Relais Nordik se tiennent désormais en présence d'un conciliateur nommé par le gouvernement. Pour le moment nous ne sommes pas très optimistes quant aux résultats sans conflit de travail. Les représentants de la Compagnie doivent réaliser que la Déserte de la moyenne et basse Côte Nord est un service cargo et passager des plus exigeants et que des améliorations importantes doivent être apportées aux conditions de travail des marins.

Un nouveau navire est présentement construit en Croatie au coût de 80 M\$ et il

remplacera le Nordik Express en 2010.

De nouveaux navires signifient des emplois de plus chez Groupe Océan

Au Chantier maritime du Groupe Océan de l'Île aux Coudres, les négociations de la convention collective progressent. Devant la possibilité de construire plusieurs remorqueurs au cours des prochaines années, les membres du S.I.U. au Chantier sont prêts à considérer une convention de longue durée à la condition que la direction réponde favorablement à leurs préoccupations les plus importantes.

L'I.M.Q. veut développer son centre de formation à St-Romuald

L'Institut Maritime du Québec (I.M.Q.) a acquis une excellente réputation au cours des années et répond aux exigences de formation de l'industrie maritime à ses centres de formation de Rimouski et de St-Romuald. Dans le but de répondre encore mieux aux besoins de l'industrie, l'I.M.Q. souhaite améliorer ses installations de St-Romuald. Lors d'une visite récente à ce centre alors que des cours de matelotage étaient présentés, nous avons constaté que des améliorations importantes devaient être apportées aux installations.

La communauté maritime doit appuyer, avec le S.I.U., l'I.M.Q. dans son projet de créer dans la région de Québec un centre professionnel de formation pouvant répondre aux besoins des marins. L'Industrie maritime a besoin d'un tel centre pour faire face aux défis qui nous attendent en matière de formation de la main d'œuvre.

Un nouveau pétrolier contribue à la croissance du Groupe Desgagnés

Desgagnés annonce que le Maria Desgagnés fera quatre voyages dans l'Arctique et que le Petrolia se dirigera également vers le Nord au cours de l'été. Le nouveau pétrolier Sarah Desgagnés est arrivé au Canada en mai avec une cargaison en provenance d'Amsterdam et à destination du Port de Montréal. Après que certains travaux auront été effectués afin que le navire réponde aux normes canadiennes, le navire transigera sur les Grands Lacs et la Côte Est.

Les Camilla, Anna et Rosaire Desgagnés reprendront du service au Canada à la fin juin. Chaque navire effectuera un minimum de trois voyages dans l'Arctique.

Rigel Shipping prévoit effectuer quatre voyages dans le Nord mais n'a pas encore déterminé quels sont les navires qui feront ces voyages.

Les nombreux voyages vers le Nord en plus des offres régulières d'emplois signifient que les membres du S.I.U. auront d'excellentes opportunités d'emploi.

À tous les membres, nous souhaitons une excellente saison de navigation.

Travaillez prudemment.

Desgagnés engineers join S.I.U

S.I.U. applied for certification to represent engineer officers of Desgagnés Marine Cargo and Desgagnés Marine Pétro asking the S.I.U. to represent them.

While waiting for the CIRB certification, we thank the engineer officers of both companies for having selected the S.I.U. to represent them and we look forward to a long and meaningful association.

Rabaska Liquefied Natural Gas Terminal

Construction of the Rabaska Liquefied Natural Gas Terminal near Quebec City has been postponed to 2010 but the future of the project is now assured. Gasprom, a Russian conglomerate reported to be the largest extractor of natural gas in the world, has entered into a partnership with the original promoters of the project, Gaz Metro, Gaz de France and Enbridge and will supply liquefied natural gas for the next 25 years.

Other important projects are taking place around the port of Quebec and the S.I.U. is ready to meet the challenges that will face the maritime industry.

Seamanship Training in Quebec

Since the beginning of May 2008, 14 S.I.U. members are participating in a six-week seamanship course including theoretical and hands-on training at the Institut Maritime du Québec (I.M.Q.) Centre in Saint-Romuald.

The seamanship course will be followed by a two-week training course on transport and handling of petroleum and chemical products. Afterwards, trainees who do not presently hold a Marine Emergency Duties (M.E.D.) certificate will have the opportunity to attend this important course.

After completing these courses, the graduates will be available to take jobs at the peak time of the year as they will

have had extensive training and all they will need is on-the-job experience.

An additional seamanship program as well as a mechanical-assistant course are being considered for next fall or winter. The IMQ plans to offer the training courses at the St-Romuald Centre.

Negotiations

Negotiations for the renewal of the collective agreement with Relais Nordik are currently being held with a government-appointed Conciliator. Progress made up to now leads us to believe a work stoppage may be forthcoming. Company representatives must realize the working conditions on this vessel transporting cargoes and passengers to the Middle and Lower North Shore are very demanding and significant improvements must be made in the working conditions.

A new \$80 million vessel is currently being built in Croatia and will replace the Nordik Express in 2010.

New vessels mean more jobs at Groupe Océan

Negotiations of the collective agreement with Groupe Océan's shipyards in Île aux Coudres are progressing. With the possibility of several tugs to be built over the next few years, S.I.U. members working at the shipyards are willing to consider a long term agreement provided some of their concerns are addressed by management.

The I.M.Q. wants to expand its St-Romuald Centre

The Institut Maritime du Québec (I.M.Q.) has earned an excellent reputation over the years and meets some of the training requirements of the maritime industry at its

Rimouski and St-Romuald training centres. To better meet the needs of the industry however, the I.M.Q. wants to improve its facilities in St-Romuald. A recent visit at the Centre where seamanship training courses were offered confirms that major physical improvements are required.

The support of the maritime community is needed to assist, with the S.I.U., the I.M.Q. in creating, in the Quebec City area, a professional training centre able to meet the needs of seafarers. The industry needs such a facility to meet the challenge of qualified seafarers.

Groupe Desgagnés grows with new tanker

Desgagnés Petro Marine reports the Maria Desgagnés is scheduled for four voyages to the Arctic while the Petrolia is also scheduled to go North but the number of voyages is not yet determined. The Sarah Desgagnés, a new addition to the fleet, has arrived in Canada with a cargo from Amsterdam and is headed to the port of Montreal. After completion of some improvements aboard to meet Canadian seaworthiness standards, the vessel will start its regular runs on the Great Lakes and East Coast.

Desgagnés Marine Cargo's Camilla, Anna, and Rosaire Desgagnés will load their cargoes at the end of June and get under way for their first voyage to the Arctic. The three vessels are scheduled to make at least three trips each in the North.

Rigel Shipping is preparing for four voyages to the Arctic and has not yet determined which vessel will head North.

The heavy schedule of trips to the North in addition to the regular job calls mean excellent opportunities for S.I.U. members to get jobs.

We wish all members an excellent and safe season.



Allison Skeard, Chris King, Lorne Munden, Jason Keeping, George Thorne, Tyrone Keeping, Curtis Wells



Les Markowski, Jane Romagnoli



Don Gouthro, Gord Billard



Cornelius Walters, Fred Gagne, Gordon Outhouse



Garland Hardy, Richard Bateman, Chester Harris



Frank Dalton, Thérèse Asselin



Flo Pardy, Chris Paquette



Julie Roy, Denis Gagnon



Gary Scott, Ken Fayter



George Devoe, Samuel Loyola



James Bryan



Julie Fletcher



Leigh Voutier



Margaret Hampton, Alexis Barrette



Jason Bentum



Leslie Harvey



Alvin Bryan, Stephen Craig



Jim GIVEN

VICE-PRESIDENT GREAT LAKES AND ISLAND WATERS

VICE-PRÉSIDENT GRANDS LACS ET EAUX INTÉRIEURES



Short Sea Shipping

We are hearing more and more about Short Sea Shipping initiatives coming out of the United States, particularly the state of Ohio. The Ports of Cleveland and Toledo are hoping to take advantage of this opportunity, to create new jobs and increase economic growth.

In 2007, senior members of the House Ways and Means Committee reintroduced the Great Lakes Short Sea Shipping Enhancement act. The legislation is designed to improve the efficiency of commerce in Cleveland, Erie and surrounding ports.

The Great Lakes Short Sea Shipping Enhancement Act would provide some tax relief for the movement of non bulk commercial cargo by water in the Great Lakes region. This includes the movement of freight and people between US ports on the Great Lakes and between US ports and Canadian ports on the Lakes. In a nutshell the legislation would:

- Clear the way for new shipping services to be offered on the Great Lakes, creating jobs in the maritime sector;
- Enable commerce to flow more efficiently by offering trucks alternatives to congested highways;
- Reduce the amount of wear and tear on regional roads by offering trucks alternatives to busy highways;
- Reduce air emissions and improve air quality by diverting trucks off highways.

We have to applaud the United States elected officials for taking this initiative, and at the same time we have to ask ourselves why we hear nothing coming out of our Canadian elected officials on this important matter. Anyone who has taken a drive down the four hundred series highways know how many trucks are on the road. We also know how degraded our highway system is getting and the cost of repairs. Gas prices are also forcing the cost of everyday staples, such as food, through the roof as delivery charges have to go up and this is passed on to us, the consumer.

So we must ask the Canadian Politicians: When will you look at Short Sea Shipping as a viable alternative to get products to market? When will someone in Government stand up in the House

of Commons and introduce a bill that will give shipowners the necessary incentives to bring in more container vessels to the Great Lakes and create more jobs for Canadian sailors?

The August 2007 edition of the Canadian Sailor published a press release from Transport Minister Lawrence Cannon entitled “Canada’s National Policy Framework for Strategic Gateways and Trade Corridors”. Minister Cannon singled out the important benefits offered by Shortsea Shipping and reported that Canada will continue to work with its North American shipping partners to develop a North American shipping strategy.

On November 26, 2007, Minister Cannon and U.S. Secretary of Transportation Mary E. Peters announced the completion of the Great Lakes-St. Lawrence Seaway Study featuring four major observations:

1. The Great Lakes St. Lawrence Seaway system (GLSLS) has the potential to alleviate congestion on the road and rail transportation networks as well as at border crossings in the Great Lakes Basin and St. Lawrence River region.
2. A stronger focus on shortsea shipping would allow the GLSLS system to be more closely integrated with the road and rail transportation systems, while providing shippers with cost-effective, timely and reliable means to transport goods.
3. The existing infrastructure of the GLSLS system must be maintained in good operating condition in order to ensure the continued safety, efficiency, reliability and competitiveness of the system.
4. The long-term health and success of the GLSLS system will depend in part on its sustainability, including the further reduction of negative ecological impacts caused by commercial navigation.

Since Minister Cannon co-authored the announcement, it is obvious the Canadian Government acknowledges the importance of shortsea shipping and the benefits it offers the Canadian economy and consequently, Canadian citizens.

There have been enough studies and strategic planning sessions and the time has arrived for the Canadian Government to stop dithering and support sound initiatives by Canadian companies to implement shortsea shipping services under Canadian flag aboard vessels manned by Canadian seafarers.

Canada Feeder Lines leads the way in Canada

Canada Feeder Lines have taken it upon themselves to give Short Sea Shipping a try in Canada, under the Canadian Flag. We applaud their efforts and will do everything we can to help them succeed. The Canadian Government needs to do the same. Hey, why not? The Government has given billions to the aerospace industry, and the automotive sectors. It is time to dig a little deeper for the Maritime Industry!!

Algobay Departs For China

The Algobay departed Hamilton under tow Tuesday on her way to China for a new forebody. The unloading boom was removed in Hamilton over the winter. She will be a maximum size Seaway self unloader when she returns sometime in 2009. The work is being done at Chengxi Shipyard in Jiangyin China.

The Algoport will have the same work done after completion of the Algobay. The Bay has been laid up for many years in Toronto and we look forward to S.I.U. members manning her.

The Windoc was also towed from Port Colborne to Port Weller dry-docks where rumour has it she will be converted to a barge. We have no word on who will operate her but let’s keep our fingers crossed that she will also be sailing under the S.I.U. banner once again.

Training

As discussed in the last issue of the Canadian Sailor the Seafarers’ Training Institute spends a great deal of money, and energy in arranging courses and sending members to upgrade their skills. It is not an easy task setting up courses, planning the travel and making sure the course is run to benefit the membership. The industry is facing a shortage of qualified Able Seaman and Mechanical Assistants. Already this season, in Thorold, we have had to scramble to fill jobs as they come into the Union hall. We urge all members who have been trained through STI to use their training, we have plenty of jobs available.

Safe Sailing!!

Le transport maritime de courte distance

Nous entendons parler de plus en plus du transport maritime de courte distance aux États-Unis, particulièrement de l’Ohio. Les ports de Cleveland et de Toledo espèrent profiter de cette opportunité de créer de nouveaux emplois et d’augmenter la croissance économique.

En 2007, des membres influents du Ways and Means Committee de la Chambre des représentants ont remis en question le projet de loi visant à favoriser le transport maritime à courte distance sur les Grands Lacs. Le projet de loi a pour but d’améliorer l’efficacité du transport maritime à Cleveland, à Toledo et dans les ports environnants.

Ce projet de loi procurerait des allègements fiscaux pour le transport maritime de cargaisons autres que les cargaisons en vrac dans la région des Grands Lacs, incluant le transport de fret et de personnes entre les ports américains sur les Grands Lacs et entre les ports américains et canadiens. En un mot, la loi propose de :

- Promouvoir l’offre de nouveaux services de transport sur les Grands Lacs, créant ainsi des emplois dans le secteur maritime ;
- Améliorer le système de transport en offrant des solutions de rechange aux camions sur les routes encombrées ;
- Réduire la détérioration des autoroutes ;
- Améliorer la qualité de l’air en réduisant le nombre de camions.

Il faut féliciter les représentants qui soutiennent cette initiative et dans un même temps, nous interroger pourquoi les élus canadiens gardent le silence sur cette importante question.

Quiconque a utilisé l’une des autoroutes de la région de Toronto sait le nombre de camions qui y circulent constamment. Nous savons combien notre système routier est endommagé et combien il en coûtera pour le remettre en état. De plus, le prix du pétrole fait augmenter le coût des nécessités de la vie, incluant la nourriture, alors que cette augmentation est passée aux consommateurs.

Nous devons demander aux politiciens canadiens : Quand considérerez-vous le transport maritime de courte distance comme alternative rentable pour approvisionner le marché canadien ? Quand un député aura-t-il le courage de se lever dans la Chambre des Communes et de présenter un projet de loi qui accordera aux armateurs les mesures incitatives nécessaires

pour mettre en service sur les Grands Lacs plus de navires-conteneurs et créer plus d’emplois pour les marins canadiens ?

L’édition du mois d’août 2007 du Marin Canadien a publié un communiqué de presse intitulé « Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques » du ministre des transports Lawrence Cannon. Le ministre Cannon a alors souligné les avantages importants qu’offrirait le transport maritime à courte distance et que le Canada continuera à travailler avec ses partenaires nord-américains afin de développer une stratégie nord-américaine du transport maritime.

Le 26 novembre 2007, le ministre Cannon et la secrétaire aux Transports des États-Unis, Mary E. Peters, annonçaient la conclusion de l’étude portant sur la Voie maritime et les Grands Lacs et ajoutaient quatre observations principales :

1. La Voie maritime a tous les atouts pour alléger la congestion sur les réseaux de transport sur route et sur rail aussi bien qu’aux postes frontaliers de la région des Grands Lacs et le long du fleuve St-Laurent.
2. Accentuer le transport maritime de courte distance permettrait au système de la Voie maritime d’être intégré plus étroitement avec les systèmes de transport routier et ferroviaire, tout en fournissant aux expéditeurs un moyen rentable et fiable de transport de marchandises.
3. L’infrastructure présente de la Voie maritime doit être maintenue en bonne condition afin d’assurer la sécurité, l’efficacité, la fiabilité et la compétitivité continues du système.
4. Le succès à long terme du système de la Voie maritime dépendra en partie de sa durabilité, y compris la réduction d’impacts écologiques négatifs provoqués par la navigation commerciale.

Le ministre Cannon étant co-auteur de cette position, il est évident que le gouvernement canadien reconnaît l’importance du transport maritime de courte distance et des avantages qu’elle offre à l’économie canadienne et par conséquent, aux citoyens canadiens.

Un nombre suffisant d’études et de sessions de planification stratégique ont été complétées et le moment est venu pour que le gouvernement canadien cesse d’hésiter et appuie les initiatives viables de compagnies canadiennes pour mettre en application des services de transport maritime à courte distance sous drapeau canadien à bord de navires avec équipages de marins canadiens.

Canada Feeder Lines prend l’initiative au Canada

Cette compagnie a pris l’initiative d’instaurer un service de transport maritime de courte distance au Canada, sous drapeau canadien. Nous applaudissons les efforts de ses dirigeants et collaborerons afin qu’elle réussisse.

Le gouvernement canadien doit également le faire. Le gouvernement a accordé des milliards à l’industrie aérospatiale et à l’industrie automobile. Le moment est venu d’appuyer l’industrie maritime.

L’Algobay en route pour la Chine

L’Algobay est remorqué à partir de Hamilton et a pris la destination de la Chine où il sera muni d’une nouvelle section avant. Le mât de déchargement a été retiré du navire au cours de l’hiver. L’auto-déchargeur sera modifié à la grandeur maximale permise dans la Voie maritime pour son retour en 2009. Les travaux sont effectués au chantier maritime de Chengxi à Jiangyin, Chine.

Les mêmes modifications seront apportées à l’Algoport au retour de l’Algobay. L’Algobay était amarré à Toronto depuis plusieurs années et nous sommes anxieux de le revoir en service avec un équipage S.I.U.

Le Windoc a été également remorqué de Port Colborne aux cales sèches de Port Weller et la rumeur veut qu’il soit transformé en barge. Nous ignorons qui l’exploitera mais espérons qu’il naviguera de nouveau avec un équipage S.I.U.

Formation

Tel que mentionné dans la dernière édition du Marin Canadien, l’Institut de formation des marins consacre beaucoup d’argent et d’énergie dans la préparation des cours afin de permettre aux membres d’améliorer leurs qualifications. L’organisation des cours, les dispositions prises pour les déplacements et le suivi durant les cours n’est pas une tâche facile. Nous demandons à tous les membres qui ont suivi des cours cet hiver et qui attendent d’obtenir un emploi d’être disponibles lorsque des postes seront offerts.

L’industrie fait face à une pénurie de marins pour les postes de matelot qualifié et d’assistant-mécanicien. Nous avons connu des difficultés à combler tous les postes offerts et nous encourageons tous les membres qui ont suivi des cours de l’Institut à profiter de leur formation.

Travaillez en toute sécurité



VOYAGE FINAL

Brother **Danny Mansfield** who joined the S.I.U. on July 16, 1973 passed away on July 28, 2007 at age 50. He worked on the Cove Transport and his last vessel the Algomarine.



Confrère Danny Mansfield qui s'est joint au S.I.U. le 16 juillet 1973 est décédé le 28 juillet 2007 à l'âge de 50 ans. Il a travaillé à bord du Cove Transport et de son dernier navire l'Algomarine.

Sister **Edith May Chisholm** who joined the S.I.U. on March 20, 1968 passed away on August 14, 2007 at age 92. She worked on the Whitefish Bay and her last vessel the Black Bay.



Consoeur Edith May Chisholm qui s'est jointe au S.I.U. le 20 mars 1968 est décédée le 14 août 2007 à l'âge de 92 ans. Elle a travaillé à bord du Whitefish Bay et de son dernier navire le Black Bay.

Sister **Mary E. Mozga** who joined the S.I.U. on April 7, 1957 passed away on August 18, 2007 at age 87. She worked on the Ralph Misener and last vessel the John B. Aird.



Consoeur Mary E. Mozga qui s'est jointe au S.I.U. le 7 avril 1957 est décédée le 18 août 2007 à l'âge de 87 ans. Elle a travaillé à bord du Ralph Misener et de son dernier navire le John B. Aird.

Brother **Ralph Croucher** who joined the S.I.U. on July 2nd, 1973 passed away on October 8th, 2007 at age 34. He worked on the Stadacona and his last vessel the Tadoussac.



Confrère Ralph Croucher qui s'est joint au S.I.U. le 2 juillet 1973 est décédé le 8 octobre 2007 à l'âge de 34 ans. Il a travaillé à bord du Stadacona et de son dernier navire le Tadoussac.

Brother **Charles Michael Grant** who joined the S.I.U. on July 14th, 1949 passed away on October 11th, 2007 at age 93. He worked on the Ralph Misener and his last vessel the Federal Offshore.



Confrère Charles Michael Grant qui s'est joint au S.I.U. le 14 juillet 1949 est décédé le 11 octobre 2007 à l'âge de 93 ans. Il a travaillé à bord du Ralph Misener et de son dernier navire le Federal Offshore.

Brother **William Blackburn** who joined the S.I.U. on March 30th, 1977 passed away on October 15th, 2007 at age 53. He worked on the James Transport and his last vessel the Amelia Desgagnes.



Confrère William Blackburn qui s'est joint au S.I.U. le 30 mars 1977 est décédé le 15 octobre 2007 à l'âge de 53 ans. Il a travaillé à bord du James Transport et de son dernier navire le Amelia Desgagnes.

Brother **Jacques Pedneault** who joined the S.I.U. on July 18th, 1972 passed away on December 8th, 2007 at age 63. He worked on the Huntley and his last employer was Ocean Navigation.



Confrère Jacques Pedneault qui s'est joint au S.I.U. le 18 juillet 1972 est décédé le 8 décembre 2007 à l'âge de 63 ans. Il a travaillé à bord du Huntley et son dernier employeur a été Ocean Navigation.

Brother **Marvin Miller** who joined the S.I.U. on July 10th, 2002 passed away on December 19th, 2007 at age 28. He worked on the Algosoo and his last vessel the Algoport.



Confrère Marvin Miller qui s'est joint au S.I.U. le 10 juillet 2002 est décédé le 19 décembre 2007 à l'âge de 28 ans. Il a travaillé à bord du Algosoo et de son dernier navire le Algoport.

Brother **Winston Cramer** who joined the S.I.U. on February 23th, 1961 passed away on December 23rd, 2007 at age 76. He worked on the Sir James Dunn and his last vessel the Maple Glen.



Confrère Winston Cramer qui s'est joint au S.I.U. le 23 février 1961 est décédé le 23 décembre 2007 à l'âge de 76 ans. Il a travaillé à bord du Sir James Dunn et de son dernier navire le Maple Glen.

Brother **John Abbott** who joined the S.I.U. on September 30th, 2007 passed away on January 3rd, 2008 at age 52. He worked for Coastal Shipping.



Confrère John Abbott qui s'est joint au S.I.U. le 30 septembre 2007 est décédé le 3 janvier 2008 à l'âge de 52 ans. Il a travaillé pour la compagnie Coastal Shipping.

Brother **Armand J. Vautour** who joined the S.I.U. on July 7th, 1959 passed away on January 9th, 2008 at age 78. He worked on the Sea Transport and his last vessel the English River.



Confrère Armand J. Vautour qui s'est joint au S.I.U. le 7 juillet 1959 est décédé le 9 janvier 2008 à l'âge de 78 ans. Il a travaillé à bord du Sea Transport et de son dernier navire le English River.

Brother **Alexander Noel** who joined the S.I.U. on April 1st, 1963 passed away on January 27th, 2008 at age 88. He worked on the Frankcliffe and his last vessel the Carol Lake.



Confrère Alexander Noel qui s'est joint au S.I.U. le 1 avril 1963 est décédé le 27 janvier 2008 à l'âge de 88 ans. Il a travaillé à bord du Frankcliffe et de son dernier navire le Carol Lake.

Brother **Frederick Pagacz** who joined the S.I.U. on August 31st, 2005 passed away on February 8th, 2008 at age 41. He worked for Transport Umialarik.



Confrère Frederick Pagacz qui s'est joint au S.I.U. le 31 août 2005 est décédé le 8 février 2008 à l'âge de 41 ans. Il a travaillé pour la compagnie Transport Umialarik.

Brother **Elphege Champoux** who joined the S.I.U. on July 4th, 1985 passed away on February 13th, 2008 at age 77. He worked on the L. Rochette his entire career.



Confrère Elphege Champoux qui s'est joint au S.I.U. le 14 juillet 1985 est décédé le 13 février 2008 à l'âge de 77 ans. Il a travaillé à bord du L. Rochette durant toute sa carrière.

Brother **Jean Guy Bedard** who joined the S.I.U. on April 13th, 1956 passed away on March 7th, 2008 at age 72. He worked on the J.N. McKay and his last employer was Ocean Navigation.



Confrère Jean Guy Bedard qui s'est joint au S.I.U. le 13 avril 1956 est décédé le 7 mars 2008 à l'âge de 72 ans. Il a travaillé à bord du J.N. McKay et son dernier employeur fut Océan Navigation.

Brother **Leonard Nattress** who joined the S.I.U. on May 2nd, 1949 passed away on March 15th, 2008 at age 84. He worked on the Battleford and his last vessel the Scott Misener.



Confrère Leonard Nattress qui s'est joint au S.I.U. le 2 mai 1949 est décédé le 15 mars 2008 à l'âge de 84 ans. Il a travaillé à bord du Battleford et de son dernier navire le Scott Misener.

Brother **Fernand Banville** who joined the S.I.U. on June 2nd, 1964 passed away on April 1st, 2008 at age 81. He worked on the Sieur D'amour and his last vessel the Camille Marcoux.



Confrère Fernand Banville qui s'est joint au S.I.U. le 2 juin 1964 est décédé le 1 avril 2008 à l'âge de 81 ans. Il a travaillé à bord du Sieur D'amour et de son dernier navire le Camille Marcoux.

Brother **Stephen Lewis** who joined the S.I.U. on May 7th, 1974 passed away on April 4th, 2008 at age 71. He worked on the Trois Doc and his last vessel the Le Chene 1.



Confrère Stephen Lewis qui s'est joint au S.I.U. le 7 mai 1974 est décédé le 4 avril 2008 à l'âge de 71 ans. Il a travaillé à bord du Trois Doc et de son dernier navire le Le Chene 1.

Brother **Maurice Desmarais** who joined the S.I.U. on July 7th, 1978 passed away on April 7th, 2008 at age 51. He worked for Quebec and Ontario Transport and his last vessel the Ferbec.



Confrère Maurice Desmarais qui s'est joint au S.I.U. le 7 juillet 1978 est décédé le 7 avril 2008 à l'âge de 51 ans. Il a travaillé pour la compagnie de Québec et Ontario Transport et de son dernier navire le Ferbec.

Brother **Ronald Joseph Arseneau** who joined the S.I.U. on May 27th, 1965 passed away on April 20th, 2008 at age 70. He worked on Gulf Transport and his last vessel was the Atlantic Erie.



Confrère Ronald Joseph Arseneau qui s'est joint au S.I.U. le 27 mai 1965 est décédé le 20 avril 2008 à l'âge de 70 ans. Il a travaillé à bord du Gulf Transport et de son dernier navire l'Atlantic Erie.

Brother **John MacMullin** who joined the S.I.U. on June 20th, 1960 passed away on April 21st, 2008 at age 74. He worked on the Michipicoten and his last vessel the Tarantau. Brother MacMullin served as Union organizer.



Confrère John MacMullin qui s'est joint au S.I.U. le 20 juin 1960 est décédé le 21 avril 2008 à l'âge de 74 ans. Il a travaillé à bord du Michipicoten et de son dernier navire le Tarantau. Confrère MacMullin a servi à titre d'officiel du Syndicat.

Sister **Jean Agnes Hann** who joined the S.I.U. on October 30th, 1974 passed away on April 29th, 2008 at age 74. She worked on the Westdale and her last vessel the Frankcliffe Hall.



Consoeur Jean Agnes Hann qui s'est jointe au S.I.U. le 30 octobre 1974 est décédée le 29 avril 2008 à l'âge de 74 ans. Elle a travaillé à bord du Westdale et de son dernier navire le Frankcliffe Hall.



Mike GIVEN

PORT AGENT



AGENT DE PORT

Plenty of jobs available

A late lay-up combined with an early fit out led many members to take extra time off this spring. This was good news for members sailing as relief as they had many jobs to pick from.

Training paid off for several of our members who participated in the Galley Management course offered through the Seafarers' Training Institute. They were able to take what they learned there to move up from 2nd Cook to Chief Cook.

The same has been true for those who participated in the AB training as several positions on the training ships have been available.

All companies now require copies of your certificates before they will accept anyone for employment. This makes it very important to bring all your documents with you when you come to the hall to ship out. With the ever changing Transport Canada regulations it is also important that you

ensure all your certificates are valid and that you have all the necessary requirements for your rating.

ITF

Owners of the rustbuckets that fly a flag of convenience rely on fear and intimidation to control their crews. The seafarers are told that trouble makers will be dealt with harshly and by trouble makers they mean anyone who stands up for their rights. They face threats of dismissal, blacklisting and even threats of violence. Thousands of miles away from home many of these seafarers turn to the only help available to them, the ITF.

This was the case with the MV Antikeri a Greek owned Malta registered ship. The crew's wages are only about half of what ITF agreements pay. Even the Captain was reluctant to co-operate because the company had told him he would be

in trouble if he gave the ITF any information. With the crew afraid to complain the ITF took over and complained on their behalf. Letters were sent to the owners and charterers informing them that the ITF knew what they were doing and would be doing everything in their power to ensure they sign an ITF approved CBA. This ship will now be subject to action by ITF inspectors world wide. The ship will be returning to the lakes soon and hopefully a collective agreement will be signed.

The ITF has started a new program to help improve safety aboard FOC vessels. A DVD entitled "Working Together for Safety Onboard" will be distributed to ships by ITF inspectors. The DVD offers information on how to develop safety committees and how to report unsafe conditions. This is just one of a long list of initiatives made by the ITF to improve the working conditions of seafarers around the world.

Abondance d'emplois disponibles

Le dégréage tardif et la reprise hâtive des activités ont incité plusieurs membres à prendre un peu de repos ce printemps, créant d'excellentes opportunités d'emplois de relève.

Des membres qui ont participé aux cours de gestion du commissariat offerts par l'Institut de formation des marins en ont grandement bénéficié en élevant leur classification de cuisinier en second à chef cuisinier. Les membres qui ont suivi les cours de matelot qualifié ont également profité d'excellentes opportunités d'emploi.

Toutes les compagnies exigent maintenant des copies de vos certificats avant de vous embaucher. Il est donc très important d'apporter tous les documents pertinents au moment de vous présenter à la salle d'embauche. En raison des changements de règlements de Transport Canada, il est important d'assurer que vos certificats sont valides et que vous rencontrez toutes les exigences de votre classification.

ITF

Les propriétaires de rafiots naviguant sous pavillon de complaisance utilisent la peur et l'intimidation pour contrôler leurs équipages. Ils avisent les marins que les fauteurs de trouble seront punis sévèrement, incluant tous les marins qui défendent leurs droits. Les marins font

face à des congédiements, à voir leur nom sur la liste noire et même à des menaces de violence. À des milliers de milles de leur foyer, ces marins se tournent alors à leur seule possibilité d'aide, l'ITF.

Telle était la situation qui régnait à bord du MV Antikeri, un navire grec enregistré à Malte. Les marins recevaient la moitié des salaires prévus aux ententes prises avec l'ITF. Le capitaine hésitait toutefois à coopérer après avoir été menacé de représailles s'il donnait des renseignements à l'ITF. L'équipage ayant peur de parler, l'ITF est intervenu en leur faveur. Des lettres ont été transmises aux armateurs et aux affrêteurs du navire les informant que l'ITF connaissait la situation à bord et que tous les efforts seraient faits pour qu'une convention collective soit signée. Les inspecteurs de l'ITF à travers le monde en ont été informés et nous attendons le retour du navire sur les Grands Lacs.

Un nouveau programme intitulé « Travaillons ensemble pour la sécurité à bord » a été institué par l'ITF. Disponible sur disque DVD, il sera distribué sur tous les navires par les inspecteurs de l'ITF.

Le programme indique comment former des comités de sécurité et faire rapport de conditions à risque et n'est qu'une des nombreuses initiatives de l'ITF dans le but d'améliorer les conditions de travail des marins à travers le monde.

Canadian ITF Inspectors meet foreign vessels seafarers



Les inspecteurs canadiens de l'ITF rencontrent des marins à bord de navires étrangers





Doris Naud, Ken Fayter, Benito Golveque



Herman Keeping, David Buckland, Joshua Payne, Bonifacio Develos, Michael Morrisette, Edward Chiasson, Bryce Swan, Clyde Chant, Robert Beaulieu, Jacques Paradis, Daniel Campbell, James Gerrow, James Martin



Guy Rocheleau, Jocelyn Tremblay, Guy Gosselin, Gustavo Millacet



Serge Girard, Marius Perreault, Vojin Stropin, Augustin Oriel



Haniff Jafralie, Penelope Kukta



Greg Demydczuk, Robert Jenkins, Carlos Dias, Tony Pheron, Christopher Derraugh



Craig Boland, John Morris, Dion Rose, Andrew Pike, Jeremy Elson



Zhivko Popov, Christine Jobin, Nawalage Senanayake



Dave Gagnon, Rocco Leone



Jean Luc Boudreault, Blair Cantwell, Edward Sutherland



Patrice CARON

PORT AGENT'S REPORT

RAPPORT DE L'AGENT DE PORT



Early Shipping Season

Port of Montreal

All vessels fitted out just before the opening of the Seaway. Only the Sauniere stayed longer in port for refit due to a later lay up. Crew coming back to their vessels found lots of snow on the deck compared to previous years. Additional crews were called from the hall to help clear the decks and help prepare the vessel.

The Montreal Hiring Hall received job calls for all ratings. This should be another excellent shipping season for all S.I.U. members.

Dragage St-Maurice

Dragage St Maurice employees met with the port agent at the opening of the 2008 season and the problems reported by the crew were discussed with management. It became obvious that most problems result from poor communications between crewmembers and supervisors.

We expressed our concerns to the Company to make the supervisors aware of the respective obligations of the Union and the Company.

Members can expect a much better season in 2008.

ITF Report MSC Trinidad detained

On April 24, 2008, at 23:55 hour, the 3rd engineer Domingo Silva relieved the 4th engineer while the vessel was at sea, a few miles inside Canadian waters. Fifty minutes later, the 3rd

engineer contacted the Chief Engineer to let him know he was shutting off the sludge pump.

This is how started the investigation on alleged pollution by the MSC Trinidad, a FOC vessel registered in Panama and owned and operated by the Greek company Technomar. On Monday April 28 at night, the vessel docked in Montreal and the 3rd Engineer immediately called the ITF Inspector to report the vessel had pumped out more than 25 tons of oily waste in Canadian waters. The next morning, the ITF Inspector met with the 3rd engineer and four witnesses and all were in agreement that the Chief Engineer had asked the engineer to start the sludge pump to get rid of oily waste in Canadian waters. They had pictures and video as proof and agreed to go ahead and testify under oath, in the presence of RCMP officers and Transport Canada officials.

The Company representative and the Master tried in vain to muzzle the seafarers by attempting to destroy their credibility. They accused the seafarers of sabotage in the engine room while they were all sitting in a room on the Captain's deck. The Master made several attempts to force the seafarers to sign documents, day and night, such as resignation letters and incriminating letters. The Master and the Company representative denied access to the ITF Inspector. The Master did all he could to prevent the seafarers from going ashore. He also stated to the ITF Inspector he would ensure those seafarers would be blacklisted for life. Fortunately, the ITF was able to set in motion a full plan to get the five seafarers paid and repatriated. We spoke with the ITF Inspector in the Philippines and he will take care of these seafarers.

Transport Canada has a \$500,000 CAN bond on the vessel and the investigation is still going on in Montreal where the vessel is still sitting. The Transport Canada investigation is expected to take a few months to unfold.

Have a good and safe season.

Début hâtif de la saison

Port de Montréal

Tous les navires ont été gréés avant l'ouverture de la Voie maritime sauf le Saunière dont la remise en état a été retardée lorsque le navire a prolongé ses activités l'an dernier. Les équipages ont retrouvé leurs navires recouverts de neige par rapport aux années précédentes. La salle d'embauche a délégué des équipes additionnelles afin d'aider au nettoyage des ponts et à la préparation des navires.

La salle d'embauche a reçu des offres d'emploi dans toutes les classifications. Les membres du S.I.U. devraient connaître un autre excellente saison.

Dragage St-Maurice

Les employés de Dragage St-Maurice ont rencontré l'agent de port à l'ouverture de la saison et les problèmes qu'ils ont soulevés ont été discutés avec la direction. Il devint évident que la plupart des problèmes résultaient de mauvaises communications entre les membres d'équipage et les superviseurs. Nous avons exprimé nos préoccupations à la Compagnie afin que les superviseurs soient conscients des obligations respectives du Syndicat et de la Compagnie.

Les membres peuvent s'attendre à connaître une meilleure saison en 2008.

Rapport ITF Le MSC Trinidad est retenu

Le 24 avril 2008 à 23h55, le troisième mécanicien breveté Domingo Silva prit la relève du quatrième mécanicien alors que le navire naviguait à quelques milles à l'intérieur des eaux

canadiennes. 50 minutes plus tard, le 3e mécanicien avisait le chef mécanicien qu'il mettait la pompe à boues hors fonction.

Ces événements ont conduit à l'enquête sur la pollution alléguée par le MSC Trinidad, un navire FOC sous registre de Panama et appartenant et exploité par Technomar, une compagnie de Grèce. Le soir du 28 avril, le navire a accosté à Montréal et le 3e mécanicien a communiqué avec l'inspecteur ITF et a rapporté que le navire avait relâché plus de 25 tonnes de déchets d'hydrocarbure en eaux canadiennes. Le lendemain, l'inspecteur ITF rencontrait le 3e mécanicien et quatre témoins qui confirmaient que le chef mécanicien avait demandé au mécanicien de mettre en marche la pompe à boues afin de se débarrasser des déchets d'hydrocarbure en eaux canadiennes. Ils avaient des photos et un vidéo et acceptaient de témoigner sous serment en présence d'agents de la GRC et d'officiels de Transport Canada..

Le représentant de la Compagnie et le Capitaine tentèrent de faire taire les marins et de détruire leur crédibilité. Ils accusèrent les marins de sabotage dans la salle des machines alors que ceux-ci étaient dans une salle sur le pont du capitaine.

Le capitaine tenta de forcer les marins à signer divers documents tels que des lettres incriminantes et de résignation. Le capitaine et le représentant de la compagnie refusèrent tout accès à l'inspecteur ITF. Le capitaine tenta par tous les moyens d'empêcher les marins de se rendre à terre. Il déclara à l'inspecteur ITF qu'il assurerait que ces marins seraient sur la liste noire. Heureusement, grâce aux efforts de l'ITF, les marins ont reçu leurs salaires et ont été rapatriés. Nous avons communiqué avec l'inspecteur ITF aux Philippines et il s'occupera de ces marins.

Transport Canada a une caution de 500 000 \$ CA sur ce navire et l'enquête se poursuit à Montréal où le navire est retenu. L'enquête de Transport Canada pourrait se prolonger durant quelques mois.

Profitez d'une bonne saison en toute sécurité.



Danny Girard, Miles Fullum, Simon Giasson, Bonifacio Seridio



Lee Surette, Desmond Downton, Jason Osmond, Percy Ingram



Harken



Randy Carleton



Jeff Webster



Danny Grierson



Matt Gillespie



Derek Bird



Nick Uytdehaig



Marshall Pringle, Cory Johnson

SCIC



Jim Given, Glen Steel, Paul Isserlis



Steve Colby

Lafarge



Robert Juneau, Doug Mitchell



Michael LeBrun, Michel Morin



Ryan Bergeron, Matt MacKay-Dunn

SMIT



Marc Lademann



Tom Whitear



Helen Hill

Cates



Rhett Martin, Mike Lucarz



Jeff White



David CROCKETT

PORT AGENT WEST COAST

PORT AGENT WEST COAST

AGENT DE PORT CÔTE OUEST
AGENT DE PORT CÔTE OUEST



NTCL getting ready for another great season

Northern Transportation Company Ltd (NTCL) has started calling employees back to ready the vessels for another season.

Due to cold conditions, this year is a late start for the second year in a row. Hopefully the weather will allow all of the freight to be delivered on time and see our members get a full five months of work, as well as have the vessels return to their home ports as we would like to have a contact visit this year. 2008 also brings wage negotiations to the table starting in the fall, so members' proposals should be sent to S.I.U. Executive Vice-President Michel Desjardins at Headquarters.

Seaspan

As of May and June this year eight SIU deckhands will have successfully completed their Mates and 150 tonne masters tickets and will most likely start their on-tug training in the months to come. Having said that eight more SIU deckhands have just started their Mates and Masters course at Pacific Marine Training Institute and we'll be checking on their progress in the near future. Congratulations are in order to these newly selected Captains.

Seaspan deckhand training was a go for our members this year. The course met all the criteria for success in said training. Members interested in Seaspan

deckhand training must make application at the Vancouver Hiring Hall.

Seaspan Coastal Intermodal

Fall of 2008 brings on contract negotiations with SCIC. Please be sure to have your proposals in by August 2008 written and mailed to the Vancouver hall. We will be sure a negotiating committee is formed during our contact visits in the months to come.

FRPD

As at the time of this article the Fraser Titan was to be prepared for a sailing date of May 15th for the purpose of emergency dredging in the Fraser River. The dredge is ready for service but has yet to start her season. Some of our members worked straight through the repairs.

Harken & Jones

Regardless of the forest sectors state in British Columbia i.e.; Western Forest Products, layoffs, and the closing of Harmac mill, our contracts with Harken Towing and Jones Marine Services are operating at a steady pace but the diversification of these companies will keep them going well into the future.

Around the Ports

This spring, a fire broke out on the fishing vessel M/V Ocean Selector in Vancouver Harbour. Cates tugs with S.I.U. deckhands Dave Cannon and Justin Brown responded immediately. Deckhand Scott Toebosch stood by all night to monitor the situation.

As the vessel burned on into the next morning, a crew change was made and deckhands Rhett Martin and Dan Muir took over.

Seaspan's Captains and the S.I.U. deck crews of those tugs involved in the incident were praised by the Vancouver Port Authority and the fire departments of City of Vancouver and North Vancouver District.

On behalf of the S.I.U., we would like to commend our deckhands' efforts in the handling of an extremely dangerous situation. Well done brothers!

S.I.U. member Chad Helmer, in between working relief, has found the time and energy to start his own fishing charter business. Chad's Fishing Charters stems from a long line of fishing guides.

Chad himself is a third generation guide who has been taught the ways of the rivers by his father and grandfather and combined they have over 90 years experience fishing the Fraser Valley.

Safe sailing.

S.I.U. Members get their Captain's License *Des membres du S.I.U. obtiennent leur licence de Capitaine*



In front/à l'avant : Scott Mosterd, Nigel Davis
In back/à l'arrière : Dan Rezanson, Kevin Cherney, Tom Wishart, Jason Woods
Absent/absents : Jay Melnuik, Darren Kohl



Peter Soczynski, Sean Bridge, David MacCallum, Zak Jordan, Ian Carlisle, Scott Toebosch, Dallas Reis, Orin Hubert

NTCL se prépare pour une autre excellente saison

Northern Transportation Company Ltd (NTCL) rappelle ses employés pour la remise en état des navires. En raison du froid, la reprise des activités est retardée pour une deuxième année consécutive. Il faut espérer que la température permettra de livrer les cargaisons, que nos membres connaîtront une pleine saison et que les navires retourneront à leur port nous permettant de rencontrer les équipages.

Des négociations sont prévues pour l'automne et les membres peuvent transmettre leurs propositions au Vice-président exécutif Michel Desjardins aux Quartiers Généraux du Syndicat.

Seaspan

En mai et juin, huit préposés au pont du S.I.U. ont complété avec succès leur cours d'officier avec brevet de capitaine 150 tonnes au Pacific Marine Training Institute et ils débiteront leur formation à bord de remorqueurs au cours des prochains mois. Ils sont suivis en juin d'un autre groupe de huit membres. Nous félicitons les nouveaux capitaines.

Les cours de formation pour préposé au pont offerts par Seaspan répondaient à tous les critères pour en assurer le succès. Les membres désireux de s'inscrire à ces cours offerts par Seaspan doivent présenter leur

demande d'inscription à la salle d'embauche de Vancouver.

Seaspan Coastal Intermodal

Des négociations de conventions auront lieu cet automne avec SCIC. Veuillez transmettre vos propositions à la salle d'embauche de Vancouver pas plus tard qu'en août. Un comité de négociation sera formé lors de notre prochaine visite.

FRPD

Le Fraser Titan se prépare à entreprendre des travaux urgents de dragage sur la rivière Fraser. Le navire n'a pas encore été en activité cette année mais quelques membres ont travaillé sans arrêt pour effectuer des travaux requis à bord.

Harken et Jones

Malgré certains contretemps en Colombie-Britannique tels que Western Forest Products, des mises à pied et la fermeture de la scierie Harmac, tout marche rondement chez Harken Towing et Jones Marine Services. La diversification de ces compagnies augure favorablement pour l'avenir.

Autour du port

Lorsqu'un incendie s'est déclaré à bord du bateau de pêche Ocean Selector dans le port de Vancouver, les préposés au pont Dave Cannon et Justin Brown ont répondu immédiatement à bord de remorqueurs Cates. Confrère Scott Toebosch a veillé toute la nuit afin de surveiller la situation.

Le lendemain matin, les préposés au pont Rhett Martin et Dan Muir ont pris la relève. Les capitaines de Seaspan et les membres du S.I.U. qui sont intervenus ont reçu des félicitations de l'Administration portuaire de Vancouver et des services de lutte contre l'incendie de la ville de Vancouver et du district de North Vancouver.

Au nom du S.I.U., nous félicitons nos confrères pour leur intervention dans une situation extrêmement dangereuse. Félicitations à nos confrères.

Confrère Chad Helmer, dans ses moments libres, a trouvé le temps et l'énergie de créer sa propre entreprise de pêche récréative.

Chad est un guide de troisième génération qui a appris les secrets des rivières de son père et de son grand-père. Les trois générations totalisent 90 ans d'expérience dans le domaine de la pêche récréative dans la vallée de la rivière Fraser.

Bonne saison et travaillez prudemment.



Désirée GRALEWICZ



SECRETARY-TREASURER'S REPORT

RAPPORT DE LA SECRÉTAIRE-TRESORIERE

Have you received your
Income Tax Receipt???

If not, contact the Records Department and we will send you a duplicate receipt.
A significant number of Income Tax Receipts have been returned to us by Canada Post because members have neglected to advise the Records Department of their address change.
We have enclosed in this issue of the Canadian Sailor, a bilingual Change-of-Address form. This form is pre-addressed and does not require any postage. Please fill out the information required and drop it in any Canada Post mailbox.

Avez-vous reçu votre Reçu
pour Fins d'Impôt ???

Sinon, veuillez communiquer avec le Service des Dossiers et nous vous transmettrons un duplicata.
Un grand nombre de Reçu pour Fins d'Impôt nous ont été retournés par Postes Canada parce que des membres ont négligé d'aviser le Service des Dossiers de leur changement d'adresse.
Vous trouverez dans cette édition du Marin Canadien, un formulaire de changement d'adresse. Pré-adressé, le formulaire ne requiert aucun affranchissement. Vous n'avez qu'à le compléter et le glisser dans une boîte à lettres de Postes Canada.

ADAMS ROBERT
AIRHARDT WILLIAM
ALVAREZ SUAREZ
ARSENAULT OLIVIER
ATELEVICH RODNEY
AUCOIN BERNIE
BACKMAN DAVID
BEAUCHAMP SEBASTIEN
BEGIN MARC
BELAND GUY
BELLEMARE MELANIE
BIXBY DOUGLAS
BOIS NANCY
BOLAND GERARD
BOUFFARD CARL
BOUILLON EDOUARD
BOURGEOIS GHISLAINE
BOURQUE MARCEL
BRANTON EDWARD
BRINSTON MICHAEL
BRISEBOIS CLAUDE
BUSSEY BRADLEY
BUTLER CHRIS
BYRNE GARY
CAVANAGH DAVE
CHAVIGNOT GAELE
CHAYTOR DANIEL
CHIASSON YVES
CHRISTOFFERSON HENDRIK
COLE CHRISTA LEE
CONWAY VIVIANNE
COULOMBE YOLAND
CROW JOE
DALLEY JUSTIN
DALTON SHAWN
DECHAMPLAIN JOHANNE
DEHOOP MARTIN JOHN
DELORME FRANCOIS
DESLAURIERS JULIEN
DION MARTIN

DUSSEAUT MARIE CLAIRE
EDDIANI ABDELGHAFOR
ELEMENT JEAN ROBERT
ELSON JEREMY
ENEVER MICHAEL
FARRELL BRIAN
FILLIER CHAD
FINKBEINER MATTHEW
FORTIN MAURYL
FOURNIER GEORDIE
FRASER DERICK JEROME
FREAKE ALEX
GADD JORDAN
GAGNON ALEXANDRE
GIRARD CHRISTIAN
GRUBEN JASON D
HADAJ WADII
HALL CODY
HARNETT NIGEL
HEMEON SHANE
HENSBEER BRADLEY
HICKEY ROGER
HOFMARKS BRANDON
HORLYCK RYAN
HOYLES GARY
ISSERLIS PAUL CLARK
IVANY GEORGE
JEWELL JAY
JOURDAIN MICHEL
KARDACH VLADISLAV
KEIM NEIL CHRISTIAN
KENNY DAVID
KENNY WILLIAM
KIRCHLECHNER ALEESA
KLEPOV ALEXEY
KNEE STEVEN
LACROIX ERIC
LAFONTAINE ANNE
LAFRANCE MARC ANTOINE
LAJOIE CARL

ANGEVIN DANIEL
ANGLAIS MARTIN
LAPOINTE OLIVIER
LAVOIE NICOLE
LEBLANC CYRIL BERNARD
LEFEBVRE DOUG
LEONARD KEITH
LETOURNEAU MARIO
LETOURNEAU YVES
LOGAN DON
MACCABE CHRISTOPHER BRIAN
MACKENZIE SHANE
MARCHAND GUILLAUME
MARTIN ROBERT
MARTINICK J
MASSE MARIE-CHRISTINE
MCCARTHY PAUL
MCGRAW BERNARD
MENARD MADELEINE
MEUNIER GREGORIE
MICHAUD MARTIN
MITCHELL CHRISTOPHER
MOLLOY STEEVE
MORRELL ROBERT JR
MORRIS JOHN
MULLIGAN GREG
MULROONEY AARON
MULROONEY ADAM
NELSON ROBERT
NIERMANN PETER
NOLAN AMBROSE
NORMAN ROBIN
O'BRIEN DANIEL
ORAM JEFFREY
OSMOND JONATHAN
OUELETTE JEAN SEBASTIEN
OUELLET ROXANE
PARE-BEAUCHEMIN REMI
PAUL CHRISTOPHE
PEREBOOM VINCENT

PERRY RICKY
PICCO JONATHAN
PIKE ANDREW
POPE KEVIN
POWER CHRISTOPHER
POWER MATTHEW
QUINN FRANK
REDDY BARRY
ROBERTS GLEN
ROBERTS JOSEPH
ROON S
ROPSON JUSTIN
SAMUEL MATHIEU
SANTIAGO GERARD
SAUVE JULES
SHEPARD DANIEL
SMITH MATTHEW
SMITH REG
SOLANGE LAURENT
ST-GERMAIN FRANCE
STOKES WHITEFIELD
STURGE SHELDON
SZOPINSKI MALGORZATA
MARGARET
THEORET STEPHANIE
THURSTON TROY
TIMMONS JEAN
TOUBAL TARIK
VACHON JONATHAN
VANSTAALDUINEN CAM
WADMAN MARK
WALSH ANDREW
WALSH DAVID
WALSH ROBERT
WATTERS DAVID ANTHONY
WHITFORD MALCOLM
WILLMOTT MATTHEW
WILSON PHILIP
WILSON ROBERT
WILSON-REYES ALFRED

JUNE 2008 JUIN

THE CANADIAN

SAILOR

Seafarers' International Union of Canada

Syndicat International des Marins Canadiens

MARIN

CANADIEN

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 Tél (604) 687-6699 Fax (604) 687-6897
--	--	---	--	--	--

THE CANADIAN SAILOR

16

LE MARIN CANADIEN