

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. 1

MARCH / MARS
2008

McKeil's Kathryn Spirit Crew Go S.I.U.

The Canadian Industrial Relations Board has granted union certification to employees on the McKeil vessel Kathryn Spirit.

After a successful organising drive, which saw the majority of employees sign S.I.U. pledge cards, negotiations for a first collective agreement are set to begin.

With word of the unionization of the McKeil vessel Kathryn Spirit spreading among employees, the SIU has received numerous calls from McKeil crews employed on tugs and barges.

These employees are very interested in hearing how joining the SIU can benefit them as seafarers. It seems the ice has been broken with the Kathryn Spirit and McKeil employees are now prepared to join the SIU and be represented by Canada's largest and strongest Maritime Union.

SIU organisers will be contacting all employees working for McKeil over the next month and we urge you to follow suit with your fellow seafarers on the Kathryn Spirit and join the ranks of the Seafarers International Union of Canada. Together we are stronger.



L'équipage du Kathryn Spirit de McKeil se joint au S.I.U.

Le Conseil canadien des relations industrielles a accordé l'accréditation syndicale aux employés du Kathryn Spirit de McKeil.

Après une campagne réussie de syndicalisation qui a vu la majorité des employés signer un formulaire de demande d'adhésion au S.I.U., les négociations pour une première convention collective devraient débuter sous peu.

À la suite de l'annonce de la syndicalisation de l'équipage du Kathryn Spirit de McKeil parmi des employés, le S.I.U. a reçu plusieurs appels de marins travaillant sur les remorqueurs et les barges de McKeil.

Ces travailleurs veulent savoir comment leur adhésion au S.I.U. peut leur être

profitable. Tout indique que l'initiative des employés du Kathryn Spirit a créé un impact et les employés de McKeil sont maintenant prêts à se joindre au S.I.U. et à être représentés par le plus important syndicat maritime au Canada.

Les recruteurs du S.I.U. communiqueront avec tous les employés de McKeil au cours du mois prochain et nous vous encourageons à imiter vos confrères marins du Kathryn Spirit et à vous joindre au Syndicat International de Marins Canadiens.

Ensemble, nous sommes plus puissants.



2008 brings excellent news to S.I.U. members

As members return to work for the start of the new season, they have every reason to look forward to another excellent shipping season. Companies under contract with the S.I.U. have fitted out their vessels in early spring and expect to keep them in operation for the whole season.

Moreover, the announcements over the past few weeks by Canada Steamship Lines, Algoma Central Marine and Groupe Desgagnés that they are pursuing their fleet upgrading programs, means that our members will continue to enjoy excellent opportunities to get good steady jobs.

Another new vessel going into operation

Great Lakes Feeder Lines is a new company under contract with the S.I.U.; it operates modern multi-purpose vessels crewed by the S.I.U. under the Canadian flag. By operating short-sea shipping vessels on the St. Lawrence Seaway and the Great Lakes, the Company's objective is to add competitive

capacity to the system capable of carrying a multitude of cargoes.

The Canadian Shipping Industry is doing well

These announcements are good indications on the state of the Canadian Maritime Industry. Canadian shipowners have developed new markets and ship a wide variety of cargoes. Lake vessels now run steadily from March to December and many trade year-round.

Over the past few years, companies have been, wisely, re-investing some profits in new builds and the upgrading of their fleets, which will keep our members employed for years to come.

S.I.U. members' contribution is important

Members deserve to be congratulated and to benefit from their good performance. Through the excellent training they have received over the years, they have upgraded their skills and they work safely and

efficiently.

Again this winter, many members have attended training and upgrading courses offered by the Seafarers' Training Institute. These members deserve congratulations for having taken time during the winter months to attend these courses.

S.I.U. members will benefit from the excellent training they received from professional instructors at the best training institutes in Canada and will have greater opportunities in the Shipping Industry.

Reports received from members who attended the training courses were very positive, with the quality of the courses and the professionalism of the instructors.

Long-term agreements have created stability

The success enjoyed by the companies under contract with the S.I.U. can be attributed in large part to the stability made possible by the long-term agreements in effect with these companies.

Companies know they can count

on a motivated workforce and at the same time, S.I.U. members can plan for the future and enjoy the stability and security offered by long-term agreements and job security.

Members we meet in the hiring halls and at the annual winter membership meetings in Newfoundland and Cape Breton say they are proud of the stable environment provided by long-term agreements.

They are proud of their collective success as members of the Brotherhood of the Sea and the benefits of being S.I.U. members.

As we get ready for the new season, we remind members of their important contribution to the success enjoyed by the Canadian Maritime Industry.

Be proud of the excellent reputation you have earned through your hard work and your dedication to do your work safely and efficiently. Work carefully to ensure your safety and the safety of other crewmembers.

Enjoy an excellent season.

2008 apporte d'excellentes nouvelles aux membres du S.I.U.

Alors que les membres retournent au travail pour le début de la nouvelle saison, ils ont toutes les raisons de prévoir une autre excellente saison de navigation. Les Compagnies sous contrat avec le S.I.U. ont gréé leurs navires et prévoient les exploiter durant toute la saison.

De plus, Canada Steamship Lines, Algoma Central Marine et Groupe Desgagnés ont annoncé récemment qu'elles poursuivent leurs programmes de renouveau de leurs flottes ce qui signifie que nos membres continueront à apprécier d'excellentes opportunités d'obtenir de bons emplois.

Un nouveau navire mis en service

Great Lakes Feeder Lines est une nouvelle compagnie sous contrat avec le S.I.U. Cette Compagnie exploite des navires polyvalents et modernes avec équipages du S.I.U. sous pavillon canadien.

En assurant un service de transport maritime à courte distance sur le St-Laurent et les Grands Lacs, la Compagnie a pour objectif d'offrir une capacité concurrentielle dans le transport de cargaisons variées.

L'industrie maritime du Canada se porte bien

Ces annonces par les compagnies indiquent clairement la vitalité de l'industrie maritime canadienne. Les armateurs canadiens ont développé de nouveaux marchés et transportent

une grande variété de cargaisons. Les navires des Grands Lacs sont exploités de mars à décembre et plusieurs sont en activité tout au long de l'année.

Au cours des dernières années, les compagnies ont sagement réinvesti des bénéfices dans de nouveaux navires et la remise en état de leurs flottes, qui assureront des emplois à nos membres pour des années à venir.

La contribution des membres du S.I.U. est importante

Les membres méritent d'être félicités et de profiter de leur très bon rendement grâce à l'excellente formation qu'ils ont reçue au cours des années. Ils ont amélioré leur compétence et ils travaillent en toute sécurité et avec efficacité.

De nouveau cet hiver, de nombreux membres ont participé à des cours de formation et de perfectionnement offerts par l'Institut de Formation des Marins. Ces membres méritent nos félicitations pour avoir pris de leur temps durant les mois d'hiver pour suivre ces cours.

Les membres du S.I.U. profiteront de l'excellente formation qu'ils ont reçue d'instructeurs professionnels dans les meilleurs instituts de formation au Canada et ils auront de meilleures opportunités d'emploi dans l'industrie maritime.

Les rapports reçus de nos membres qui ont suivi les cours de formation étaient très favorables, attestant de la qualité des cours et du professionnalisme des instructeurs.

Les conventions de longue durée ont créé la stabilité

Le succès que connaissent les compagnies sous contrat avec le S.I.U. peut être attribué en grande partie à la stabilité rendue possible par les conventions collectives de longue durée conclues avec ces compagnies.

Les compagnies savent qu'elles peuvent compter sur une main d'œuvre motivée et dans un même temps, les membres du S.I.U. peuvent planifier leur avenir et apprécier la stabilité et la sécurité offertes par des accords de longue durée et la sécurité d'emploi.

Les membres que nous rencontrons dans les bureaux d'embauchage et lors des réunions annuelles des membres à Terre-Neuve et au Cap Breton disent combien ils sont fiers de l'environnement stable assuré par des conventions collectives de longue durée. Ils sont fiers de leur succès collectif à titre de membres de la Fraternité de la Mer et des avantages d'être membres du S.I.U.

Alors que nous nous préparons pour la nouvelle saison, nous rappelons aux membres leur importante contribution aux succès que connaît l'industrie maritime canadienne. Soyez fiers de l'excellente réputation que vous vous êtes méritée par votre excellent travail et votre détermination à faire votre travail efficacement et en toute sécurité. Travaillez prudemment afin d'assurer votre sécurité et celle des autres membres d'équipage.

Profitez d'une excellente saison.



EXECUTIVE VICE-PRESIDENT

ITF: Access to family tops crew perks

A recent report reveals what keeps seafarers happier at sea

The report found that the big downside to a career at sea is the perennial issue of time spent away from home. And the loneliness of the profession has only been made worse by modern shipping practices.

About half the seafarers surveyed put the age and condition of a ship as the most important factor in deciding to join a vessel. On-board communication facilities, such as internet connection, ranked very highly on the "must have" list for seafarers.

Other seafarers maintain that their own experience shows the profession is changing. An experienced seafarer reports: "When I was sailing, it was on a bulk carrier where there were 30 people on board. On a Sunday, we all sat down together, dressed smartly and had a Sunday lunch. Now, with minimum crews, there is much less socialisation on board among the crew and that sort of thing does not seem to happen anymore."

Most seafarers say they want to be rewarded for the inevitable sacrifice they have to make. When asked what would keep them at sea, there is a general consensus that shorter voyages would be a step in the right direction.

United front on unfair treatment of seafarers

Unions and shipowners have united to make sure

seafarers get fair treatment when involved in maritime accidents.

Under a new initiative, the International Transport Workers' Federation (ITF) and the International Chamber of Shipping (ICS) have teamed up to encourage national governments to follow new guidelines introduced last year.

The International Maritime Organisation (IMO)'s and International Labour Organisation (ILO)'s "Guidelines for the fair treatment of seafarers" was introduced in June in response to industry pressure.

ICS Secretary-General Tony Mason said: "Seafarers must be treated with dignity and respect, and given access to independent legal representation in situations where they may be interviewed or need help following an accident at sea."

The ITF's John Whitlow says seafarers are treated completely differently from air crew in aircraft accidents. He said: "Air accident investigations seek to find the cause rather than maritime accident investigations, which seek to apportion blame."

ITF General Secretary David Cockroft said: "In recent years the response of too many national authorities has been to reach for the handcuffs first and find out what actually happened last."

One problem identified by the partners has been that seafarers were often quickly released after payment of a bond by protection-and-indemnity (P&I) clubs.

But more recently the price of these bonds has

increased, while the criminalisation of pollution has been applied more strictly to marine accidents, which has put seafarers in a more difficult position.

The ITF and ICS intend to work together locally in jointly funded projects that will encourage local authorities to apply the guidelines in the case of maritime accidents.

Some of the guidelines are already in force in international human rights conventions and maritime conventions such as the Law of the Sea and Marpol.

The guidelines also extend to the treatment of seafarers in the event of accidents and to due process when national criminal law applies.

On Flag-of-Convenience (FOC) vessels, wages have been increased.

**ABs' monthly wages raised to \$1,675
Masters' to \$5,344.90**

Shipowners face an 8% pay rise for crews on flag-of-convenience (FOC) ships covered by International Transport Workers' Federation (ITF) agreements.

The increase, decided unilaterally at a meeting last week of the ITF's Fair Practices Committee, takes the AB benchmark to \$1,675 per month and puts a master on \$5,344.90.

ITF : Avoir accès à sa famille a le plus d'importance pour les marins

Un sondage récent révèle ce qui plait le plus aux marins en mer

Le rapport a constaté que le grand inconvénient à une carrière en mer est la question du temps passé loin de la famille. De plus, la solitude que ressent le marin est accentuée par les pratiques courantes du domaine de la navigation.

Environ la moitié des marins interrogés ont classé l'âge et l'état d'un navire parmi les facteurs les plus importants au moment de rejoindre un navire. Les équipements de communication à bord, tels que la connexion Internet sont classés parmi les équipements « essentiels ».

D'autres marins soutiennent que leur propre expérience démontre que la profession change. Un marin d'expérience dit : « Quand je naviguais, nous étions 30 personnes à bord. Le dimanche, nous étions tous ensemble, bien vêtus et prenions le déjeuner du dimanche. Maintenant, avec un équipage restreint au minimum, la camaraderie au sein de l'équipage est réduite et la vie en groupe n'existe plus.

La plupart des marins disent qu'ils veulent être compensés pour le sacrifice inévitable qu'ils doivent faire.

Quand on leur demande ce qui les garderait en mer, il y a un consensus général que des voyages plus courts seraient une initiative dans la bonne direction.

Front commun sur le traitement inéquitable des marins

Les syndicats et les armateurs joignent leurs efforts afin

d'assurer que les marins sont traités équitablement lorsqu'ils sont impliqués dans des accidents maritimes.

À la suite d'une nouvelle initiative, la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) ont uni leurs efforts afin d'encourager les gouvernements de tous les pays à suivre les nouvelles directives présentées l'année dernière.

« Les principes directeurs pour le traitement équitable des marins » de l'Organisation maritime internationale (IMO) et de l'Organisation internationale du travail (OIT) ont été présentés en juin dernier en réponse à la demande de l'industrie.

Tony Mason, Secrétaire-général de l'ICS déclarait : « Les marins doivent être traités avec dignité et respect et avoir accès à une représentation juridique indépendante lorsqu'ils sont interrogés à la suite d'un accident en mer. »

John Whitlow de l'ITF dit que des marins sont traités complètement différemment des équipages aériens lors d'accidents d'avion. Il a déclaré : « Les enquêtes sur les accidents aériens cherchent à trouver la cause alors que les enquêtes sur les accidents maritimes cherchent à imputer le blâme. »

Le secrétaire général David Cockroft de l'ITF ajoutait : « Au cours des dernières années, la réaction des autorités de trop nombreux pays a été d'utiliser les menottes en premier lieu et de rechercher ensuite ce qui s'est réellement produit. »

Un problème constaté par ces partenaires est que trop souvent, des marins sont libérés sur versement d'une caution par des sociétés d'assurance mutuelle.

Mais plus récemment, le montant de ces cautions a augmenté, alors que la criminalisation de la pollution a été appliquée plus strictement aux accidents en mer, plaçant ainsi les marins dans une position plus difficile.

L'ITF et l'ICS ont l'intention de coopérer dans des projets conjoints afin d'encourager les autorités locales à appliquer les principes directeurs dans le cas d'accidents maritimes.

Certains de ces principes sont déjà en vigueur dans des conventions internationales des droits de la personne et des conventions maritimes telles que le Droit international de la mer et Marpol.

Les principes directeurs s'appliquent également au traitement des marins en cas d'accidents et à l'application régulière de la loi quand le droit pénal d'un pays s'applique.

Sur les navires sous pavillon de complaisance (FOC), les salaires ont été majorés.

**Le salaire mensuel d'un matelot qualifié a été majoré à 1 675 \$
celui d'un capitaine à 5 344,90 \$**

Les armateurs font face à une augmentation de salaire de 8% pour les équipages à bord de navires sous pavillon de complaisance (FOC) couverts par des conventions de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF).

L'augmentation, décidée unilatéralement lors d'une réunion du Comité sur les pratiques équitables de l'ITF, ajuste le salaire d'un matelot qualifié à 1 675 \$ par mois et celui d'un capitaine à 5 344,90 \$.



**The S.I.U. of Canada at the SIU of NA Annual Convention
Le S.I.U. du Canada au congrès annuel du SIU of NA**

David Heindel and/et René Lioeanjie, SIU of NA,
Michel Desjardins, S.I.U. Canada.

Michel Desjardins, Executive Vice-President and ITF's Seafarers' Section North American Regional Chair and Stephen Cotton ITF's Maritime Coordinator and Secretary, Special Seafarers' Department.



Michel Desjardins, Vice-président exécutif et Président régional de la section Nord américaine des marins de l'ITF et Stephen Cotton Coordonnateur maritime et Secrétaire, Département spécial des Marins de l'ITF.

COLLECT YOUR MONEY

RECUEILLENZ VOTRE ARGENT

The Seafarers' Pension Plan wants to pay any monies owing to the following members, which is being held on behalf of the member for which we have no current address.

If you know any of these members, please have them contact Lyne Leblanc at S.I.U. at 514-931-7859 or by mail to: 1333 St. Jacques St., Montreal, Quebec H3C 4K2.

Your cooperation is greatly appreciated.

Le Régime de retraite des marins désire verser toute somme d'argent due aux membres suivants dont nous n'avons pas l'adresse présente.

Si vous connaissez l'un de ces membres, veuillez leur demander de communiquer avec Lyne Leblanc au S.I.U. à 514-931-7859 ou par la poste au 1333 rue St-Jacques, Montréal, Québec H3C 4K2.

Votre coopération est fortement appréciée.

Alkerton Terry James
Allan Victor Cecil
Arabi Amar
Arsenault Jean Paul
Babin Michel
Baer David Wayne
Baird Albert
Baldinus Felix Edward
Barr Robert Nathan Carey
Bartlett Brian J
Begin Denis
Belbart Josef Adam
Bell Bradley Thane
Bernard Jules Joseph
Brosseau Jocelyn
Browne Samuel P
Canuel Mike
Carey Angela Mary
Caron Michel
Cascagnette Michael John
Charron Gabriel
Chiasson Paul Michael
Connolly Raymond
Cote Jacques Michel
David Colin Wayne
De Sousa Belarmino
Delisle Rejean
Dempsey Conrad J
Deutry Roland Adam
Dick Cameron Allan M
Diplock Ian Paul
Doe Lloyd Frederick Jr
Donaldson David D
Dube Real
Dupuis Donald
Eaton Gary James

Evans Sadley
Ferguson Robert Edward
Fersht Kenneth
Fisher Terrence G
Fitzgerald Rodney Gerard
Flaherty Sean Terrence
Fournel Alfred Jr
Fox William Albert
Frank Andrew
Goldfarb Sydney
Gudanowski Adam Andrzej
Hall Geoffrey Roger
Harrison Diane
Harvey Wendy
Hiltz Perry William
Irwin Thomas
Isles Harold Edward
Jacob James R
Jacobs Ivan Kwesi
Jamarik Kvetoslav
Jemmott Victor
Jennings Sydney Mc Dermod
Johnson Clifford Leon
Johnson David H
Jones Allan
Kowalczyk Maciej
Kowalczyk Marian
Krawczyk Christopher H
Labelle Brian Richard
Lachance Clement
Lander Lloyd
Landsperger Klaus
Landsperger Klaus
Langlois Andre
Leblanc Jean Marie
Lopeke Michael G

Luce Lester
Lyrette Gilles Edward
Macdonald Aluna Jane
Macdonald Blair
Maddock Paul Thomas
Markowski Peter
Martel Benoit
Martens Ralph Edward
Martin Keith S
Mattes Bernie Bernhard
McCoy Richard Garfield
McGinn Eric
McKay Carolyn Diana
McNeil John
McPhail J Darren
McPherson Randy James
Mercan Faye Marilyn
Misener Roy Ansel
Mohring Roy Thomas
Mulvaney Paul James
Murray Ellen Joyce
Olson Sheree Lee
Panczak Andrew Michael
Paquette Roch
Paradis Martin
Paradis Ray Ronald
Payne Robert Thomas
Pelletier Dan James
Perrin Paul Edward
Petrin Yvon
Pilgrim John Leo
Poirier Rocky
Pokora Gregory
Racette Michel G
Rimdzuis Ted Edward
Rimmer Anthony William

Robinson Harold
Ronaldson William
Ruberg Ralph Douglas
Rush Allan David
Ryan Charlie Patrick
Sales John
Sergerie Steve
Simard Michel
Sims Kevin Bryan
Slack Stephen Norman
Smith Todd
St Germain Richard R
St Jacques Richard
Stead James A
Stewart Roland Neil
Summers Douglas Raymond
Sutherland Eric A
Szymanski Andrzej
Taylor Robert B
Teskey Glen
Thibault Robert Andre
Thibodeau Jean
Thompson Paul Francis
Totten David A
Tremblay Daniel
Vaillancourt Victor Robert
Valcourt Alex J
Villeneuve Robert
Vogel Erik Clifford
Watt Jean
Westcott Brigitte Franc
Winiarczyk Krzysztof
Young Germaine Fitzgerald

MARCH 2008 MARS



SEAFARERS' INTERNATIONAL UNION OF CANADA
SYNDICAT INTERNATIONAL DES MARINS CANADIENS
ENVOI DE PUBLICATIONS CANADIENNES - CONTRAT NO.: 40051129

President / Président
Roman Galewicz

Executive Vice President / Vice-Président exécutif
Michel Desjardins

Secretary-Treasurer / Secrétaire-trésorière
Désirée Galewicz

Medical Plan Representative / Représentante du Régime médical
Lana Smyth

Seafarers' Training Institute Secretary-Treasurer /
Secrétaire-trésorière - Institut de formation des marins
Désirée Galewicz

Union Offices / Bureaux du Syndicat

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



**SEAFARERS' INTERNATIONAL UNION OF CANADA
2008 PROPOSED CHANGES TO THE CONSTITUTION**

TALLYING COMMITTEE'S REPORT

The Committee was elected at Headquarters at the regular Quarterly Membership Meeting on March 3, 2008. The Committee was comprised of the following members:

Brother:	Rothwell Bentley	Book No.:	B-1752
Brother:	David Parent	Book No.:	P-1013
Brother:	Jillali Kaddour	Book No.:	K-0629
Brother:	Terry Clarke	Book No.:	C-1351
Sister :	Chloé Brisebois	Book No.:	B-2022

The Committee elected as Chairman, Brother Rothwell Bentley.

On March 4th, 2008, at approximately 10:00 a.m., the elected members of the Committee went to the depository of the mailed ballots: Bank of Nova Scotia, 437 St-Jacques, Montreal, Quebec, H2Y 1N9, and took delivery of all the mailed ballots and returned to Headquarters for the tallying. The tallying was conducted in accordance with the provisions of Article XXXI, Section 11 of the Constitution and the President's report referred to in that article.

The total number of ballots returned by the members was compared to the total number of ballots printed and sent out and everything was declared in order and conformed with the voting procedures for conducting a secret ballot vote. **1334** ballots were mailed to the members.

The tallying of the ballots was concluded on March 4th, 2008, at approximately 4 p.m.

The results of the votes cast are as follows:

Ballots received to accept the amendments:	533
Ballots received to reject the amendments:	23
Ballots received spoiled:	12

Total ballots tallied: 568

The Committee preserved and placed under seal all ballots, tally sheets, documents and other material used in present vote and shall turn them over to the Secretary-Treasurer in accordance with Article XVIII, Section 3, Subsection 3.16 of the Constitution.

Having ascertained that all was in order and in accordance with the rules and regulations of the Constitution of the Seafarers' International Union of Canada, your Committee recommends acceptance of this report and that they be dismissed from their duties.

Fraternally submitted at Montréal, this 4th day of March 2008

Chairman, Président du Comité
Rothwell Bentley, B-1752

David Parent, P-1013

Jillali Kaddour, K-0629

Terry Clark, C-1351

(Absent), (Absente)

Chloé Brisebois, B-2022

**SYNDICAT INTERNATIONAL DES MARINS CANADIENS
CHANGEMENTS PROPOSÉS À LA CONSTITUTION EN 2008**

RAPPORT DU COMITÉ DE DÉPOUILLEMENT DE SCRUTIN

Le Comité fut élu lors de l'Assemblée régulière trimestrielle tenue aux Quartiers Généraux le 3 mars 2008. Le Comité était composé des membres suivants :

Confrère :	Rothwell Bentley	No. Matricule	B-1752
Confrère :	David Parent	No. Matricule	P-1013
Confrère :	Jillali Kaddour	No. Matricule	K-0629
Confrère :	Terry Clarke	No. Matricule	C-1351
Consoeur :	Chloé Brisebois	No. Matricule	B-2022

Le Comité a élu le Confrère Rothwell Bentley, comme Président du Comité.

Le 4 mars 2008 à environ 10h00, les membres élus du Comité sont allés à la banque de la Nouvelle Écosse, 437 rue St-Jacques, Montréal, Québec, H2Y 1N9, le dépositaire où les bulletins de vote ont été postés, afin de prendre livraison des bulletins et sont retournés aux Quartiers Généraux pour le dépouillement. Le dépouillement a été effectué selon les dispositions de l'Article XXXI, paragraphe 11 de la Constitution et selon le rapport du Président tel que mentionné dans cet article.

Le total des bulletins retournés par les membres fut comparé avec le total des bulletins imprimés et postés et on constata que tout était en règle et conforme aux procédures lors de la tenue d'un tel scrutin secret par la poste. **1334** bulletins de vote furent postés aux membres.

Le dépouillement du scrutin se termina le 4 mars 2008 vers 16h00.

Les résultats du scrutin sont les suivants :

Bulletins reçus pour accepter les changements :	533
Bulletins reçus pour rejeter les changements :	23
Bulletins reçus annulés :	12

Total des bulletins comptés : 568

Le Comité a préservé et placé sous scellé tous les bulletins, toutes les feuilles sur lesquelles sont marqués les résultats du scrutin, et tous les autres documents et matériels utilisés en rapport avec ce scrutin et seront remis à la Secrétaire-trésorière tel que prévu à l'Article XVIII, paragraphe 3, sous-paragraphe 3.16 de la Constitution.

Après s'être assuré que tout était en ordre et conforme aux règlements de la Constitution du Syndicat International des Marins Canadiens, votre Comité recommande l'acceptation de ce rapport et demande d'être relevé de ses fonctions.

Le tout fraternellement soumis à Montréal, ce 4^e jour de mars 2008.



Tallying Committee – Comité de dépouillement du scrutin

L. to R. / G. à D: Terry Clark, Catina Sicoli, Comptroller/Contrôleur, Désirée Gralewicz, Secretary-Treasurer/Secrétaire-trésorier, Rothwell Bentley, David Parent, Jillali Kaddour.



Michael Wall, Eric Kerfont, Shawn Drover, Marie Haverkort, Daniel Renouf, Francis Dixon, Stephane Cayer, Paul Mccarthy, David Backman, Arnold Simon



Mireille Arseneau, Grazyna Szczylowska



Nelson Gao-ay, James Daquipil



Rachael Kawalec, Myles Fullum



Todd Ball, Howard Kean, Corey Stokes, David Monks



Conrad Power, Serge Gervais



Alvin Bryan



Bev Brown



Bruce Bryan



François Godbout, Colin Neil



Ionel Oncescu, Chris Billard, Phyllis Derraugh



Don Dixon



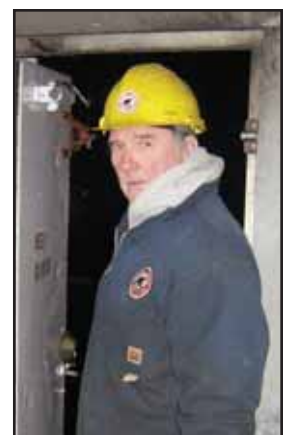
Winston Gill, Archibald Layne



John Billard



Lillian Jodoin, Alex Edwards



Lloyd White



AUTOUR DES PORTS

AROUND THE PORTS



Stan Nickerson, Ziggy Mangat



Todd Muschik, Kait Peters, Lance Holroyd



Rhett Martin



Ron MacDonald



Dave Cannon, Peter Billaux, Rod Jones, Zac Jordon



Scott Toebosch, George Ivany



Dennis Pucovsky, Don Anderson



Steve Good, Bill Arcand, Paul Isserlis



Dave Lansdell



Steve Salzborn



Lucas Anderson, Yvonne Seibold



Mike Magee



Lorne Bond



Wayne Ferneyhough



Doug Collins, Chester Harris, Richard Bateman

Winter Membership Meetings

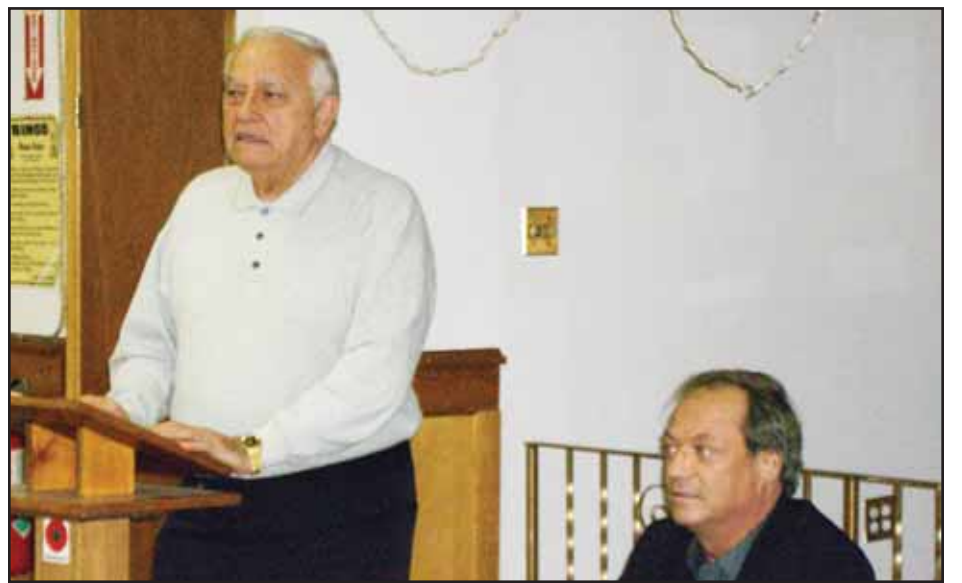


Réunions d'hiver des membres

Newfoundland / Terre-Neuve



Nouvelle-Ecosse / Nova Scotia





ELECTRICIAN / ÉLÉCTRICIEN
Svein Apold, Delfin Satiada, Ceasar Abrigo, Clyde Pelley



ELECTRICIAN / ÉLÉCTRICIEN
Serge Girard, Efren Frejoles, Daniel Ackon, Marius Chirea, Ionel Onescu.



GALLEY MANAGEMENT / GESTION DU COMMISSARIAT

Standing / debout: Jane Romagnoli, Patricia Pilon, Lillian Jodoin, Pauline Hopkins, Stephanie McHenry, Jamie Scotney, Fred Gagne, Catherine MacDonald, Paula Morley, Line Leboutillier

Sitting / assis : Jerry Sokal, Winston Gill, Eustace Morris, Dan Duquette, Steve Hauraney, Jean Joly



ABLE SEAMAN - MATELOT QUALIFIÉ

Standing / debout : Martin Petite, Roger Tobin, Robbie Bond.
Sitting / assis : Jonathan Keeping, Lyndon Neil, Leroy Keeping.



MECHANICAL ASSISTANT / MÉCANICIEN ADJOINT

Standing / debout : Mussa Mlanzi, Daniel Courteau,
Léon Bunter,
Sitting / assis : Bruno St-Pierre, Jacques Mathieu



ABLE SEAMAN / MATELOT QUALIFIÉ

Standing / debout : Dennis Farrell, Anthony Coleman, William McCormick
Sitting / assis : Lyle Baggs, Willoughby Harvey, Roy Sheppard



MECHANICAL ASSISTANT / MÉCANICIEN ADJOINT

Standing / debout : Cesar Abrigo – Michael Mitroff – Stephen Simon – Armando Pizarro

Sitting / assis : Maciej Kukulak – Wayne Savoury



TUNNELMAN / PRÉPOSÉ AU TUNNEL

Standing / debout : Allan Brown, Wayne Lefrense, Eric Bond, Joseph Montgomery, Ed Cross, David Crampton

Sitting / assis : Gordon Jardine, Dale Slade, George Harvey, Curtis White, Marshall Dominix



Negotiations are continuing with Seabase, Seamanning and Seacrew

The Union Negotiating Committee wants to negotiate daily irritants crewmembers encounter too often. The Committee also wants to negotiate new clauses such as having new jobs posted for both international and domestic trades.

At Coastal Shipping

The Tuvaq was the last Coastal Shipping vessel to lay-up and the company kept some crewmembers on board for refit. All officers and ratings have their seniority protected and they also have a medical plan and a RRSP program entirely paid by the company. When SIU representatives were on board, discussions about the next contract were the main topic.

S.I.U. members in Scotland

The Overseas Shirley has been going to Scotland where the scheduled crew change was very difficult to complete. The local Scottish shipping agent maintained he could not secure airlines tickets and/or hotel rooms to accommodate embarking/disembarking personnel. The S.I.U. and the ship's managers kept after the ship agent and he finally made the required accommodations. All crewmembers returned to Canada on time and were satisfied with the arrangements made.

Training in Newfoundland

The Seafarers' Training Institute organized two Wheelsman Courses in February and twelve experienced deck hands had the opportunity to upgrade their skills. Not only did they get the chance to learn from experienced and dedicated Lakes Masters but they also had the opportunity to shake hands with the Honorable Premier of Newfoundland, Danny Williams, who happened to visit the Marine Institute.

Mr Glenn Blackwood, CEO of the Newfoundland Maritime Institute was pleased to inform the Premier that most of the Newfoundland seafarers are mainly from the Burnt Island area and that the excellent economy that prevails in this area is mostly due to working conditions under S.I.U. contracts.

ITF Report

According to the latest ITF newsletter, Maersk no longer cares about its Danish National employees

working on tankers and container ships. Recently, the company was about to replace over 200 Danish seafarers with "international" seafarers. Is it well known "international" seafarers are cheap labor and we fear the same may happen with Canadian seafarers working for Seamanning on international trade, where the company may change the flag on their vessels in order to crew them with much cheaper foreign crews.

Seafarers aboard the Panamanian flag vessel M/V Gisela called the ITF again this winter. The vessel was trading in the Caribbean and some crewmembers' request to visit a doctor had been denied by the ship's owner. The reason for his refusal was simply that one crewmember had made a similar request a few months earlier and had been diagnosed with a severe ailment. He had to be relieved and repatriated and the company along with its insurers had to pay for the medical care he received while in the Philippines. On behalf of the seafarer, the ITF is pursuing the shipowner and its insurers to pay for the seafarer's medical treatments and his sick pay.

Seafarers aboard the Gisela are getting near the end of their employment contract and are afraid of being held on board for a longer period.

Enjoy a good season.



Newfoundland Premier, Honourable Danny Williams and Honourable Trevor Taylor, Minister of Innovation, Trade and Rural Development at the Newfoundland Maritime Institute.

L'honorable Premier ministre Danny Williams et l'honorable Trevor Taylor, ministre de l'Innovation, Commerce et Développement Rural de Terre-Neuve à l'Institut maritime de Terre-Neuve.

Les négociations se poursuivent avec Seabase, Seamanning et Seacrew

Le Comité de négociation du syndicat veut éliminer des sources d'agacement que doivent subir trop souvent les membres d'équipage. Le Comité veut également négocier de nouvelles clauses relativement à l'affichage des postes disponibles en service international et domestique.

Coastal Shipping

Le Tuvaq a été le dernier navire dégréé chez Coastal Shipping et quelques membres d'équipage ont été retenus à bord pour des travaux de remise en état. Tous les droits d'ancienneté des officiers et membres d'équipage ont été préservés et ils bénéficient maintenant d'un régime médical et de contributions à un REER payés par la Compagnie. Lorsque les représentants du S.I.U. sont à bord, les discussions portent principalement sur le prochain contrat de travail.

Des membres du S.I.U. en Écosse

Le changement d'équipage prévu alors que le Overseas Shirley était en Écosse a été coordonné avec difficulté. L'agent maritime local disait ne pouvoir obtenir des billets d'avion et des chambres d'hôtel pour le personnel en transition. Le S.I.U. et les dirigeants du navire ont exercé des pressions sur

l'agent maritime qui a finalement réussi à satisfaire tous les besoins. Tous les membres d'équipage sont retournés au Canada au moment prévu et se sont déclarés satisfaits des dispositions.

Formation à Terre-Neuve

L'Institut de Formation des Marins a organisé deux cours de timonier en février et douze préposés au pont expérimentés ont eu l'opportunité d'améliorer leurs qualifications. Non seulement ont-ils obtenu la chance d'apprendre de capitaines expérimentés et dévoués mais ils ont également eu l'occasion de rencontrer le Premier ministre de Terre-Neuve, l'honorable Danny Williams en visite à l'institut de formation. M. Glenn Blackwood, premier dirigeant de l'institut maritime de Terre-Neuve était heureux d'informer le ministre que la plupart des marins de Terre-Neuve sont principalement de la région de Burnt Island et que l'excellente économie dans ce secteur est surtout due aux conditions de travail qui prévalent dans les contrats du S.I.U.

Rapport ITF

Selon le plus récent bulletin de l'ITF, Maersk ne se préoccupe plus de ses employés danois travaillant à bord des pétroliers et navires porte-conteneurs.

Récemment, la compagnie était sur le point de remplacer plus de 200 marins danois par des marins « internationaux » qui travaillent pour des bas salaires. Nous craignons que la même situation se présente pour les marins canadiens travaillant pour Seamanning sur la scène internationale alors que la compagnie pourrait ne pas hésiter à changer le pavillon de leurs navires et embaucher des équipages à bon marché.

Les marins à bord du navire Gisela sous pavillon panaméen ont de nouveau appelé l'ITF cet hiver alors que le navire transigeait dans les Caraïbes. La demande de membres d'équipages de rendre visite à un médecin avait été refusée par le propriétaire du navire parce qu'un membre d'équipage avait fait une telle demande quelques mois plus tôt et les médecins avaient découvert qu'il souffrait d'un important problème de santé. Il a été soigné et rapatrié et la compagnie ainsi que ses assureurs ont été tenus de payer les soins médicaux qu'il a reçus aux Philippines. L'ITF lutte afin que l'armateur et ses assureurs paient les soins médicaux et le salaire du marin. Le contrat d'emploi des marins à bord du Gisela expire sous peu et ils s'inquiètent d'être retenus à bord durant une plus longue période.

Profitez d'une bonne saison.



Michel GALARNEAU

VICE-PRÉSIDENT CÔTE EST

VICE-PRESIDENT COTE EST

VICE-PRESIDENT EAST COAST

VICE-PRESIDENT EAST COAST



RETOUR DE LA CONSTRUCTION MARITIME À L'ILE AUX COUDRES

Les membres du S.I.U. qui travaillent au chantier maritime du Groupe Océan à l'Île aux Coudres ont accueilli avec intérêt l'annonce récente que le Comité consultatif de Groupe Océan avait approuvé la construction de deux remorqueurs de 25 mètres de type Z-drive destinés aux activités du Groupe à partir du Port de Montréal. Cependant, le projet est conditionnel à la conclusion d'une convention collective de longue durée avec les membres du S.I.U.

En prévision de cet important projet qui devrait s'étendre sur deux ans et qui devrait débuter plus tard cette année, la Compagnie désire remplacer la convention collective présente qui expire en 2009 par une nouvelle convention de longue durée. Le Président du chantier a confirmé que la Compagnie offrira des ajustements de salaires dans la nouvelle convention. En vue de ce projet, des réunions ont été tenues avec les membres en février et en mars.

L'avenir du chantier de Groupe Océan à l'Île aux Coudres s'avère prometteur. La direction soutient que si les objectifs de productivité sont observés, d'autres remorqueurs seraient construits au cours de cinq prochaines années au rythme d'un remorqueur par an et que ces cinq remorqueurs sont requis pour satisfaire les besoins de Groupe Océan.

De plus, l'avenir semble encore plus attrayant si le projet du port méthanier Rabaska démarre tel que prévu, créant le besoin de remorqueurs additionnels.

COURS DE MATELOTAGE : ENTENTE DE PRINCIPE AVEC EMPLOI QUÉBEC

En collaboration avec le Comité sectoriel de l'Industrie maritime du Québec (CSMO Maritime) et les plus importantes entreprises maritimes québécoises, nous avons finalement réussi à convaincre Emploi Québec d'investir à nouveau dans la formation de base en matelotage. Aucune formation en matelotage n'a été offerte depuis 2004 et la pénurie de marins qualifiés se fait sentir au Québec et à travers le pays. Nous prévoyons débuter les discussions pour mettre en place une formation d'assistant mécanicien sous peu.

Nous tenons à remercier les entreprises et organismes suivants pour leur support dans l'élaboration de ce projet : V-Ships Canada, Le Groupe Océan, Le Groupe Desgagnés, La Société des Traversiers du Québec, Le Groupe AML, La Garde

Côtière Canadienne, la Guilde de la marine marchande du Canada, la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent, et tout spécialement le CSMO Maritime et l'Institut Maritime du Québec pour leur écoute et leur leadership à toutes les étapes de ce dossier.

Le gouvernement fédéral néglige les Madelinots

Les Madelinots et les intervenants dans le développement économique et social des Îles de la Madeleine sont fort déçus de la décision du gouvernement fédéral de ne pas maintenir durant l'hiver le service de traversier entre les Îles et Souris, Île du Prince Édouard. Tous ont été surpris de cette annonce après la déclaration du Ministre du Transport du Canada, Lawrence Cannon, soutenant l'importance de maintenir un lien entre les Îles et le continent durant les mois d'hiver. Le gouvernement pourrait assurer le service tout au long de l'année en raison de deux traversées aller-retour par semaine en février et mars à un coût n'excédant pas 1,5 millions \$ par an. Le Ministre a laissé entrevoir qu'un projet pilote pourrait être mis en place en 2009. Lors de notre prochaine rencontre avec CTMA ce printemps, nous étudierons plus à fond les possibilités pour favoriser l'extension du service en hiver.

Ottawa donne le feu vert à Rabaska

Le Gouvernement fédéral a récemment rendu une décision favorable à la dernière étape administrative du projet de port méthanier à Lévis. Les promoteurs, un consortium formé de Gaz Métro, Enbridge et Gaz de France, espèrent pouvoir débuter les travaux se chiffrant à 840 millions \$ l'été prochain. Il reste cependant à finaliser la question de l'approvisionnement en gaz. Lorsque le projet se concrétisera, les membres du SIU bénéficieront de plusieurs nouvelles opportunités d'emploi dans le remorquage et de nouveaux services d'escorte de navire sur le Saint-Laurent.

Le SIU ne perd pas non plus de vue la possibilité de nouveaux emplois sur ces méthaniers qui devront affronter les difficiles conditions de navigation du Saint-Laurent particulièrement, et pour lesquels les marins canadiens d'expérience seront essentiels à la sécurité des navires et de la population riveraine.

Négociations

Une nouvelle convention collective de cinq ans a été convenue et ratifiée par les membres d'équipage non brevetés à bord du traversier de la Compagnie de Navigation des Basques reliant Trois Pistoles-Les Escoumins. Une entente concernant les employés brevetés de cette traverse, qui sont également membres du S.I.U., devrait intervenir sous peu.

Le difficile dossier des négociations avec Relais Nordik a déjà été référé à un officier de conciliation par le Syndicat. Des rencontres seront tenues sous peu et nous prévoyons d'autres négociations difficiles alors que l'employeur recherche une convention collective de longue durée.

Avec Cogema, nous tenons présentement des discussions avec la compagnie qui a accepté maintenant de compenser monétairement les employés pour les concessions consenties l'an dernier par ceux-ci afin de maintenir deux équipes de travail de 7 jours de travail - 7 jours de congé. Si la Compagnie avait décidé de garder une seule équipe, plusieurs membres auraient perdu leur emploi. La Compagnie faisait alors face à une réduction de 20% de ses activités en raison de la fermeture de plusieurs moulins à papier. Maintenant que la situation s'améliore sensiblement la compagnie accepte de réviser les ententes de l'an dernier.

Des réunions seront tenues dans les prochains mois avec les membres à l'emploi de la Compagnie minière Québec Cartier relativement au renouvellement de leur convention collective.

Autour du port de Québec

Tous les pétroliers de Rigel sont en opération alors que le M/V Arctic termine un voyage dans l'Arctique avant de repartir à nouveau pour la même destination.

Plusieurs navires de Desgagnés sont encore attachés dans la région de Québec et ils devraient reprendre la mer d'ici au début d'avril. Le nouveau pétrolier « Sarah Desgagnés » arrivera à Québec à la mi-mai et fera ensuite la navette entre Québec et Montréal.

Nous souhaitons à tous nos membres une autre excellente saison. Travaillez prudemment.

SHIPBUILDING RESUMES AT ILE AUX COUDRES

S.I.U. members working at Groupe Océan's shipyard in Ile aux Coudres were very pleased by the recent announcement that Groupe Océan's Advisory Committee has approved the construction of two 25-meter Z-drive tugs at the shipyard. The tugs are to be operated in the Port of Montréal. The project is conditional however to the conclusion of a long-term collective agreement with S.I.U. members.

In preparation for this important two-year project expected to get underway later on this year, the Company wants to replace the present collective agreement which expires in 2009 with a new long-term agreement. The shipyard's President has already confirmed the Company is willing to offer monetary adjustments in the new agreement. Meetings were held with members in February and early March.

The future of Groupe Océan's shipyard at Ile aux Coudres appears promising. Management maintains that if productivity objectives are met, more tugs could be built within the next five years at the rate of one tug a year. All five tugs are needed to meet Groupe Océan's requirements.

Moreover, the future appears even rosier if the Rabaska liquefied natural gas terminal gets off the ground, as expected, creating the need for additional tugs.

Seamanship Courses – Tentative agreement reached with the Provincial Government

With the cooperation of the Quebec Maritime Industry Sectoral Committee and the most important shipping companies in Quebec, we have finally succeeded in convincing the provincial Manpower

Development Department (Emploi Québec) to invest the necessary funding in basic seamanship training. There has not been any formal seamanship training since 2004 and the shortage of experienced seafarers is felt in Québec and throughout the country. We expect preliminary meetings will be held shortly to organize mechanical-assistant courses.

We thank the following companies and organizations for their support in the development of the project: V-Ships Canada, Groupe Océan, Groupe Desgagnés, Société des Traversiers du Québec, Groupe AML, the Canadian Coast Guard, Canadian Merchant Service Guild, the Lower St. Lawrence Pilots Corporation with special thanks to the Sectoral Committee and the Institut Maritime du Québec for their help and leadership.

The Federal Government neglects the Magdalen Islands

Residents and participants in the economic and social development of the Magdalen Islands are bitterly disappointed by the Federal Government's decision not to prolong the ferry service between the Islands and Souris in Prince Edward Island. The decision took everybody by surprise after the statement made by Canada's Transport Minister, Lawrence Cannon on the importance of maintaining a link between the Islands and the continent during the winter months. The cost to the government to maintain the service year-round at the rate of two round-trips per week in February and March would not exceed \$1.5 million. The Minister has raised the possibility that a pilot project could be in place in 2009. At an upcoming meeting with CTMA this spring, we plan to examine the

possibilities of promoting the ferry service over the winter months.

Ottawa gives the go ahead to the Rabaska project

The Federal Government has recently cleared the last hurdle and given its approval to the development of the Rabaska liquefied natural gas (LNG) project in Lévis. The promoters, a consortium including Gaz Métro, Enbridge and Gaz de France, expect to begin construction of the \$840 million project next summer. Negotiations are still continuing with various suppliers of natural gas. Once the project gets underway, S.I.U. members can expect excellent opportunities to get jobs aboard tugs and escort vessels on the St. Lawrence.

The S.I.U. is also looking at new employment opportunities aboard the liquefied natural gas (LNG) tankers that will have to deal with the challenges of navigation on the St-Lawrence especially during the winter months. Experienced S.I.U. members will be required to provide the necessary skills to ensure the safety of the vessels and especially, of the population along the St. Lawrence.

Negotiations

A five-year collective agreement has been reached and ratified by the unlicensed crewmembers aboard the Compagnie de Navigation des Basques ferry running between Trois-Pistoles and Les Escoumins. An agreement covering the licensed personnel, also members of the S.I.U., is expected to be concluded soon.

The Union is trying to conclude a

collective agreement with Relais Nordik and has applied for the appointment of a Conciliation Officer. Meetings are to be held shortly and we expect tough negotiations with the employer who is seeking a long-term collective agreement.

Negotiations are continuing with Cogema; the Company has now agreed to provide its employees with monetary compensation for concessions they made last year to keep two teams working on a 7-days on, 7-days off schedule. Had the Company decided to operate with a single team, many members would have lost their jobs. At the time, the Company was facing a 20% reduction of its activities following the shutdown of several paper mills. The situation has now improved and the Company has agreed to review last years' agreement.

Meetings are to be held in the next few months with members working for Quebec Cartier Mining on the renewal of their collective agreement.

Around the port of Québec

All Rigel tankers are currently in operation. As for the M/V Arctic, the vessel is returning from a trip to the Arctic and will soon head back to the same destination.

Some Desgagnés' ships are still laid up in and around the port of Quebec. All are scheduled to fit out between now and the beginning of April. The new Sarah Desgagnés tanker is expected in Quebec in mid-May and will run regularly between Quebec and Montreal.

Wishing all members an excellent shipping season, we remind you to work safely.



Jim GIVEN

VICE-PRESIDENT GREAT LAKES AND INLAND WATERS



VICE-PRÉSIDENT GRANDS LACS ET EAUX INTÉRIEURES

OSTC Contract Negotiations

Contract negotiations with Owen Sound Transportation (OSTC) are underway for S.I.U. members employed on the ferry Chi-Cheemaun, Dock workers and the Pelee Island Division. Union negotiators met with the Company to exchange proposals and early indications are it is going to be a tough round of negotiations. The Company is looking for concessions from employees regarding manning, hours of work, meal allowances and more.

We are taking an approach of trying to settle one contract at a time and are currently focusing our sights on the Chi-Cheemaun ferry/Dockworkers contracts. The Union Negotiating Committee maintains their position is no concessions and a healthy wage increase in each year of the agreement. If no progress is made in the near future we will have no option but to seek assistance from a government appointed conciliator to try and reach an agreement.

One thing the S.I.U. members are telling the Company is they are prepared to stand firm for their demands and have no intention of going backwards and giving away all they worked for over the past several decades.

Galley Management Course

17 S.I.U. members took part in the Galley management course offered through the Seafarers Training Institute. The course took place at Niagara College located in Niagara Falls and all indications are the members enjoyed the course content.

This is not just a "cooking" course. The course offers so much more. Members get to take an in-depth look at how to handle conflict resolution,

dealing with different age groups of people and the things that make us unique, as well as hands-on training in the galley.

Training is not an option in a global economy. In changing economic times we all have to be aware that only the best trained will survive. S.I.U. members are among the best trained seafarers in the world and the STI sponsored courses offer members the opportunity to not only improve their skills, but secure our place in the global economy. Non union seafarers do not have the opportunity to obtain this training to be professionals and fall further behind each year.

The members who attended the S.T.I. Galley management course pass along their thanks to the S.T.I. board for the great opportunity to upgrade their qualifications.

Changing face of the Welland Canal

With the winter months drawing to a close the traditional upkeep work of the Welland canal comes to an end.

Of particular interest this year is the work being done at lock 7. If you recall last year a magnet was put in place at lock 8 for securing vessels while locking. This year two of these magnets are being installed at lock 7 for a "hands free" lockage. As we did last year, we will wait and see if this idea is a boom or a bust.

We also watch with interest as work continues on the hydro project along the locks. Water flow will be used to produce electricity in the very near future.

Work also winds down on the Poe lock at Sault Ste. Marie. Crews replaced worn concrete in the lower end sills and did work around the gate pintles, gate recesses and in the water gauge area around the steel gates.

Asbestos Shuts Down Georgian College Renovations

The Ministry of Labour shut down demolition work at Georgian Colleges West Wing until they determine the extent of Asbestos contamination in the building.

The West Wing will become the new home for the Colleges Great lakes International Marine Training Center, scheduled to open in September. The center piece of the \$8.5 million project is the new 20,000 square foot training facility with a 50-foot-wide, 18-foot-tall full mission theatre-style bridge simulator with surrounding screens 14 feet tall.

Great Lakes News briefs

- The Port of Oswego is investing 3 million dollars in a project to prepare the port for Container traffic.
- The St. Lawrence Seaway has announced a three year freeze on tolls to boost traffic.
- The US Army Corps of engineers will dredge Ashtabula, Conneaut and Fairport harbours this year at a cost of nearly 3 million.
- Lake Huron and Lake Michigan water levels have dropped one meter since 1997.

Have a safe and productive 2008 season!!

Négociations de convention avec OSTC

Les négociations de la convention collective avec Owen Sound Transportation Company (OSTC) se poursuivent pour les membres du S.I.U. employés sur le traversier Chi-Cheemaun, les travailleurs des quais et la Division de Pelee Island. Les négociateurs du Syndicat ont rencontré la compagnie pour échanger des propositions et tout laisse prévoir des négociations difficiles. La compagnie désire obtenir des concessions des employés sur la dotation en personnel, les heures de travail, les allocations de repas et plus encore.

Nous avons choisi d'aborder un contrat à la fois et portons présentement notre attention sur les conventions du Chi-Cheemaun et des travailleurs des quais. Les négociateurs du Syndicat maintiennent leur position qu'aucune concession ne sera accordée et demandons une augmentation équitable de salaire à chaque année de la convention. Si aucun progrès n'est fait dans un avenir prochain, nous n'aurons d'autre option que de demander la nomination d'un conciliateur du gouvernement afin de tenter d'en venir à une entente.

Les membres du S.I.U. disent à la Compagnie qu'ils sont déterminés dans leurs demandes et qu'ils n'ont nullement l'intention de retourner en arrière et d'abandonner les progrès accomplis au cours des dernières décennies.

Cours de gestion du commissariat

17 membres du S.I.U. ont participé au cours de gestion du commissariat offert par l'Institut de Formation des Marins. Le cours a été présenté au Niagara College à Niagara Falls et tout indique que les membres ont apprécié le contenu de cours.

Ce n'est pas simplement un cours de « cuisson ».

Le cours offre beaucoup plus. Les membres ont l'opportunité d'apprendre à gérer les conflits, à traiter les groupes de personnes d'âge varié et les situations propres aux marins ainsi qu'à se familiariser avec de nouvelles techniques au commissariat.

La formation n'est pas une option dans une économie mondiale. Alors que l'économie est en perpétuel bouleversement, il est évident que les personnes ayant la meilleure formation prévaudront. Les membres du S.I.U. sont parmi les marins ayant la meilleure formation au monde et les cours offerts par l'IFM leur offrent l'opportunité de non seulement améliorer leurs qualifications, mais d'assurer leur place dans l'économie globale. Les marins non syndiqués n'ont pas l'occasion d'obtenir cette formation pour être des professionnels et perdent du terrain à tous les ans.

Les membres qui ont participé au cours de gestion du commissariat remercient la direction de l'IFM pour l'opportunité d'améliorer leurs qualifications.

Changements apportés au canal Welland

L'arrivée du printemps met un terme aux travaux d'entretien du canal Welland. Les travaux effectués à l'écluse 7 attirent l'attention. Nous avons mentionné l'an dernier l'installation à l'écluse 8 de dispositifs de retenue de navires durant la traversée du navire. Les mêmes dispositifs sont maintenant installés à l'écluse 7. Il faut maintenant attendre pour savoir si ces dispositifs sont efficaces.

Nous observons également avec intérêt les travaux de production d'énergie électrique le long des écluses. Le flot de l'eau sera utilisé pour produire de l'électricité dans un avenir prochain.

Les travaux se terminent également à l'écluse Poe de Sault Ste-Marie. Des ouvriers ont remplacé le béton endommagé au bas des écluses et autour des embrasures et pivots de porte et des dispositifs de mesure de niveau autour des portes d'acier.

La présence d'amiante arrête les rénovations à Georgian College

Le ministère du travail a arrêté le travail de démolition à l'aile ouest de Georgian College jusqu'à ce que l'ampleur de la contamination par l'amiante ait été déterminée.

L'aile ouest accueillera le Centre international de formation maritime des Grands Lacs dont l'ouverture est prévue en septembre. La pièce maîtresse du projet de 8,5 \$ millions est le nouveau centre de formation de 20 000 pieds carrés avec simulateur de pont d'une largeur de 50 pi. et d'une hauteur de 18 pi. avec écrans d'une hauteur de 14 pi.

Nouvelles des Grands Lacs

- Le port d'Oswego investit 3 \$ millions dans un projet pour accueillir les navires-conteneurs.
- La Voie maritime du St-Laurent a annoncé un gel de trois ans des droits de péage afin de stimuler le trafic maritime.
- Le corps d'ingénieurs de l'armée américaine effectuera des travaux de dragage dans les ports de Ashtabula, Conneaut et Fairport à un coût de près de 3 \$ millions.
- Le niveau d'eau des lacs Huron et Michigan a baissé d'un mètre depuis 1997.

Profitez d'une excellente saison en toute sécurité.



Mike GIVEN

ORGANIZING DIRECTOR

DIRECTEUR DU RECRUTEMENT
DIRECTEUR DU RECRUTEMENT



Non union Seafarers need protection

Organizing

The job of an S.I.U. organizer is to educate non union seafarers on the benefits that S.I.U. members enjoy. Part of this is to explain that without the protection of a Union collective agreement you are at the mercy of companies that are most often uncaring and greedy. They can work you as many hours as they want, pay you as little as they want and get rid of you for absolutely no reason if they want. Once they are done using you they owe you nothing but a kick on your way out.

Anyone who thinks this never happens only needs to ask former employees of Voyageur Marine. When the Voyageur ships were sold last year we asked the employees what would happen if the new company didn't want them. Their answer was that they didn't need to worry about that because they were promised work. That promise didn't last long as everyone employed on the Voyageur ships were sent a letter

telling them their services were no longer required.

No severance pay, just a thanks for your years of service. This could all have been avoided if these seafarers had joined the S.I.U.. The message is loud and clear, PROTECT YOUR RIGHTS WITH A S.I.U. COLLECTIVE AGREEMENT!

ITF

As an ITF inspector much of last season was spent dealing with the ever changing security regulations. With Transport Canada's security regulations being interpreted and enforced differently at each port facility it became more and more difficult to gain access to the ships. Quite often the owners of Flag-of-convenience (FOC) ships would force terminal operators to apply the rules in a manner that kept ITF inspectors from getting aboard their ships in some ports. We are pleased to report that after several meetings with Port Authorities, facility managers, shipping agents and law

enforcement agencies it appears we have cleared up many of the grey areas surrounding security. This should ensure easier access to FOC ships to ensure humane treatment for all seafarers and payment of all wages owed.

Training

The Seafarers' Training Institute's Tunnelman Course recently held at Georgian College was another success.

Participants praised the course content as well as the expertise provided by the instructors. This year's course not only provided instruction on how to do the job but placed special emphasis on how to do the job safely. Everyone involved would like to thank Chief Engineers Brian Pyke and Dave Mellor for the job they did as instructors.

In closing I would like to wish everyone a safe and prosperous season.

Les marins non syndiqués ont besoin de protection

Syndicalisation

Le travail d'un recruteur du S.I.U. est de renseigner les marins non syndiqués sur les avantages dont bénéficient les membres du S.I.U. Il faut également expliquer que sans la protection d'une convention collective, les marins sont à la merci des compagnies qui sont le plus souvent insensibles et avides. Elles peuvent vous faire travailler les heures qu'elles veulent, payer aussi peu qu'elles désirent et se débarrasser de vous sans raison. Dès qu'elles n'ont plus besoin de vous, elles vous mettent à la porte.

Quiconque croit qu'une telle situation ne se présente pas n'ont qu'à demander aux anciens employés de Voyageur Marine. Quand les navires de Voyageur ont été vendus l'année dernière, nous avons demandé aux employés ce que se produirait si la nouvelle compagnie ne désirait pas les embaucher. Ils répondirent qu'ils ne s'inquiétaient pas parce qu'ils avaient obtenu une promesse qu'ils auraient du travail. La promesse a été de courte durée alors que tous les travailleurs sur les navires de Voyageur ont reçu une lettre leur disant que leurs services n'étaient plus

requis.

Aucune indemnité de fin d'emploi, simplement un merci pour les années de service. Ceci aurait été évité si ces marins s'étaient joints au S.I.U. Le message est clair : PROTÉGEZ VOS DROITS AVEC UNE CONVENTION COLLECTIVE DU S.I.U. !

ITF

À titre d'inspecteur de l'ITF, nous avons passé une bonne partie de la dernière saison à traiter des changements constants apportés aux règlements sur la sécurité. L'interprétation et la mise en vigueur des règlements du Canada sur la sécurité dans les transports étant interprétées et imposées différemment, il était de plus en plus difficile d'avoir accès aux navires. Très souvent, les propriétaires de navires sous pavillon de complaisance (FOC) obligeaient les dirigeants des terminaux à appliquer les règles de façon à tenir les inspecteurs de l'ITF éloignés de leurs navires. Nous sommes heureux de faire rapport qu'à la suite de nombreuses réunions avec les autorités portuaires, directeurs de service, agents maritimes et

les autorités responsables de l'application de ces lois, plusieurs questions relatives à la sécurité ont été clairement définies. Ceci devrait assurer un accès plus facile aux navires FOC afin d'assurer le traitement humanitaire de tous les marins et le paiement de tous les salaires dus.

Formation

Le cours de préposé au tunnel de l'Institut de Formation des Marins tenu récemment au Georgian College a connu un grand succès.

Les participants ont fait les louanges du contenu des cours ainsi que de l'expertise des instructeurs. Le cours de cette année a non seulement procuré la formation sur les méthodes de travail mais également comment faire ce travail en toute sécurité. Tous les participants désirent remercier les ingénieurs en chef Brian Pyke et Dave Mellor pour leur excellent travail à titre d'instructeurs.

Nous souhaitons à tous une excellente saison en toute sécurité.

While in Canada, the tanker FR8 Pride and the freighter Gulf Riyad were recently contacted by Canadian ITF inspectors.



Les inspecteurs canadiens de l'ITF ont récemment visité le pétrolier FR8 Pride et le cargo Gulf Riyad de passage au Canada.



New Contracts for Harken Towing & Jones Marine Service

Harken and Jones have been awarded with new log towing contracts through Western Forest Products. Both companies can expect an increased work load beginning late spring. We are hoping this will also mean an increase in the amount of members employed at these companies.

Seaspan Coastal Intermodal

The Carrier Princess had been pulled from service on December 22, 2007 for some work to be done at the shipyards. The company lined up training courses and scheduled the remaining vessels to accommodate all employees with virtually no work hours lost. The Carrier Princess returned to service on February 4, 2008 and is back to business as usual.

Organizing

Currently we are involved in an organizing effort to certify NTCL Eastern Division. NTCL East has been operating under SIU contract while in the Western Arctic, but once their vessels leave our purview the company lowers wages, reduces benefits and conditions worsen. We have put together an employee list and contacted every employee over the past few months. All NTCL East employees are anxious to become S.I.U. members and were sent an organizing package. Organizing cards are arriving and we anticipate filing for

certification in the very near future.

FRPD

The Fraser Titan laid up March 15th and headed to dry dock for some maintenance work. She is expected to return to service June 15th. All members on the Fraser Titan are looking forward to a well deserved break in service.

Seaspan Training

As a result of Kingcome employees being integrated into the harbour and river operations we will not see the expected large numbers anticipated for the Seaspan Training Program. Only those members registered in the hall will get the opportunity to take part in the training program and these members should look forward to the interview process in the months to come.

Courage to Care at Washington Marine Group

The Seafarers International Union is currently participating in a unique alcohol and drug education program at the Washington Marine Group (WMG). Courage to Care (shortened to C2C) focuses on making the workplace healthier and safer by addressing substance abuse as it impacts the workplace, workers, and their families.

Jim Stimson of the WLP Consulting

Group explains that C2C was developed in the early 1990's by MacMillan Bloedel and IWA Canada after extensive employee surveys showed that workers and families were concerned about the increasing impact of substance abuse, and the fact there was considerable denial and cover-up that was not being addressed by management and unions.

The first step of the C2C process is to survey randomly selected employees about substance use, mental health/stress issues, and enabling behaviours. The purpose of the survey is to determine the extent to which the workplace itself is prepared to address some of the challenges of substance use and abuse. Marine workers at WMG were interviewed last fall, and based on the survey results the company and its unions made the decision to proceed with the educational component of Courage to Care.

The next step in the process was to set up a joint Steering Committee to develop and oversee the annual action plan and ensure that the message of Courage to Care is communicated to all employees and families. Starting this April union and management leaders on the marine side at WMG will participate in a two-day training session to learn more about drug addiction. Information sessions for all employees will also be held mid-year.

Mr. Stimson explains that Courage to Care is quite different than, and separate from, Employee and Family Assistance

Programs. "History has shown that most people dealing with substance use issues generally do not reach out for help until the late stage, if at all. While the primary goal of Courage to Care is prevention and early intervention, it is also designed to deal with later stage issues. This means it can address any performance concerns, as well as the broader systemic issues that have allowed the 'problem' to get worse."

Mr. Stimson says he commends the Washington Marine Group and all of its unions for being leaders in addressing such a sensitive issue as substance abuse in the workplace. "When we have management and unions working together the way we've seen at WMG, then there is no question that many lives can be helped."

Washington Marine Group

Kingcome Navigation recently lost their log towing contract and employees have been trained for service in the harbour and river divisions with virtually no employment time lost. This change has been quite challenging to some members who reside out of the area and have had to relocate closer to the port of engagement. We believe these members will adjust to their new postings without too much apprehension as they are all highly skilled, adaptable sailors.

We wish the membership well and safe sailing.

Nouveaux contrats pour Harken Towing & Jones Marine Service

Harken Towing et Jones Marine ont obtenu de nouveaux contrats de remorquage de billots par l'entremise de Western Forest Products. Les deux compagnies peuvent prévoir une charge de travail accrue dès la fin du printemps. Nous espérons que ces contrats résulteront en une augmentation du nombre de membres employés par ces compagnies.

Seaspan Coastal Intermodal

Le Carrier Princess a été mis hors service le 22 décembre dernier afin de permettre certaines réparations au chantier maritime. La Compagnie a prévu des cours de formation et a affecté les employés à ses autres navires de sorte qu'il n'y a presque aucune perte d'heures de travail. Le Princess Carrier a repris ses activités le 4 février.

Syndicalisation

Nous tentons présentement de recruter les marins de la division Est de NTCL. Cette division est sous contrat avec le S.I.U. lorsque ses navires sont dans l'Arctique Ouest mais dès qu'ils sont hors de notre portée, la compagnie abaisse les salaires, réduit les bénéfices et les conditions de travail se détériorent.

Nous avons communiqué avec tous les employés au cours des derniers mois. Tous les employés de NTCL Est sont impatients de devenir membres du S.I.U. et ils ont reçu tous les renseignements requis. Nous recevons des cartes d'adhésion et prévoyons déposer une demande d'accréditation dans un avenir prochain.

FRPD

Le Fraser Titan a été dégréé le 15 mars afin de permettre certains travaux d'entretien. Le navire doit retourner en service le 15 juin. Tous les membres à bord du Fraser Titan apprécient cette pause bien méritée.

Cours de formation chez Seaspan

En raison du nombre d'employés de Kingcome qui ont été affectés dans les activités du port et des rivières, un nombre plus restreint de ceux-ci participeront au programme de formation de Seaspan. Seuls les membres inscrits à la salle d'embauche auront l'opportunité de participer au programme de formation. Ces membres peuvent s'attendre à être invités pour une entrevue dans les prochains mois.

Le programme Courage to Care chez Washington Marine Group

Le Syndicat international des marins participe présentement à un programme unique offert par Washington Marine Group (WGM) de sensibilisation aux problèmes causés par la dépendance à l'alcool et aux narcotiques. Le programme Courage to Care aussi connu sous l'acronyme C2C (Courage de se préoccuper) vise à rendre le milieu de travail plus sain et plus sécuritaire et s'adresse à l'abus des substances psychoactives qui ont un effet sur les travailleurs en milieu de travail et au sein de leur famille.

Jim Stimson du groupe de consultation WLP explique que C2C a été développé au début des années 90 par MacMillan Bloedel et IWA Canada après que des enquêtes exhaustives aient démontré que des ouvriers et les familles ont été préoccupés par l'impact croissant de l'abus de substance et le fait qu'il y avait un déni de la réalité et un camouflage considérables qui n'était pas adressé par la direction et les syndicats.

La première étape du processus de C2C est de sonder les employés choisis au hasard sur l'utilisation de substance, sur des questions de santé mentale et de stress et de comportement passif. Le but de l'étude est de déterminer à quel point le milieu de travail se préoccupe des défis résultant de l'utilisation et de l'abus de substances. Des marins de WMG ont été interviewés l'automne dernier et à partir des résultats, la compagnie et ses syndicats ont décidé

d'adopter le volet éducatif de C2C.

La prochaine étape dans le processus était de former un comité conjoint de direction afin de développer et de surveiller le plan d'action annuel et d'assurer que le message de C2C rejoint tous les employés et leur famille. À compter d'avril prochain, les dirigeants de la compagnie et des syndicats maritimes participeront à une session de formation de deux jours pour en apprendre plus sur la dépendance aux substances. Des sessions d'information seront tenues pour tous les employés dans quelques mois.

M. Stimson explique que le C2C est bien différent et distinct de programmes d'aide aux employés et à leur famille. L'histoire a démontré que la plupart des personnes utilisant des substances ne demandent de l'aide qu'à la toute fin, et souvent jamais. Alors que le but premier de C2C est la prévention et une intervention hâtive, il est également conçu pour traiter des questions ultérieures. Il peut traiter de questions de rendement ainsi que de questions systémiques qui ont permis au problème d'empirer.

M. Stimson indique qu'il recommande à WMG et à tous ses syndicats de faire preuve de leadership sur la question de l'abus de substance dans le milieu de travail. « Quand la direction et les syndicats unissent leurs efforts comme nous l'avons constaté chez WMG, il n'y a aucun doute que de nombreuses vies peuvent être aidées. »

Washington Marine Group

Kingcome Navigation a récemment perdu le contrat de remorquage de billots et des employés ont reçu une formation pour travailler dans les divisions du port et des rivières et peu d'heures de travail ont été perdues. Ce changement a été un défi pour quelques membres qui résidaient à l'extérieur du secteur et qui ont dû se relocaliser plus près du port. Nous croyons que ces membres s'adapteront sans difficulté à leur nouveau milieu de travail car ils sont des marins polyvalents et hautement qualifiés.

Bonne saison et travaillez prudemment.